



VAGGERYDS
KOMMUN

Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av fastigheten Lerås 1:1, Vaggeryds kommun
Ansvarig förvaltning: Kommunledningskontoret
Upprättad: April 2025
Granskningshandling

Standard förfarande
Dnr: KS 2022/319



Sammanställning - Inkomna yttranden

	Samrådskrets	Datum för inkommit yttrande	Med erinran	Utan erinran
1	Länsstyrelsen i Jönköpings län	20/12-2024	x	
2	Skanova	1/11 -2024		x
3	Trafikverket	5/11 -2024		x
4	SÅM	6/12 -2024	x	
5	Östra fiberföreningen	9/12 -2024	x	
6	E:on	12/12- 2024	x	
7	Lantmäteriet	19/12 -2024	x	
8	Vaggerydortens Fiskevårdsförening	18/12 -2024		x
9	Åhults Samfällighetsförening	18/12 -2024	x	
10	Tekniska nämnden	21/1-2025		x
11	Miljö- och byggnämnden	18/12 -2024	x	
12	Räddningstjänsten	20/12-2024		x
13	Kristdemokraterna	16/12 -2024		x
14	Center partiet	19/12-2024	x	
15	Sakägare 1	11/12- 2024	x	
16	Sakägare 2	16/12-2024	x	
17	Privat person 1	16/12- 2024		x
18	Privatperson 2	17/12 -2024		x
19	Privatperson 3	18/12 -2024	x	
20	Privatperson 4	18/12 -2024		x
21	Privatperson 5	19/12 -2024		x
22	Privatperson 6	20/12-2024		x
23	Luftfartsverket			

Om samrådet

Planförslaget har varit utställt för samråd under perioden 2024-11-06 till och med 2024-12-20.

Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt via kommunens webbplats:

www.vaggeryd.se/aktuelladetaljplaner. Fysiska handlingar har även varit tillgängliga i receptionen i Skillingehus, Bangårdsgatan 2, 568 30 Skillingaryd. Inför samrådsutställningen har information skickats ut enligt sändlista, bland annat till kända sakägare och föreningar. Samrådet har även informerats genom en kungörelse på kommunens webbplats.

Under samrådsutställningen har 23 yttranden inkommit, varav 11 yttranden med erinran.

Revidering av planförslaget efter genomfört samråd

Planförslaget har reviderats efter genomfört samråd, bland annat med hänsyn till inkomna synpunkter. De huvudsakliga förändringarna redovisas kortfattat nedan:

Förändringar avseende plankarta med planbestämmelser

- Gatan som leder upp till fastigheten Krängshult 1:7 återgår till sitt befintliga läge.

- U område har tagits bort från plankartan eftersom gatan upp till Krängshult 1:7 reviderats tillbaka till sitt ursprungsläge och ledningar går under gatan som regleras som allmän plats GATA.
- Plankartan har kompletterats med planbestämmelsen om att villkor för bygglov - inte får ges för byggnation förrän dagvattenhantering har kommit till stånd.
- Gemensamhetsanläggning för NATUR och GATA.
- Ny bestämmelse för utnyttjandegrad största byggnadsarea för huvudbyggnad är 220 kvm per bostadsfastighet inom användningsområdet.
- Byggnader ska placeras 4 meter från fastighetsgränsen. I samrådsförslaget var avståndet 4,5 meter, men kommunen har bedömt att området fortsatt kommer att upplevas som öppet och att ny bebyggelsen inte kommer att påverka gatubilden negativt.
- Utformningsbestämmelse endast friliggande småhus för att säkerhetskälla att bebyggelsen kommer harmonisera med omgivningen.
- Grundkartan uppdaterad till granskningen och är ajourhållen 2025-05-23.

Förändringar avseende planbeskrivning

- Planens förhållande till översiktsplanen förtydligas.
- Planen redogör för hur bebyggelse integreras i omgivningen med hänsyn till den befintliga bebyggelsen och naturen.
- Förtydligande av hur kommunens miljömål påverkas.
- Barnperspektivet behandlas som en egen rubrik.
- Planbeskrivningen förtydligar krav om utbyggd dagvattenhantering innan bygglov kan beviljas, detta i syfte att säkerhetskälla att ytorna blir utbyggda i enlighet med planbeskrivningen och dagvattenutredningen (bilaga 5).
- Planbeskrivningen tydliggör motiven till enskilt huvudmannaskapet för allmän platsmark.
- Planbeskrivningen tydliggör att fastighetsägaren behöver ansöka om att få ansluta till markavvattningsföretaget.
- Planbeskrivningen tydliggör att om en fornlämning påträffas ska utbyggnaden av fastigheten omedelbart avbrytas.
- Förtydligar att körväg och vändplats ska uppfylla SÅM:s gällande krav på framkomlighet för avfallsfordon.
- Planbeskrivningen tydliggör att nya fastigheter har möjlighet att ansluta sig till befintliga fiberledningar mot kostnad.
- Planbeskrivningen tydliggör att exploatören ansvarar för de eventuella kostnader som uppstår vid försörjning av området med elektricitet.
- Klargör för konsekvenser av exploateringsavtal.
- Sociala konsekvenser förtydligas.
- Trafik och mobilitet är uppdaterat.

Förändringar avseende övriga handlingar tillhörande planförslaget

- Trafikutredningen har adderats som en kompletterande handling med syfte att undersöka vägens kapacitet.
- Grundkarta är uppdaterad och ajourhållen
- Uppdaterad fastighetsförteckning

Inkomna synpunkter

Inkomna synpunkter redovisas och kommenteras nedan:

Länsstyrelsen i Jönköpings län

Handlingar för rubricerad detaljplan, daterade oktober 2024, har översänts till Länsstyrelsen för samråd enligt 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Planen handläggs med standardförfarande. Ärendet har behandlats av Länsstyrelsens planberedning den 6 november 2024.

Länsstyrelsens roll

Under samrådet ska Länsstyrelsen enligt 5 kap. 14 § PBL särskilt

1. ta till vara och samordna statens intressen,
2. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser,
3. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och
4. verka för att en bebyggelse inte blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska Länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL.

Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i denna lag, om det behövs från allmän synpunkt.

Synpunkter som kan aktualisera prövning enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har inga sådana synpunkter på planen som anges i 5 kap. 14 § p. 1-4.

Råd enligt 2 kap. PBL

Förhållande till översiktsplan

Det kan med fördel förtydligas i planhandlingarna att det aktuella området inte är utpekad som utvecklad eller ändrad markanvändning i översiktsplanen och att kommunens bedömning om förenlighet med översiktsplanen utgår ifrån översiktsplanens allmänna och övergripande intentioner. Ett sådant förtydligande skulle underlätta förståelsen för kopplingen mellan översiktsplanen och den efterföljande planeringen.

Kulturmiljö

Plan- och bygglagen anger att planläggning ska ske med hänsyn till bl.a. natur- och kulturvärden. Hänsyn i detta sammanhang innefattar kännedom om; vilka kulturmiljövärden som finns inom området, hur de påverkas av den föreslagna åtgärden samt vad som kan göras för att undanröja eller minska eventuella konflikter med motstående allmänna intressen och mellan allmänna och enskilda intressen.

Planhandlingarna kan med fördel tydligare beskriva områdets kulturhistoriska värden och vad som utgör den lantliga karaktär som vissa av planbestämmelserna syftar till att bevara. De föreslagna byggrätterna möjliggör huvudbyggnader på mellan 360-400 kvadratmeter byggnadsarea samtidigt som det anges att regleringen syftar till ett småskaligt bebyggelseområde. Genom att tydligare beskriva vad den lantliga karaktären syftar till blir det lättare att förstå detaljplanens regleringar.

Koppling till miljömålen

Länsstyrelsen anser generellt att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. Plan och bygglagen anger att mark- och vattenområden ska användas för de ändamål de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Aktuell detaljplans läge och dess lämplighet för bostadsändamål bör tydligare beskrivas i handlingarna. Planhandlingarna nämner att kommunens egna miljöprogram bland annat har som mål att fler i kommunen ska cykla på trygga cykelvägar samt minska bilberoende och främja hållbara transporter. Genom att planlägga för nya bostäder utan tillgång till gång- och cykelvägar eller kollektivtrafik så bör planhandlingarna belysa vilka konsekvenser detta får även på exempelvis de nationella miljömålen som anger att utsläppen av växthusgaser från våra transporter ska minska. Planhandlingarna nämner att det finns goda gång- och cykelmöjligheter längs väg 799 men det behöver kompletteras med tydlig information kring om det finns möjligheter för gående och cyklister att ta sig till denna separerade gång- och cykelväg.

Social hållbarhet, tillgänglighet, barnperspektiv

Hur vi planerar, utformar och förvaltar den byggda miljön har stor betydelse för barns och ungas livsmiljöer både på kort och lång sikt. I och med att barnkonventionen är svensk lag innebär det att vid beslut som rör barn – däribland beslut om detaljplaner – så ska det redogöras för hur barnets bästa har utretts och beaktats.

Planhandlingarna nämner att det skapas förutsättningar för goda utemiljöer, vilket är positivt, och vidare anges att möjligheten för barn att på egen hand ta sig till målpunkter bedöms vara begränsad. Länsstyrelsens tolkning av planen och dess läge är snarare att det inte är möjligt för barn att ta sig till och från området på egen hand och det bör tydligare redovisas vilka konsekvenser föreslagen detaljplan kommer att få för barn som kan komma att bo i området. Det kan med fördel också beskrivas om det finns planer från kommunens sida att exempelvis bygga ut gång- och cykelvägar eller arbeta för kollektivtrafik på närmare avstånd.

Dagvatten, risk för översvämning

Planhandlingarna bör tydliggöras avseende hur dagvatten och eventuella skyfall ska hanteras inom området då planhandlingarna enbart presenterar förslag som är möjliga. Länsstyrelsen tolkar planen som att den endast möjliggör för att dagvattenanläggningar anordnas inom allmän platsmark Natur. Då den allmänna platsen har enskilt huvudmannaskap vill Länsstyrelsen upplysa om att det inte finns någon garanti för att den allmänna platsen genomförs i takt med att planen byggs ut såsom om kommunen varit huvudman. Det bör framgå av planhandlingarna vilka dagvattenanläggningar som är nödvändiga för att de byggrätter planen medger ska vara lämpliga samt hur utförandet och underhållet är säkerställt.

Planbestämmelser

Planbeskrivningen anger att bebyggelsen ska anpassas till omgivningen och ta hänsyn till nuvarande natur, topografi och bebyggelse. Utöver att takvinkel ochnockhöjd är reglerat är det svårt att utläsa hur detta ska uppfyllas. Om nuvarande natur och topografi ska bevaras bör planen även reglera dessa delar av byggrätternas utformning. Planbeskrivningen anger att vid etablering av ny bebyggelse ska hänsyn tas till befintlig bebyggelsesiktlinjer mot naturen och sjön och att nybyggnationer inte ska störa det befintliga landskapet. Det kan med fördel beskrivas tydligare vad som avses och på vilket sätt hänsyn ska tas.

Huvudmannaskap

Boverket anger att som regel ska kommunen vara huvudman för allmänna platser men om det finns särskilda skäl kan kommunen med en planbestämmelse reglera att huvudmannaskapet för de allmänna platserna ska vara enskilt. De särskilda skälen för detta ska anges i planbeskrivningen och det ska tydligt framgå vilka avvägningar som gjorts samt vad huvudmannaskapet innebär för de som blir berörda.

Markavvattning

Liksom planbeskrivningen anger omfattas delar av planområdet av en tillståndsgiven markavvattning. Länsstyrelsen vill i sammanhanget upplysa om att ifall det ska göras några förändringar i det befintliga markavvattningstillståndet behöver detta ansökas om och godkännas av Mark- och miljödomstolen. Om den befintliga markavvattningsanläggningen får ett ökat behov av underhåll kan ägaren till markavvattningsanläggningen kräva att den eller de som använder diket ska delta i markavvattningstillståndet. Denna information bör framgå av planhandlingarna.

Kartunderlag

Planhandlingarna anger att någon grundkarta inte tagits fram utan att befintlig primärkarta ligger till grund för detaljplanen. Länsstyrelsen vill upplysa om att det finns risker med att utgå ifrån osäkra underlag och att i 5 kap. 8 § PBL står ”I arbetet med att ta fram en detaljplan ska det, om det inte är uppenbart onödigt, finnas en eller flera kartor som är lämpliga för ändamålet (grundkartor) och en fastighetsförteckning.”

Råd enligt annan lagstiftning

Fornlämningar

Inom del av det aktuella området har en arkeologisk utredning steg 1 genomförts, se Swecos rapport 30063961. Utifrån resultaten från denna utredning bedöms inte fler utredningar krävas inom området och det krävs inte heller några tillstånd enligt Kulturmiljölagen (KML) inför en eventuell byggnation. Länsstyrelsen påminner dock om arbetsföretagarens skyldighet enligt 2 kap. 10 § andra stycket KML att omedelbart avbryta arbetet och anmäla till Länsstyrelsens kulturmiljöenhet om sedan tidigare okänd fornlämning eller fornfynd ändå skulle påträffas under arbetet.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

Kommunen: Yttrande noteras.

Förhållande till Översiktsplan

Planhandlingarna har uppdaterats under rubriken 1.7 ärendeinformation och 5.1.3 Översiktsplan. Planbeskrivningen klargör att det aktuella området inte är utpekad i kommuns översiktsplan. Detaljplanen motiveras utifrån översiktsplanens övergripande intention om att främja landsbygds utveckling samt möjliggöra för en strukturerad bebyggelse som främjar en långsiktig utveckling.

Kulturmiljö

Planbeskrivning är reviderad (5.11.2 Bebyggelse och landskapsbild). Detaljplanen möjliggör bevarande av grönytor. Där naturmark mellan områdets olika bostadsdelar bidrar till bevarande av en glesbygds karaktär. Plankartan har kompletterats med egenskapsbestämmelsen e_2 som innebär att största byggnadsarea för huvudbyggnad är 220 kvm per bostadsfastighet. Plankartan har även egenskapsbestämmelsen e_1 som tillåter att enbart 20 % av fastigheten bebyggs. Detta innebär att både huvudbyggnaden och komplementbyggnaden måste rymmas inom denna yta. På så sätt säkerställs att minst 80 % av fastigheten förblir obebyggd, vilket förväntas bidra till att bevarar områdets öppna och naturnära karaktär.

Den befintliga bebyggelsen kring Sandsjön och Fängen präglas av variation i färg, storlek och byggnadsår. Flera av husen har sadeltak, vilket regleras i detaljplanen och förväntas bidra till att förstärka det karakteristiska utseendet för bebyggelsen inom planområdet.

Bebyggelsen längs Sandsjön är utspridd i skogslandskapet. Från väg 17060 är bebyggelsen delvis skyddad av växtligheten såsom tallar, vilket skapar en naturlig avskärmning. En buffertzon med naturmark kommer att sparas längs väg, vilket möjliggör växtlighet som kan skärma av bebyggelsen från vägen.

Kopplingar till miljömålen

Planbeskrivningen har reviderats och tydliggör att det inte finns någon gång- och cykelväg i nära anslutning till planområdet. Det innebär att de boende i området troligen kommer att vara beroende av bil, vilket kan leda till en viss ökning av utsläpp. Denna ökning bedöms inte bli omfattande, särskilt med tanke på den omgivande skogen som har förmågan att fånga upp partiklar samt omvandla CO₂ till syre.

Planbeskrivningen är reviderad och klargör för detaljplanens lämplighet av bostäder. Planbeskrivningen framhåller att detaljplanen möjliggör för en samlad bebyggelse som genererar fördelar för en långsiktig och samordnad utveckling av bebyggelse och infrastruktur, vilket i sin tur minskar risken för spridd och ineffektiv bebyggelse. Detta säkerställer att både ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter vägs in i utvecklingen av området.

Inom planområdet bedöms naturvärdena vara låga. Området består främst av nyligen slutavverkad tallskog samt yngre produktionsskog med trädslag som gran, tall och björk. Detta innebär att bostadsutvecklingen inte förväntas påverka områden med höga ekologiska värden.

Social hållbarhet, tillgänglighet, barnperspektiv

Yttrandet har tagits i beaktande och planbeskrivningen har reviderats (6.7.1 Barn) och tydliggör det inte finns gång eller cykelväg i anslutning till planområdet. Vilket kommer påverka barn och ungdomar som bor inom planområdet eftersom de troligen kommer vara beroende av att skjuts från en vuxen. Alternativt kan de få skjuts till väg 799, som ligger cirka fyra kilometer från planområdet. Från väg 799 finns en gång- och cykelväg finns mellan tätorterna Hok och Vaggeryd.

Samtidigt uppfylls viktiga mål inom området, såsom tillgång till spontan lek i naturmiljöer och närhet till vatten. Den glesa bebyggelsen samt större bostadstomter skapar förutsättningar för ett socialt liv och möjliggör frihet att utveckla och tillgodose egna intressen

Dagvatten, risk för översvämning

Planbeskrivningen beskriver att dagvattenhanteringen ska ske på allmän platsmark med enskilt huvudmannaskap. Tack vare markens sandiga karaktär är dräneringsmöjligheterna inom planområdet mycket goda. Vattnet kommer att ledas till två fördröjningsytor, en belägen i den östra delen och en i den norra delen av området, i enlighet med vattnets naturliga avrinning. För att säkerställa en effektiv hantering av dagvattnet har planen även kompletterats med två egenskapsbestämmelser som innebär att bebyggelse inte får anordnas förens dagvattenfördröjning har anordnats. Detta i enlighet med volymer och fördröjningstid som dagvattenutredningen har presenterat.

Planbestämmelser

Planförslaget reglerar utnyttjandegraden till största byggnadsarea 20 % av fastigheten inom användningsområdet. Utnyttjandegraden bedöms vara tillräckligt för att bevara öppna ytor och den glesbebyggda karaktären i området. Begränsningen av huvudbyggnadens största tillåtna byggnadsarea till 220 kvm syftar till att säkerställa att den småskaliga bebyggelsestrukturen i området fortsatt bevaras.

Planen förtydligar även att en buffertzon av naturmark ska sparas mellan planområdet och väg 10760 något som kommer bidra till att bebyggelsen naturligt integreras i landskapet vilket förhindrar

utstickande bebyggelse. Bebyggelsen kan döljas från vägen genom vegetation som tillåts på naturmarken, vilket bidrar till att bevara områdets karaktär. Vidare kan den gata som löper genom planområdet ges en grusad beläggning, vilket harmonierar med landsbygdens traditionella utformning.

Huvudmannaskap

Planbeskrivningen förtydligar att det enskilda huvudmannaskapet för allmän platsmark, natur och gata motiveras av att planområdena är belägna på landsbygden och att det främst är de boende som kommer att använda de allmänna platserna inom området. Enskilt huvudmannaskap gäller även för andra planer i området. Huvudmannaskapet innebär att de berörda fastighetsägarna får ett ekonomiskt ansvar för drift, underhåll och engagemang i förvaltningen av dessa ytor.

Markavvattning

Planbeskrivningen (3.2.3.4 Markavvattningsföretag) har uppdaterats med förtydligande enligt Länsstyrelsens yttrande.

Kartunderlag

Uppdaterad grundkarta och fastighetsförteckning är uppdaterade till granskningen.

Fornlämningar

Planbeskrivningen (5.10.1 Fornlämningar) har kompletterats med text om krav enligt kulturmiljölagen 2 kap 10§.

Skanova

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen. Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar.

Kommunen: Yttrande noteras.

Trafikverket

Statlig väg

Statlig väg, väg 815, ligger cirka 1,8 meter från planområdet och cirka 3,7 km söderut finns väg 799. Planförslaget berör således inte direkt statlig infrastruktur. Genomförandet av detaljplanen innebär en relativt liten byggnation vilket i sin tur medför en begränsad trafikökning till och från området. Trafikverkets bedömning är att detaljplanen inte medför behov av åtgärder på det statliga vägnätet.

Riksintresse för totalförsvaret, luftfart

Planområdet omfattas av MSA-område för Jönköpings flygplats. Vid planläggning av höga byggnader och anläggningar, krävs samråd med Luftfartsverket, Försvarsmakten och den berörda flygplatsen när byggnation medges som är högre än 20 meter. Detaljplanen reglerar högsta nockhöjd om 7,5 meter och enligt Trafikverkets bedömning sker därmed ingen påverkan på luftfartens intressen.

Kommunen: Yttrandet noteras.

SÅM- Samverkan Återvinning och Miljö

- Avfallshantering berörs i flera avsnitt i planen på ett bra sätt.
- Positivt att man berör avfallshantering kopplat till cirkulär ekonomi.
- Instämmer i att anordnande av hushållsnära avfallshantering inom respektive fastighet bedöms kunna inrymmas.
- Men man har tagit hänsyn till att avfallsfordon ska ha god framkomlighet och vändmöjligheter. Kan förtydligas med att körväg och vändplats ska uppfylla SÅM:s gällande krav på framkomlighet för avfallsfordon.

Kommunen: Yttrandet noteras (5.13.5 Avfall). Planbeskrivningen är reviderad utifrån yttrandet.

Östra fiberföreningen

Bakgrund

Vid byggandet av fibernätet villkorade Länsstyrelsen att en överkapacitet på 10 % skulle förberedas för att få bidrag. Fiberföreningen byggde nätet med denna överkapacitet.

Styrelsen i föreningen fattade utöver ovanstående villkor, beslut om att några utpekade områden inom föreningens verksamhet skulle byggas med ytterligare kapacitet för framtida utbyggnader. Rastad Fritidsby var ett sådant område, där 12 extra fiberanslutningar förbereddes, utöver de 13 anslutningar som idag finns. Med nu föreslagna detaljplan är det ändå inte tillräckligt.

Det finns idag i befintligt nät, delsträckor med begränsningar av kabelkapacitet för att försörja utbyggnaden från närmaste fördelningsstation ”nod”, som är belägen i byn Krängshult.

Östra fiberföreningen har ändå i sitt nät möjlighet att genom ombyggnad och nybyggnad ansluta de nu föreslagna 40 talet nya fastigheter som de nya detaljplanerna Lerås och Rastad innebär.

Villkor

- Ombyggnad av ca 2 500 meter kabel inklusive svetsning av fiber för nya kablar i totalt 7 skåp. Kostnaden för föreningens arbete med denna ombyggnad bekostas av exploatörerna, och föreslås delas i proportionerlig omfattning för respektive detaljplan.
- Projektering och utbyggnad av erforderligt antal skåp och kanalisation för servisledning till exploaterade fastigheter i respektive område. Arbetet kan med fördel utföras i samband med utbyggnad av övrig infrastruktur. Exploatörerna ansvarar för och bekostar projektering och arbeten som skall godkännas av föreningen. Utbyggda skåp och kanalisation överläts sedan kostnadsfritt till Föreningen. Markavtal med ledningsrätt för nybyggda fibernät upprättas av exploatörerna, och överläts kostnadsfritt till Föreningen
- Blivande fastighetsägare ansöker sedan om att få ansluta till Östra fiberföreningen i enlighet med Föreningens ordinarie regler och kostnader. Länk till aktuell information:
[Efteranslutningar – Vaggeryds kommuns Östra fiberförening](#)

Särskilt villkor för Lerås 1:1

För anslutning av detaljplanen Lerås 1:1 tillkommer en kostnad för det arbete med ledningsrätt som föreningen fick utföra för de sträckor som berörde fastigheten i samband med utbyggnaden av Fibernätet 2017-2020. Lantmäteriet genomförde arbetet med ledningsrätt som Föreningen betalade. Enligt styrelsens beslut 2019-10-03 ställdes krav på fastigheten Lerås 1:1. Kostnaden är 50 000 kr + index sedan 2019-10-03.

Kommunen: Yttrandet noteras.

Planbeskrivningen (5.13.3 Fiber) tydliggör att nya fastigheter har möjlighet att ansluta sig till befintliga fiberledningar mot en kostnad.

E.ON

Inom området har E.ON markförlagd lågspänningskabel i osäkert läge, se bifogad karta. Kablarnas läge måste säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via ledningskollen.se eller via vår hemsida: www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningaroch-djur/grava-nara-ledning.html

För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning så som staket eller plank inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.

E.ON förutsätter att man tar hänsyn till ovan synpunkter samt att våra befintliga anläggningar kan vara kvar i sitt nuvarande läge och att exploateringen inte orsakar att E.ONs anläggningar inte uppfyller gällande starkströmsföreskrifter.

Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

Kommunen: Yttrandet noteras.

Planbeskrivningen (3.3.1 Tekniska åtgärder och 5.13.2 Elförsörjning) tydliggör att kabel i osäkert läge måste säkerställa placering innan markarbete kan påbörjas samt att exploatören står för eventuella kostnader vid planens genomförande.

Lantmäteriet

Konsekvenserna av att genomförandeavtal används behöver redovisas

När avsikten är att använda genomförandeavtal (genomföra markanvisningar och/eller teckna exploateringsavtal) ska kommunen enligt 4 kap. 33 § 3 st. 2 men. PBL redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

Lantmäteriet konstaterar att redovisningen av innehållet i genomförandeavtalet förefaller vara utformad på ett tillräckligt tydligt sätt. Vid genomläsningen har dock inte någon redovisning av konsekvenserna (se ovan) hittats. Planbeskrivningen behöver därför kompletteras med sådana skrivelser. Lantmäteriet har tagit fram ett material med information om regelverket vid ”Redovisning av genomförandeavtal i planbeskrivning” och tre exempel på hur redovisning av innehåll och konsekvenser kan se ut i en planbeskrivning. Använd gärna detta material som inspiration. Ni hittar det [via följande länk på lantmateriet.se](http://via.foljande.länk.på.lantmateriet.se).

Motivering till val av enskilt huvudmannaskap

När kommunen väljer att låta en detaljplan ha enskilt huvudmannaskap för allmänna platser i stället för kommunalt, ska de särskilda skälen för detta redovisas i planhandlingarna. Vid Lantmäteriets genomläsning har inte någon sådan motivering hittats i de aktuella planhandlingarna.

Fastighetsgränser med osäkert läge som gränser till planområdet

Planområdesgränsen går enligt plankartan i fastighetsgränsen till Krängshult 1:7. Noggrannheten på gränsen är oklar.

Lantmäteriet vill påminna om att detaljplanen inte påverkas om gränsen visar sig ha ett annat läge. Risken med att planlägga utan att ha koll på gränsens rätta läge är att antingen en del av planen ligger

inne på grannfastigheten eller att det blir en remsa mellan den planlagda marken och fram till fastighetsgränsen.

I denna typ av fall handlar det om att gränsen är ett objekt av vikt för planbestämmelser enligt [HMK Handbok Digital Grundkarta 2021](#) avsnitt 3.3. När en sådan gräns är osäker är det lämpligt att så snart som möjligt utreda gränsen och göra en gränsutvisning där man letar upp befintliga gränsmarkeringar. Visar sig gränsen vara juridiskt oklar krävs det en fastighetsbestämning för att bestämma dess läge. Läs gärna mer om förbättring av kvaliteten på fastighetsgränser i grundkartan i [Lantmäteriets informationsblad via denna länk](#).

När gränsens läge är klarlagd är det viktigt att anpassa planen efter eventuella förändringar av fastighetsgränsens läge. Glöm inte att rapportera in eventuella förbättringar av gränspunkters lägesosäkerhet, genom att kommunen gör en så kallad DRK-leverans till ajourhållning-DRK@lm.se i överensstämmelse med DRK-avtalet. Då kommer det att framgå av fastighetsgränsernas redovisning i den digitala registerkartan att lägesosäkerheten är kontrollerad samt vilka punkter som har mätts in och vilka punkter som är transformerade utifrån inmätningarna.

Lyssna även gärna på avsnitt 2 av Positionspodden från Geoforum Sverige där dessa frågor diskuteras. [Du hittar podden till exempel via denna länk](#).

Delar av planen som bör förbättras

Servitut

I planbeskrivningen anges att servitut inom planområdet behöver upphävas efter detaljplanen vunnit laga kraft. Lantmäteriet är av uppfattningen att annan rätt till väg (ex. gemensamhetsanläggning) måste till för ex. Krängshult 1:14 fortsatt ska ha rätt till utfart innan.

Samfällighet

Servitut 0665-798.1 ser ut att vara ett så kallat andelservitut, dvs rätt att använda annan fastighets andel i samfällighet. Detta skulle isf innebära att samfällighet ligger inom planområdet. Lantmäteriet har inte tagit del av fastighetsförteckningen och vet ej huruvida samfällighet är behandlad, inget anges i planbeskrivningen.

Kommunen: Yttrandet noteras.

Konsekvenserna av att genomförandeavtal används behöver redovisas

Planbeskrivningen har reviderats i enlighet med Lantmäteriets yttrande (6.2 Konsekvenserna av att genomförandeavtal med exploateringsavtal).

Motivering till val av enskilt huvudmannaskap

Motivet till enskilt huvudmannaskap är reviderat i planbeskrivningen (1.4.3 Huvudmannaskap). Det enskilda huvudmannaskapet för allmän platsmark natur och gata motiveras med att planområdet är belägna på landsbygden och att det främst är boende som kommer att nyttja planområdets allmänna platser. Även andra planer i området har utformats med enskilt huvudmannaskap, och strävan är att upprätthålla en enhetlig planering inom samma område. Huvudmannaskapet för de som blir berörda kommer innebära ekonomiskt ansvar samt drift underhåll och engagemang.

Fastighetsgränser med osäkert läge som gränser till planområdet

Ny grundkarta är framtagen till granskningen. Gränsen är fortsatt oklar och kommunen har haft en dialog med lantmäteriet om vad den oklara gränsen kan få för konsekvenser. Kommunen har gjort avvägningen att marken som planläggs vid den gränsen är naturmark vilket det även är på andra sidan om den oklara gränsen. Marken vid gränsen ska inte exploateras, därför bedöms den oklara gränsen inte orsaka problem vid genomförandet av planen.

Servitut och samfällighet

Planebeskrivningen är reviderad (servitut 3.2.2.1). Vägsservitutet till förmån för Krängshult 1:14 föreslås upphävas och fastigheten ska istället ingå i gemensamhetsanläggning för allmän platsmark gata, tillsammans med nybildade fastigheter enligt detaljplanen.

I fastighetsutredning har inte någon samfällad väg inom planområdet påträffats. Vägsservitutet som tillkom i akt 0665-798 är till förmån för fastigheten Krängshult 1:25 och belastar delvis den samfällda vägen Krängshult S:1. Krängshult S:1 ser inte ut att vara lokaliserad inom planområdet, utan sträcker sig norr om planområdet. Detta servitut kommer delvis att upphävas inom planområdet och fastigheten Krängshult 1:25 kommer istället att ansluta sig till kommande gemensamhetsanläggning för väg inom planområdet. Anledningen till att Krängshult 1:25 har fortsatt behov av rättighet för väg inom planområdet är för att fortsatt kunna ta sig till och nyttja sitt servitut får båtplats vid Sandsjö samt ta sig till huvudvägen väg 17060.

Vaggerydortens Fiskevårdsförening

Synpunkter från Vaggerydortens Fiskevårdsförening mot den planerade exploateringen av Rastad 1:6 och Lerås 1:1.

Vi i Vaggerydortens Fiskevårdsområdes styrelse ställer oss mycket reserverande mot den planerade utbyggnaden av Rastad fritidsby vid sjön Fängen. Vi ser med stor oro på de konsekvenser detta projekt kommer att medföra för våra sjöar, vårt fiske, fågelliv och vår vackra miljö runt omkring vårt fina sjösystem.

Vaggerydortens Fiskevårdsområdesförening har varit en del av det lokala samhället i decennier. Föreningen jobbar aktivt med olika aktiviteter för att värna om friluftslivet kring sjöarna Fängen, Sandsjön m.fl. Vi arrangerar fisketävlingar för våra ungdomar och jobbar med att bevara en viktig kulturtradition i vår landsbygd. Vi ser även till att fiske- och sjöfartsregler efterlevs, allt detta sköts idag ideellt.

Miljömässiga konsekvenser

Området där utbyggnaden av fritidsbyn planeras ligger i nära anslutning till Fängen, ett känsligt ekosystem som redan är under stor press pga. ökad byggnation och framför allt en ökad båttrafik. Våra vatten har i årtal varit en viktig livsmiljö för många arter, däribland Fiskgjusen som en av våra känsligaste arter som vi är måna om.

Hur har kommunen tänkt att den ökade bebyggelsen med bifall av ny detaljplan skall hantera nedanstående frågor?

- Ökad förorening, skräp och kemikalier från nya bostäder och fritidsaktiviteter som kan förorena vattnet. Försämrade vattenkvalitet pga. fler fritidsbåtar och mänsklig aktivitet och närvaro?
- Minskad tillgång till fiske, markägare och övriga fiskare kan få svårare att bedriva sitt fritidsfiske på grund av ökad båttrafik och trängsel på sjön?
- Nätfiske och fiske med fasta redskap är redan idag svårt att utföra pga. att man inte får ha dem i fred?
- Ökad risk för spridning av invasiva arter pga. flytt av båtar och fiskeredskap mellan olika sjösystem? Länsstyrelsen larmar om detta.
- Ökning av vattenaktiviteter som t.ex. vattenskid- och ringåkning efter båt vilket vi har stora problem med idag. Vi har idag en fartbegränsning på 7 knop för att värna om fågellivet och möjligheten att bedriva fiske i en lugn miljö?
- Fågellivet i och runt sjöarna och dess omgivning kommer påverkas negativt av buller och minskad tillgång till ostörda häckningsområden?

- Högre fisketryck kommer kräva ökad fisketillsyn för att skydda våra vatten. Vi har redan idag problem med rekrytering av fisketillsyningsmän?

Kommunen: Yttrandet noteras.

Denna detaljplan för del av fastigheten Lerås 1:1 hanterar inte konsekvenserna av detaljplanen för Rastad. Detta görs i detaljplaneprocessen för Rastad.

De punkter som nämner Vaggerydsortens fiskevårdsförening ligger utanför detaljplanens hanteringsområde. Planområdet ligger inte diktan eller inom LIS-område. Boende som flyttar hit kan ha förväntningar om båtplatser och möjligheter till fiske, förväntningar kan dock inte garanteras inom ramen för detaljplanen, utan förväntas lösas genom separata överenskommelser.

Åhults Samfällighetsförening

Åhults Samfällighetsförening (717902-0289) förvaltar gemensamhetsanläggningen, enskilda vägen 17060. Gemensamhetsanläggningen förvaltas enligt Lantmäteriets beslut 96/630 1997-05-26. Vägen har statligt (60%) och kommunalt (40%) bidrag för drift- och underhåll. Huvudvägen har trafikklass ”hög” i Trafikverkets bedömning.

Antalet andelsägande fastigheter och arrendehus är för närvarande enligt följande, 28 markägare/skogsfastigheter, 55 bofasta hushåll samt ungefär 100 fritidsbostäder.

Vägen sträcker sig från Trafikverkets lv 799 i söder vid Mölna till Trafikverkets lv 815 i norr vid Rastad/Tokarp. På sträckan finns även en mindre vägdel mellan huvudvägen och Åhult. Totalt omfattas förvaltningen av 8 540 m väg. Vägens standard är en enfältig belagd väg med ett 15-tal mötesplatser. Vägens bredd är i snitt 4,3 meter med en variation mellan 3,8 till 4,6 meter. Vägens beläggning förnyades i sin helhet år 2021.

Som en jämförelse kan nämnas att gator i Vaggeryd och Skillingaryds tätorter har minst en bredd på 6-7 meter, ofta även med plats för gående på trottoarer utöver denna bredd.

De oskyddade trafikanterna som använder väg 17060 har inte något separat utrymme vid möten eller omkörningar, utan motorfordon behöver för att säker passage skall kunna genomföras anpassa både hastigheten och placering av fordonet på vägen. Det är flera, särskild fotgängare med hund som använder vägens diken och skogskanterna när möten och omkörningar äger rum.

Under de 27 år som nuvarande förening har förvaltat gemensamhetsanläggningen har styrelsen succesivt fört in tillkommande fastigheter och ändrat nyttjade av fastigheter. Principen har följt de av Lantmäteriet beslutade andelstalen som beror på var respektive fastighet eller arrendebostad finns belägen. Den successiva förändring som hittills har registrerats har medfört att summan av andelstal idag är 63 % högre än vid bildandet år 1997. Främsta ökningen består av att fastigheter blir permanentboende i stället för fritidshus och att avstyckade och sålda tomter har bebyggts.

Väg 17060 används idag även som genomfartsväg för norr- och södergående trafik i området, främst av anledningen att Trafikverkets väg 815 till och från Byarum är av mycket bristande kvalitet.

Utvecklingen av antalet permanentboende enligt noteringar i föreningens protokoll har varit

1997 16 st 2002 20 st 2007 25 st 2010 30 st 2012 37 st 2018 38 st 2022 47 st 2024 55 st

De nu föreslagna detaljplanerna med ett 40-tal nya tomter skulle innebära att föreningens antal permanentboende i området ökar med 73 %.

Genom Trafikverkets trafikstringsverktyg tillgängligt via www.trafikverket.se har tre olika beräkningar av trafiken gjorts, nedan presenteras översiktligt resultat. Projektlista –

Trafikalstringsverktyg

- Nuvarande förutsättningar, sammanställning av vägens trafik, sommartid (55 st permanent och 50% av fritidsboende, 75 st= 124 st hushåll) ca 790 resor med bil/dygn ca 30 resor med cykel ca 70 förflyttningar till fots 20 övrigt
- Nuvarande förutsättningar, sammanställning av vägens trafik, vintertid (55 st permanent, 10 st fritidsboende =59 st hushåll) ca 370 resor med bil/dygn ca 12 resor med cykel ca 33 förflyttningar till fots 10 övrigt
- Tillkommande trafik vid exploatering av föreslagna detaljplaner, sommar- och vintertid (42 st permanent boende hushåll) ca 270 resor med bil/dygn ca 7 resor på väg till kollektivtrafik ca 7 resor med cykel ca 21 förflyttningar till fots 7 övrigt

Nyttotrafik är inte medräknad i Trafikverkets trafikalstringsverktyg och inte heller i ovan redovisade beräkningar.

I Trafikverkets "Handbok-Projektering och byggande av enskilda vägar" finns inte med några råd för trafikmängder större än 250-500 ÅDT (ÅrsDygnstrafik), detta tyder på att väg 17060 redan har en hög trafikbelastning som enskild väg.

För oss som bor i området är upplevelsen nu, att vägens maximala kapacitet under sommartid redan är i överkant av vad som är acceptabelt med avseende på anpassningar av hastigheten som behöver göras vid möten. Vintertid med snö är det dessutom svårare att använda vägens ytterkanter vid möten och förbikörningar.

Övriga synpunkter på respektive föreslagna detaljplaner:

Lerås 1:1

1. Dagvattnet från området måste avledas åt både norr och söder. Beräkningar för befintliga vägtrumors kapacitet saknas. Exploatören måste genom beräkningar visa att befintliga vägtrummor är tillräckliga, alternativt bekosta utbyte av de två trummor som berörs av detaljplanens påverkan. Kontakt med Samfällighetsföreningen om var trummor är placerade och övriga förutsättningar krävs.
2. Eventuellt dagvatten på anslutningsgata får inte ledas ut mot samfällda vägen.
3. Exploator måste ansöka om samt bekosta att väjningsplikt upprättas vid planerad utfart mot samfällda vägen
4. Anslutande gata måste beläggas på några meters längd mot samfällda vägen.
5. Angöringsgatan måste ha en sidotrumma för att inte hindra vägens dikesföring.
6. Om detaljplanen kommer genomföras i någon form, skall nödvändiga åtgärder på väg 17060 utföras och bekostas av exploatören FÖRE detaljplanen vinner laga kraft.
7. Det är Åhults Samfällighetsförening som beslutar vilka åtgärder som kan godkännas.
8. Observera att mark för åtgärder utmed väg 17060 är privatägd, och att överenskommelse med samtliga markägare behöver göras av exploatören

Slutsats och beslut av en fulltalig styrelse vid det extra mötet /nr: 2024-05/ 2024-11-20 med anledning av detaljplanerna:

Styrelsen för Åhults Samfällighetsförening beslutar att de nu föreslagna detaljplanerna inte är möjliga att genomföra med anledning av kapaciteten och utformningen av befintlig väg 17060 och med stöd av ovan angiven statistik, tolkningar och bedömningar.

Kommunen: Yttrande noterat.

1. Enligt dagvattenutredningen har planområdet möjlighet att kan magasinera det egna dagvattnet genom anläggning av öppna lösningar, såsom fördröjande diken och översilningsytor (se 5.6.2 Dagvatten). För att säkerställa att hanteringen av dagvattnet sker korrekt, reglerar detaljplanen att dessa fördröjningsytor ska vara anlagda och fullt funktionella innan bygglov kan beviljas för området.
2. Dagvattenanläggningar inom planområdet, såsom diken och fördröjningsytor, ska anslutas till vägdiket som ingår i markavvattningsföretaget. Planområdet kan magasinera det egna dagvattnet, dock vid ett extremskyfall behöver planområdet kunna ansluta till markavvattningsföretagets diken för utlopp av dagvattnet. Exploatören ansvarar därför för att ansöka om att få ansluta till markavvattningsföretagets dike.
3. Planbeskrivningen har reviderats (se 3.4.1 kostnader för exploatören) och tydliggör att det i exploateringsavtalet ska framgå att exploatören ansvarar för och bekostar ansökan om eventuellt behov till väjningsplikt.
4. Planbeskrivningen har reviderats med att gatan som leder genom planområdet ska asfalteras under en viss sträcka, några meter, innan den ansluter till samfällighetens väg (se 5.15.2 utformning av gator).
5. När det gäller vägföreningens trummor påverkas dessa inte negativt av områdets utbyggnad. Eftersom det planerade området själv kan fördröja dagvattnet. Exploatören initierar och bekostar sidotrumman i ut och infarten till väg 17060 i syfte att se till att vattnet kan rinna fritt, detta ska ske i dialog med vägföreningen.
6. En trafikutredning har genomförts och visar att genomförandet av detaljplanen för del av Lerås 1:1 inte förväntas medföra någon negativ påverkan på väg 17060. Vägen bedöms ha tillräcklig kapacitet för att hantera den ökade trafikmängden som planen innebär. Utredningen innehåller även förslag på åtgärder som kan förbättra trafiksäkerheten på samfällighetens väg. Det är upp till vägföreningen att vidta dessa åtgärder.

Tekniska nämnden – Vaggeryds kommun

Tekniska nämnden har beviljats förlängd svarstid till den 24 januari 2025 på grund av att tekniska nämnden har sitt nästa sammanträde den 21 januari 2025.

Tekniska nämnden beslutar att inte lämna några synpunkter på samrådet.

Kommunen: Yttrandet noteras

Miljö och byggnadsnämnden

Miljö- och byggnadsnämnden önskar att trafiksituationen för väg 17060 utreds vidare.

Av planbeskrivningen framförs det att Årscygnstrafik (ÅDT) bör understiga 96 för väg 17060.

Tillkommande planområde för Lerås 1:1 samt Rastad 1:6 kommer att medföra ca 40 nya enbostadshus. Det vore rimligt att anta att varje enbostadshus kommer att ha minst 2 bilar.

Detaljplanen borde hantera vad konsekvenserna blir av att ytterligare ca 80 bilar ska belasta väg 17060 dagligen.

Av Nationella vägdatabasen (NVDB) framgår att väg 17060 har en vägbredd om 4 meter samt har en begränsad framkomlighet för lastbil med släp.

Att bebygga Lerås 1:1 och Rastad 1:6 bedöms medföra betydande olägenheter (Plan- och bygglagen 2 kap. 9 §) för boende längs med väg 17060.

Miljö- och byggnämnden ställer sig frågande till att en miljökonsekvens beskrivning (MKB) inte upprättats för planområdet. Miljö- och byggnämnden bedömer att den utökande trafiken (tillsammans med Rastad 1:6) kommer medföra risker för buller, sämre luftkvalité, ökad trafik för hela vägsträckan 17060.

Miljö- och byggnämndens beredning ställer sig frågande till antagandet att ÅDT bör understiga 96 baserat på uppmätt trafik på väg 799. En verklig mätning av trafikbelastningen på väg 17060 bör utföras.

Kommunen: Yttrandet noteras.

Efter genomfört samråd har kommunen analyserat trafikförhållandena i området och genomfört en trafikutredning som visar att vägnätet kan hantera den ökade trafikbelastningen som planförslagen för Lerås 1:1 och Rastad 1:6 medför. Mätningarna av dagens dygnstrafik indikerar att den framtida totala trafikmängden söder om det planerade exploateringsområdet i Rastad förväntas uppgå till färre än 200 fordon per dygn. Denna nivå understiger gränsvärdet om 200 fordon per dygn som enligt Trafikverkets publikationer Handbok för enskilda vägar samt Vägars och gators utformning (VGU). Den beräknade nivån fordon som genereras av planområdena ligger under den rekommenderade nivå innan tvåfältskörbana bör övervägas. Vid överskridande av denna nivå bör, enligt Trafikverkets riktlinjer, tvåfältskörbana övervägas. För att förbättra trafiksäkerheten identifierar utredningen kritiska vägavsnitt och föreslår åtgärder såsom speglar och farthinder. Dessa åtgärder syftar till att öka säkerheten för boende längs väg 17060.

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas i detaljplaner när planförslaget kan medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken (1998:808). En MKB är särskilt aktuell vid exploatering av större bostadsområden eller när känsliga naturmiljöer är involverade. Den föreslagna detaljplanen för en del av fastigheten Lerås 1:1 möjliggör uppförandet av sju bostadsfastigheter, där största tillåtna byggnadsarea uppgår till 20 % av respektive fastighetsarea inom angivet användningsområde. Detta innebär att minst 80 % av fastighetsytan inte kommer att bebyggas, vilket bidrar till att bevara en låg exploateringsgrad och understödjer en fortsatt småskalig och grön bebyggelsestruktur i området.

Vidare bedöms naturvärdena inom planområdet inte vara av sådant slag att de kräver särskilt skydd, baserat på kommunens bedömning av behov till naturvärdesinventering (bilaga 2). Kommunen delar Länsstyrelsens bedömning om att en Miljökonsekvensbeskrivning inte behöver upprättas.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har varit med i tidigt skede och har inget övrigt att erinra.

Kommunen: Yttrandet noteras.

Kristdemokraterna

Synpunkter på lämpligheten i att bygga nära fågelskyddsområde Trindö

1. Skydd av känsliga ekosystem. Fågelskyddsområden är skyddade områden att bevara biologisk mångfald. Fåglar är ofta känsliga för störningar, särskilt under häckningssäsongen, och byggnation i närheten kan påverka både dess livsmiljö och födotillgång. Risk för buller, trafik, mänsklig aktivitet, ljus kan störa fåglarna särskilt de som använder området för häckning.

Det finns riktlinjer för störningskänsliga fågelarter som är 100-500 m. Rovfåglar som havsörn och fiskgjuse är ca 1000m. I området syns både fiskgjuse och havsörn frekvent. För övrigt finns det andra skyddsvärda fåglar i området, och är dessutom en rastplats för flyttfåglar. Avståndet till Trindö är 400 m. Sålunda är inte platsen lämplig för nybyggnation baserat på miljöbalken 1998:808 kapitel 7.

Kommunen: Yttrandet noterat.

Planområdet är beläget mellan sjön Sandsjö och redan befintlig bebyggelse. Någon byggnation av småhus kommer således inte att ske närmare sjön Sandsjö och fågelskyddsområdet än vad som finns i dagsläget. Den aktuella detaljplanen medger byggnation av 7 småhus vilket inte beräknas medföra nämnvärt ökat buller eller trafik i området.

Alla fåglar är fridlysta enligt artskyddsförordningen vilket bl.a innebär att det är förbjudet att avsiktligt störa vilda fåglar, särskilt under deras häcknings- och uppfödningssperiod. Kommunledningskontoret bedömer att den eventuella störningen i form av buller och trafik som detaljplanens genomförande skulle innebära inte riskerar att påverka den kontinuerliga ekologiska funktionen eller gynnsam bevarandestatus hos fågelarterna i runt sjön Sandsjö. Något förbud enligt artskyddsförordningen bedöms därför inte utlösas. Den aktuella detaljplanen bedöms inte påverka Trindös fågelskyddsområde.

Centerpartiet

Landsbygdsutveckling

Vi är positiva till landsbygdsutvecklingen. Området är attraktivt och bör göras tillgängligt för fler.

Markanvändning

Detaljplanen måste också ta hänsyn till dess påverkan på nuvarande situation till exempel med tillträde till strand och sjö för bad och båtbygga.

Kommunikation

Detaljplanen har inte utrett påverkan på enskild väg genom området. Kommer att bli tillfartsväg till och från Vaggeryd. Vägföreningen är förstås en viktig instans

Kulturvärde

Tillåten bebyggelse är beskriven med taklutning och höjder som väl harmonierar med omgivningen

Kommunen: Yttrande noterat.

Detaljplanen har utvecklat sociala konsekvenser (avsnitt 6.7) i planbeskrivningen och förklarar att nya invånare kan bidra till att skapa ett levande samhälle med fler sociala evenemang. Fler som vill engagera sig i redan befintliga föreningar i området. Med fler människor som rör sig i området ökar behovet av att bevara och underhålla naturmiljön. Det kan också leda till en ökad efterfråga på båtplatser och tillgång till stränder, vilket kan kräva ytterligare planering och resurser, vilket om man vill erbjuda är en parallell process som går utanför arbetet med detaljplanen.

Genom planområdet löper en befintlig väg, medan en större väg med högre standard går precis utanför området. Eftersom denna större väg, väg 17060, håller en bättre standard än den som går genom planområdet, bedöms det som mer sannolikt att boende kommer att välja väg 17060 för att ta sig till Vaggeryd.

Sakägare 1

Det ser ut att en flyttning av matarväg till vår skogsfastighet Vaggeryd Krängshult 1:7 där

vår enda utfart österut genom Lerås 1:1

Vår väg med anslutning genom fastigheten Lerås 1:1 eller tidigare Krängshult Sörgården är av hävd använd kanske 100 år tillbaka för vår gård.

Krängshult 1950 visar vägen på Rikets allmänna kartverks flygfotografering 1950 som kartlagdes 1954 dvs över sjuttio år sedan.

Krängshult 1-7 1, 2, 3 visar karta från skogsstyrelsen 2024-11-30
Plankarta samråd visar att skogsvägen är ändrad i sin dragning med en direkt dragning till från styckad sommarstuga.

Att planlägga på detta sätt är för mig ett mysterium.
Med föreslagen dragning av väg är det omöjligt att köra in för skogstransporter för avhämtning av avverkad skog på vår fastighet.

Jag har ägt fastigheten sedan 1980 och som kuriosa är tidigare ägare var min mors morbror som dog 1960.

Kommunen: Yttrandet noterat.

Plankartan har reviderats efter samrådet. Gatan som yttrandet hänvisar till är justerat till befintligt läge. Gatan används främst för att angöra skogsvägen som ligger på fastigheten Krängshult 1:7 och detaljplanen ska inte hindra denna angöringsmöjlighet. Utan istället säkerhetsställer att den fortsatt ska finnas genom att gatan planläggs i detaljplanen.

Sakägare 2

Vi som markägare till närliggande fastighet Grimsjö 1:2 motsätter oss förslaget till detaljplan för Lerås 1:1. Efter att ha gått igenom bland annat planbeskrivning samt undersökning av betydande miljöpåverkan har vi nedan kommentarer och åsikter som vi anser man bör ta ytterligare i beaktande.

Vi ser inte att man gör en sammanhängande bedömning i dokumenten "Undersökning av den betydande miljöpåverkan" Lerås 1:1 samt för Rastad 1:6 utan dessa planer behandlas separat även om de kommer ta samma infrastruktur i besittning. Det måste göras en sammanvägning av dessa då de till exempel berörs av samma vägsamfällighet. Vi anser att det saknas en övergripande riskanalys på vad detaljplanerna kommer att ha för påverkan för markägare, boende, omkringliggande miljö, sjösystem och vägsamfällighet.

Det finns även sedan 80-talet en befintlig detaljplan för Grimsjö 1:14, för uppförande av totalt 13 mindre hus. Totalt kan det alltså röra sig om 13 + 7 hus som kan uppföras i området för Lerås 1:1. Därav ser vi att den tilltänkta detaljplanen ska utgå helt. Det finns också en aspekt att det kan vara olämpligt att ge enskilda markägare tillåtelse att sälja ett stort antal tomter i förhållande till övriga markägare, vilket redan gjorts för Lerås 1:1 med avstyckade 8 tomter de senaste 5 åren. Vi anser att tillväxten av detta område ska ske organiskt och inte så aggressivt som 7 hus inom 5 år. I och med den redan befintliga detaljplanen för Grimsjö 1:14 kan det innebära att en mindre by byggs på sikt på ett område som i dag har bara enstaka hus.

Den väg som finns i dag är ej lämplig för ökad trafik pga. att den är alltför smal och inte ger utrymme för att samsas både biltrafik och cykeltrafik. Det stora antal planerade fastigheter medför givetvis också att fler barn kommer att vistas på och utmed vägen. Den är ej lämplig att låta barn cykla på och därav ger det dem begränsade kommunikationsmöjligheter och beroende av föräldrar för att ta sig till kompisar och fritidsaktiviteter.

Vägsamfällighetens ordförande Fredrik Abrahamsson påpekade under samrådsmöte den 28/11 i Folkets hus att trafiken utmed väg 17060 och sjösystemet redan idag är på gränsen till vad den klarar. Exploateringsplanens storlek i Rastad 1:6 och Lerås 1:1 medför att väg 17060 kommer att behöva göras bredare, uppskattat 2,5m enligt utsago. Detta på bekostnad av markägare och delaktiga i vägsamfällighet. Investeringen för detta finns ej redovisad i dagsläget och kommer vara påtvingande för vägsamfälligheten.

När man väljer att bygga hus sjönära är vår erfarenhet att förväntningarna är att man får tillgång till brygga och båtplats, gärna i nära anslutning till där man har sin bostad. Hur ska detta tillgodoses på Lerås 1:1 strandlinje? Ska det ansvaret tillfalla markägaren då vår farhåga är att det kommer drabba oss som har angränsande strandnära mark? Vi har vid tidigare försäljning av enstaka tomter sett till att även detta blir löst, men detta är något som vi inte sett beaktas i utredningsmaterialet.

På det hela taget anser vi att de exploateringsförslag som finns för Lerås 1:1 och Rastad 1:6 innebär att allt för stort ingrepp i naturen där nackdelar överväger fördelarna man framför med att boende ska få goda möjligheter till rekreation och naturupplevelser. Vi anser att det finns andra områden som vore bättre att utveckla, till exempel samhället Byarum, för att få en levande landsbygd men samtidigt med redan utbyggd befintlig infrastruktur.

Kommunen: Yttrandet noteras.

Lerås 1:1 och Rastad 1:6 är två olika planuppdrag, med olika förutsättningar. Planerna hanteras var för sig för att undvika förvirring kring deras respektive syften, placering, miljöförutsättningar, konsekvenser, exploatörer och politisk prioriteringar. Att hålla planerna åtskilda skapar en tydligare struktur i planprocessen och underlättar förståelsen för alla inblandade parter. Kommunen håller med om behovet av att utveckla vägen som en gemensam fråga i båda planerna, vilket också hanteras i båda planerna.

I yttrandet påtalas även behovet av en riskanalys för att belysa vilka konsekvenser planens genomförande kan ha på området. Konsekvenser har hanterats i planbeskrivningen i kapitel 6, där konsekvenserna av planens genomförande behandlas.

Det är fördelaktigt att planera för ny bebyggelse genom en detaljplan, eftersom hänsyn kan tas till alla intressen och berörda vilket möjliggör för ett helhetsperspektiv och säkerställer en långsiktig utveckling av området. Genom detaljplanen kan viktig infrastruktur samordnas på ett effektivt och hållbart sätt, vilket erbjuder betydande fördelar jämfört med att enbart hantera bygglov för en bostad i taget vilket förtydligas i planbeskrivningen (se 5.6 Miljö). Detaljplanen skapar förutsättningar för att uppföra upp till sju bostäder inom området. Det finns dock inget krav att alla bostäder ska byggas, utan det är i slutändan markägare och efterfrågan som styr utvecklingen i området.

Boende inom planområdet förväntas använda bilen som transportmedel, på liknande sätt som de som redan bor i området, eftersom det inte finns separerade gång- eller cykelvägar. Trafikutredningen (bilaga 6) visar att behovet av en cykelväg längs väg 17060 inte bedöms vara särskilt stort, varken åt ena eller andra hållet för oskyddade trafikanter. Avsaknaden av en parallell gång- och cykelväg bedöms inte heller utgöra en brist i sig. Enligt trafikutredning som tagit fram 2025-03-17 konstateras att cykeltrafik kan delas med biltrafiken utan några större säkerhetsproblem. Kommunen konstaterar att barn och ungdomar som bosätter sig här kommer vara beroende av att en vuxen kan köra dem till fritidsaktiviteter som anordnas i andra delar av kommunen. Det är ett val och en ställning som man själv tar vid bosättning på landsbygden.

Trafikutredningen konstaterar att varken den nordligaste sträckan av väg 17060 eller de längre sträckorna söderut bedöms vara i behov av en generell ombyggnad till följd av exploateringsplanerna. Däremot har ett antal kritiska platser längs väg 17060 identifierats, där enklare, platsspecifika åtgärder rekommenderas. Dessa åtgärder, som inkluderar speglingar och farthinder, förväntas öka

trafiksäkerheten och motverkar eventuella försämringar som kan uppstå till följd av den ökade trafiken som exploateringen medför. Genomförandet av dessa säkerhetshöjande åtgärder ligger utanför detaljplanens process och är en fråga för samfälligheten då det är deras väg. Nya planerade bostäder tas självklart del av ansvaret när de är med i samfälligheten.

Kommunen har tagit del av synpunkterna rörande tillgång till brygga och båtplats, samt det faktum att sjönära boenden ofta medför förväntningar på faciliteter som tillgång till strand. Dessa behov kan inte garanteras eller lovas inom ramen för detaljplanen utan förväntas lösas genom privata överenskommelser mellan nya boenden och fastighetsägare till stranden.

Vid framtagandet av detaljplaner görs en noggrann avvägning mellan intresset av ny bebyggelse och skyddet av naturvärden. En bedömning av behov till naturvärdesinventering har genomförts som visat att det inte funnit höga naturvärden inom och i anslutning till planområdet. Planförslaget är utformat för att visa hänsyn till omgivningen med bebyggelsestruktur, landskapsbild och natur kring och mellan bebyggelsen.

Privatperson 1

Som boende vid Fängen, så var vårt val att flytta hit för att vi ville bo nära natur, skog och på landet och inte i ett samhälle. Vi har bott permanent här över 20 år, vist har det ökat med både hus och fast boende, men med dessa förslag blir det för mycket...

Området runt sjön Fängen har en vacker och värdefull natur-, kulturmiljö som är väl värd att bevara. Området uppskattas inte bara av oss som bor här utan även mycket av personer som bor i närliggande samhällen som Vaggeryd och Hok. De åker gärna vägen utmed sjöarna för den fina upplevelsen av natur, bad, fiske samt bär/svamp plockning eller bara vistas i den lugna miljön som denna landsbygd och skog utgör.

De föreslagna expansionerna kommer att leda till en betydande ökning av trafik på vägen som redan idag är trafikerad till sitt max vad den klarar av. Detta skapar problem och risker för både trafikanter, gångare och cyklister och inte minst för oss som bor utmed vägen, särskilt barn och husdjur som rör sig i området idag.

Det står så fint i ert förslag till båda planerna att det är fin natur och fina strövområden, men de markägare som önska exploatering gör att ingen ska kunna vara på deras fastigheter. De har satt upp förbudaskylltar, bommar över vägen och andra hinder. Bör man inte tillhandahålla ströv möjligheter på den egna fastigheten i första hand och inte trycka ut det till sina grannar.

Det som är det vackra och charmiga med området är naturen, med de mindre husen som smälter in i omgivningen. Detta planera ni att förstöra med ca 40 tomter med stora höga hus som inte passar in i denna miljö.

Vi anser att det är bättre ni ser till att utveckla samhällen ni redan har idag Vaggeryd, Hok och Byarum istället för att skapa ett nytt vid Fängen och Sandsjön som blir större än Byarum, Svenarum och Bondstorp.

Kommunen: Yttrandet noteras.

Efter genomfört samråd har en trafikutredning tagits fram, inom vilken trafikflödena i området har kartlagts genom slangmätningar. Utredningen visar att det befintliga vägnätet har tillräcklig kapacitet för att hantera den trafikökning som detaljplanerna Rastad 1:6 och Lerås 1:1 genomförande bedöms medföra.

Mätningarna av dagens dygnstrafik indikerar att den framtida totala trafikmängden söder om det planerade exploateringsområdet i Rastad förväntas uppgå till färre än 200 fordon per dygn. Denna nivå

understiger gränsvärdet om 200 fordon per dygn som enligt Trafikverkets publikationer *Handbok för enskilda vägar* samt *Vägars och gators utformning (VGU)* kan motivera övervägande av tvåfältig körbana.

På sträckan norr om exploateringsområdet i Rastad, cirka 600 meter fram till korsningen mellan väg 17060 och väg 815, förväntas dock det framtida dygnsflödet överskrida 200 fordon. Utredningen bedömer dock att enskilda kortare vägsträckor av denna karaktär – särskilt om de är försedda med mötesplatser och har något större vägbredd – kan hantera högre trafikflöden utan att vägens funktionalitet påverkas negativt.

Vaggeryds kommuns översiktsplan visar en positiv inställning till landsbygdsutveckling, och upprättandet av en detaljplan bidrar till att skapa en långsiktig och tydlig riktning för områdets planering och framtida utveckling. Detaljplanen har tagit hänsyn till landskapsbilden och den befintliga bebyggelsestrukturen med större tomter, begränsad byggrätt samt natur mellan bebyggelsen. Att fortsätta utveckla området utan en detaljplan och istället förlita sig på enskilda bygglov riskerar att leda till en bristande helhetssyn. Detta skulle kunna resultera i en bebyggelse som inte harmonierar med omgivningen eller framstår som osammanhängande. Detaljplanen möjliggör därför för effektiv markanvändning som gör att bebyggelsen samlas upp vilket innebär att planområdet enbart behöver en utfart till väg 17060 istället för flera utfarter vilket skulle bli konsekvenserna av en ostrukturerad bebyggelseframväxt.

Privatperson 2

Vi anser att en direkt exploatering av 7 fastigheter i närheten endast kommer att ha negativ inverkan för hela området och omkringliggande miljö.

Sammantaget med förslaget på detaljplan för Rastad 1:6 så anser vi att det kommer bli en allt för stor belastning på vägen som redan i dag är ansträngd. Genom den befintliga detaljplan som finns för Grimsjö 1:14 anser vi att det redan finns exploateringsmöjligheter för området och att förslaget på en detaljplan för Lerås 1:1 ska utgå helt.

Kommunen: Yttrandet noteras.

Se svar om vägen i svarsyttrandet till sakägare 2 och privatperson 1.

Detaljplanen för del av fastigheten Lerås 1:1 kan inte styra intresset att först bygga inom Grimsjö 1:14 som är tänkt vara bostäder.

Planen säkerställer att hänsyn tas till rådande landskapsbild samt en sammanhållen bebyggelsestruktur

Privatperson 3

Synpunkter på detaljplan Lerås 1:1 med fokus på trafiksäkerhet, barns säkerhet och infrastruktur

Jag vill härmed framföra mina synpunkter och min oro angående den föreslagna detaljplanen för Lerås 1:1. Min huvudsakliga invändning rör den ökade trafikbelastning som planen medför på väg 17060, en väg som redan idag är hårt belastad och som saknar tillräcklig kapacitet och infrastruktur för att hantera ytterligare fordonstrafik.

I enlighet med **Plan- och bygglagen (PBL)**, kapitel 2 § 3, ska planläggning ske med hänsyn till en långsiktigt god hushållning med mark och vatten samt främja en god och hälsosam livsmiljö för människorna i området. Vidare föreskriver PBL att detaljplaner ska säkerställa trafiksäkerhet, goda boendeförhållanden och främja hållbar utveckling. Den föreslagna planen saknar, enligt min mening, en tillräcklig analys av hur dessa krav uppfylls.

Trafiksäkerhet och infrastruktur

Den aktuella vägen används redan idag av ett betydande antal fordon, vilket orsakar trängsel och osäkra mötessituationer. Vägens smala bredd och brist på separata gång- och cykelvägar gör den olämplig för att hantera den ökade trafik som följer av sju nya bostäder. Jag noterar också att detaljplanen hävdar att trafikökningen skulle vara marginell, men att detta påstående saknar stöd av relevanta trafikmätningar. Under punkten 5.15.3 trafikflöden står det att väg 815 hade under 2022 ett värde för ÅDT på ca 96, den mätningen är inte relevant för trafikflödet på väg 17060 eftersom mätstationen inte har mätt upp trafikflödet mellan väg 30 och väg 17060. Mätstationen är placerad på väg 815 dock efter korsning till väg 17060.

Ni nämner under punkt 5.15 att Vaggeryds kommun har som mål enligt Miljöprogrammet att minska bilberoendet och främja hållbara transporter som leder till minskade utsläpp av koldioxid och farliga partiklar. Detta är ett viktigt och lovvärt mål som vi som invånare stödjer. Samtidigt skriver ni under punkt 6.61 att möjligheten för barn att på egen hand ta sig till målpunkter bedöms vara begränsad, med hänvisning till avsaknaden av kollektivtrafik samt separata gång- och cykelvägförbindelser.

Den ökade trafiken som förväntas på väg 17060 kommer att skapa en ännu mer osäker miljö för oss som bor i området, särskilt när vi går eller cyklar. För närvarande delar både fotgängare och cyklister vägbanan med motorfordon, vilket redan idag innebär en stor risk. Med fler fordon ökar sannolikheten för olyckor, särskilt på vägsträckor där sikten är begränsad och hastigheterna kan vara höga.

Som en direkt följd av detta kommer vårt bilåkande att öka, eftersom vi kommer att känna oss tvingade att välja bilen framför att promenera eller cykla. Detta står i direkt motsats till kommunens mål om att minska bilberoendet och främja hållbara transporter. Möjligheterna för barn och unga att röra sig självständigt i området kommer också att minska ytterligare, då vägens säkerhet för oskyddade trafikanter inte förbättras.

Barnkonventionens krav och konsekvenser av ökad trafik

Enligt Barnkonventionen, som är svensk lag, ska barnets bästa alltid sättas i främsta rummet vid beslut som rör barn (artikel 3). Trafikökningen som detaljplanen leder till riskerar att försämra säkerheten för barn i området. Avsaknaden av separata gång- och cykelvägar tvingar barn att dela vägbana med motorfordon, vilket ökar risken för allvarliga olyckor.

Trygghet och rörelsefrihet: Barn har rätt att röra sig självständigt och säkert i sin närmiljö. Den ökade trafikbelastningen som följer av fler bostäder gör vägen ännu mer osäker för barn som går eller cyklar. Detta innebär att barn riskerar att begränsas i sin frihet att röra sig och bli mer beroende av vuxna för skjuts.

Rätt till hälsa: Barn påverkas särskilt negativt av buller och luftföroreningar från ökad trafik. Detta hotar deras rätt till en hälsosam och trygg uppväxtmiljö.

NTF:s syn på barn och trafiksäkerhet

Enligt NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) är barn särskilt utsatta i trafiken. Organisationen betonar följande:

Hastighetens betydelse: Ökad trafikmängd tenderar att leda till högre medelhastigheter, särskilt på sträckor utan fartbegränsande åtgärder. För barn innebär detta en ökad risk för allvarliga olyckor.

Brist på säkra gång- och cykelvägar: Den nuvarande infrastrukturen saknar separata gång- och cykelvägar, vilket tvingar barn att dela väg med motorfordon. Ökad trafik förstärker denna säkerhetsrisk.

Barns begränsade trafiksinne: Barn har svårare än vuxna att bedöma faror i trafiken. Med fler fordon på vägen ökar risken för olyckor.

Buller och hälsa

Ökningen av trafiken leder också till högre bullernivåer, vilket negativt påverkar livskvaliteten och hälsan för oss som bor i området. Forskning visar att långvarig exponering för buller kan leda till sömnstörningar, stress och nedsatt mental hälsa. Detta är i strid med PBL:s krav på att främja en hälsosam livsmiljö.

Räddningstjänstens framkomlighet

För oss som bor i området innebär detta en ökad osäkerhet och oro för vår säkerhet. Den nuvarande vägsituationen är redan begränsad, och ytterligare trafik skulle förvärra situationen avsevärt. På väg 17060 är det begränsade möjligheter för möten och undanmanövrar som vid en ökad trafikmängd kan innebära att utryckningsfordon fördröjs vid akuta situationer. Om vägen är blockerad av parkerade bilar eller andra fordon, vilket är troligt vid ökad trafik, kan framkomligheten minska ytterligare. Ökad trafik ökar risken för köbildning, särskilt på smala vägar utan alternativa rutter. Detta kan förhindra räddningstjänsten från att nå fastigheter i tid vid exempelvis en brand eller medicinsk nödsituation, där varje minut är avgörande som kan få allvarliga konsekvenser.

Slutsats och uppmaning

Jag anser att den föreslagna detaljplanen för Lerås 1:1 inte uppfyller de krav som ställs i PBL avseende trafiksäkerhet, boendemiljö och hållbar utveckling. Det är också avgörande att kommunen beaktar kumulativa effekter från andra planerade projekt i området, eftersom dessa kan samverka och leda till en oacceptabel belastning på infrastrukturen och en försämring av den totala boendemiljön. Jag hoppas att kommunen tar dessa synpunkter i beaktande och reviderar detaljplanen för att säkerställa att den bidrar till en trygg och hållbar framtid för oss boende i området.

Kommunen: Yttrandet noteras.

I planarbetet har underökning av betydande miljöpåverkan tagits fram, undersökningens sammantagna bedömning är effekterna av detaljplanen inte bli betydande, vilket innebär att strategisk miljöbedömning och tillhörande MKB inte behöver göras.

Se svar till sakägare 2 och privatperson 1 när det gäller vägens kapacitet att hantera ökad mängd fordon. Planbeskrivningen har uppdaterats i avsnittet (se 5.15 Trafik och mobilitet) och förtydligar att boende inom planområdet likt boende i området inte ha tillgång till kollektivtrafik eller separerade gång och cykelvägar i närhet till sin bostad. Detta innebär att boende i område är beroende av bil för att ta sig till andra målpunkter. Detta förväntas påverka barns rörelsefrihet, denna konsekvens av planens genomförande tas nu upp i avsnittet (se 6.6 Barn). Planområdet är beläget på landsbygden, omgärdat av skog och med närhet till sjön. Enligt kommunens bedömning erbjuder landsbygden ett större utrymme för barn att leka i naturliga miljöer, såsom skogsområden, jämfört med de mer trånga ytorna i tätorterna. Trafikbelastningen är avsevärt lägre på landsbygden, vilket ytterligare främjar säkerheten och tillgången till lektyr för barn i dessa områden.

I yttrandet om trafiksäkerheten för boende i området som cyklar eller går konstaterar besvaras i trafikutredningen (bilaga 6) i följande citat:

”Precis som normalt på landsbygd får alla trafikslag samsas på samma yta längs väg 17060. På landsbygd, både på större landsvägar och som här på mindre, är det endast i undantagsfall som det finns separat gång och cykelväg. När man på landsbygd väljer att anlägga separat gång- och cykelväg är det oftast på stråk som har särskilt stora flöden av oskyddade trafikanter, exempelvis mellan en tätort och en skola där flertal barn

cyklar eller promenerar till skolan. När man anlägger en gång- och cykelväg så rör det sig också nästan uteslutande om betydligt större landsvägar än väg 17060.

På mindre vägar där hastigheten är lägre, är det också i större grad allmänt accepterat att man får samsas mellan trafikslagen, dvs. exempelvis att en bil kan få bromsa in och passera i mycket låg fart om en gående eller cyklist befinner sig på vägen. Detta till skillnad från en större landsväg där hastigheterna ofta är högre och att allmän praxis snarare är att biltrafiken har ”företräde” och att oskyddade trafikanter ska hålla sig så långt ut i kanten som möjligt och enbart korsa vägen när det är fritt. Med tanke på att väg 17060 är en mindre väg, inte har något särskilt utpekat stort flöde åt ett eller annat håll av oskyddade trafikanter, bedöms inte avsaknaden av en parallell gång- och cykelväg utgöra en brist i sig. Därmed bedöms det heller inte ställas krav på att en sådan ska anläggas, eller att några särskilda andra åtgärder ska vidtas för att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter som uppehåller sig längs vägen. Emellertid blir trafiksäkerheten högre även för oskyddade trafikanter som befinner sig på vägen av de åtgärder som föreslås på de specifika platser[...] ” (WSP 2025:45-46).

Planförslaget avser ett område på landsbygden för sju bostadsfastigheter där skogsområdena förväntas dämpa ljudnivåerna. Skogens vegetation, såsom träd och buskar, fungerar som en naturlig barriär som tar upp ljudvågor, vilket bidrar till att minskar bullernivåer. Även den glesa bebyggelsestrukturen bidrar till lugnare och hälsosam ljudmiljö jämförelse med inne i tätorten.

Trafikutredningen som genomförts visar att väg 17060 har tillräcklig kapacitet för att hantera den trafikökning som planförslaget medför. Det bör även beaktas att det finns flera mätpunkter längs väg 17060, vilket möjliggör effektiv trafikreglering som möjliggör för räddningstjänstens framkomlighet. Därtill finns flera anslutande vägar till väg 17060, vilket medför att alternativa in- och utfarter finns tillgängliga, vilket bidrar till ett mer effektivt trafikflöde.

Privatperson 4. 2024-12-18

[...] boende i området ser jag flera allvarliga konsekvenser med detta förslag. Både för min egen del, men även för arrendatorer på min mark och övriga i området. Jag har själv valt att inte sälja några tomter just av den anledningen att låta området kring Fängen vara en landsbygd.

Området runt Rastad och framför allt runt sjön Fängen är en värdefull naturmiljö med rik biologisk mångfald. Belastningen från både bil och båttrafik kommer med stor sannolikhet bli för stor och ta bort den landsbyggs känsla som finns idag och som många boende värdesätter.

Jag själv är idag fisketillsynsman och ansvarar ihop med tre andra för fisketillsynen och sjöfartsreglerna i sjösystemet. Vi har redan idag stora problem med båttrafikanter som inte följer våra regler. Även vattenskotrar är ett problem. Går detta igenom så kommer trycket bli ännu större och enligt mig ohållbart för oss att kontrollera.

Den föreslagna expansionen kommer att leda till en betydande ökning av trafiken på de småvägar som redan idag är ansträngda och dåligt anpassade för ökad belastning. Detta skapar risker för både trafikanter, boende och gångtrafikanter, särskilt barn som själva rör sig i området. Inte att glömma den jakt som bedrivs med hundar i hela området från kommungränsen mot Jönköping i norr till Hokvägen i söder.

Rastad har historiskt varit en lugn och naturnära miljö, vilket har bidragit till områdets attraktionskraft för både permanent- och fritidsboende. En utbyggnad av denna skala riskerar att förvandla landskapet till ett tätare bebyggt område som förlorar sin karaktär och charm. Den utbyggnad och förändring av sommarstugor till permanentboende som har skett har skett med en sådan takt som varit hanterbar. Det förslag som ligger framme nu med över 40 tomter totalt kommer vara förödande för vår landsbygd inom detta område.

Jag uppmanar istället kommunen att överväga expansion på redan exploaterade områden närmare tätort än att skapa nya icke önskvärda på landsbygden. På detta sätt kan man tillgodose kommunens utvecklingsbehov samtidigt som man bevarar landsbygden och området runt vårt fina sjösystem.

Jag hoppas att kommunen tar dessa synpunkter på allvar och verkligen tänker igenom planerna gällande exploateringen av Rastads fritidsby och Lerås för att säkerställa en hållbar och välförankrad utveckling av kommunens tillväxt. Det här bygger på min egen åsikt men jag vet att jag talar för samtliga av mina närmaste markägarkollegor och arrendatorer i området som ser på detta med oro och stor negativitet.

Kommunen: noterar yttrandet.

I arbetet med att ta fram detaljplanen för del av fastigheten Lerås 1:1 i Vaggeryds kommun har kommunen genomfört en naturvärdesinventering som inte påvisar några höga naturvärden på planområdet.

Syftet med detaljplanen är att fortsatt planera för bebyggelse som harmoniserar med omgivningen, därför begränsas exploateringsgraden för att bevara naturmarken och bebyggelsestrukturen.

Planområdet ligger inte i direkt anslutning till sjön och fisketillsyn och båttrafik anses inte hanteras i denna detaljplaneprocess även om detaljplanen kan ha betydelse av dessa intressen indirekt.

Se svar om trafiken i svaret till sakägare 2 och privatperson 1.

Privatperson 5. 2024-12-19

1. Hur kommer kommunen lösa trafikfrågan på en redan övertrafikerad väg? Skall Rastad 1:6 och Lerås 1:1 och /eller kommunen stå för dessa kostnader som en utökad väg med rätt säkerhet och bärighet kräver? Har kommunen överhuvudtaget funderat över detta vid ert bifall av antagande av detaljplanerna?
2. Hur kan kommunen genom Gert Jonsson ge en del markägare inom kommunen och inom området Fängen, Sandsjön rätt till exploatering av flertalet tomter som dessutom ligger utom LIS-områdesplanen från 2012?
3. När Kränghult 1:5, 2023, ansökte om att bygga ett hus på "Fängen-sidan" som ligger utom LIS-planen så fick jag rådet av Gert Jonsson att göra ansökan om bygglov för att få ärendet prövat. Ärendet renderade i avslag och påförande av avgift som efter protest återbetalades av kommunen. Nu kan samma person, Gert Jonsson, ge andra markägare inom och utom LIS - området rätt att bygga upp till 30 hus inom Rastad 1:6 och upp till 7 hus inom området för Lerås 1:1. Hur är detta möjligt? Hur kan en del personer ges bifall men andra inte? Gäller inte samma regler för alla kommuninvånare? Min mark som länsstyrelsen bedömde ha ringa naturintressen kunde på Fängensidan inte antas i LIS-planen från 2012, trots att den är av ringa naturintresse. Denna mark skulle vara orörd för att ge kommunens invånare möjlighet att ströva i. Gäller inte samma förutsättningar för övriga markägare i detta fall Rastad 1:6
4. Hur kan kommunen bygga ut VA-anläggning utan att inte revidera LIS-planen först? Vid revidering och förenkling skulle samtliga markägare kunna få likställda möjligheter att kunna bygga hus på sin egen mark. Speciellt nu när kommunen behöver finansiering av VA-system som blir mycket dyrare än vad som planerat. Vidare så blir påverkan på sjösystemet mindre nu när VAanläggningen dras fram.

Kommunen: Yttrande noteras

En trafikutredning har genomförts efter samrådet där utredningen visar att den planerade exploateringen enligt detaljplanen för Lerås 1:1 kommer att ha liten påverkan på vägen, se svar sakägare 1 och privatperson 2.

Planområdet för Lerås 1:1 ligger utanför LIS-område. Kommunens bedömning är att det är lämpligt att bebygga marken inom det aktuella planområdet, i enlighet med planförslaget.

I samrådsredogörelsen behandlas enbart de synpunkter som är direkt relaterade till den föreslagna markanvändningen som möjliggörs genom detaljplanen. Yttranden som rör andra ärenden än de som påverkar detaljplanens innehåll kommer inte att besvaras i denna samrådsredogörelse. Dessa yttranden får hanteras i separat kontakt med kommunen.

Privatperson 6

Natur och friluftsliv

Att exploatera så många nya fastigheter på en gång kommer att öka trycket på kringliggande fastigheter när det gäller naturlivet och nyttjande av allemansrätten. Redan idag ser jag under säsongen dagligen bär- och svampplockare på min fastighet som parkerar sina bilar på mindre stickvägar och försvårar för övrig trafik och maskiner tillhörande vår näringsverksamhet. Den pågående VA-utbyggnaden har tyvärr förstört delar av ytorna där bärplockning var lämpligt vilket innebär att man kommer att söka sig närmare husen runt omkring. Att öka antalet boenden så drastiskt som planen föreslår gör inte situationen bättre.

Det är också så att flertalet av helgdagarna på året under jaktsäsongen pågår jakt, ofta med hund på vår fastighet och grannfastigheter. Alla jägare vet att man inte skjuter om det inte är 110% säkert. Ju fler gäster som kommer att röra sig på vår fastighet desto mer begränsad blir möjligheten till jakt. En högre nyttjandegrad av friluftsliv sker på jaktens bekostnad, så är det, och så måste det vara av säkerhetsskäl. Om denna detaljplan går igenom så gör den det med ett högt pris för markägarna runt omkring.

Fängen-Sandsjön

I den analys som kommunen själva har gjort har gjort av sina sjösystem så säger man att man ska verka för att förbättra vattenkvaliteten i sjösystemet Fängen-Sandsjön. Att uppföra flera nya permanentbostäder i nära anslutning till sjön är enligt mig inte förenligt med detta åtagande. Redan idag ser man en överexploatering sommartid runt sjön med besökare. Det var så många att man ansåg sig tvungen att sätta upp en bom till stranden i Åhult för att bibehålla en lantlig miljö och upplevelse för fritidshusen och boende runt omkring och för att minska nedskräpningen. Att ytterligare på ett ekosystem. fågelskyddsområden är skyddade områden att bevara biologisk mångfald. Fåglar är ofta känsliga för störningar, särskilt under häckningssäsongen, och byggnation i närheten kan påverka både dess livsmiljö och födotillgång. Risk för buller, trafik, mänsklig aktivitet, ljus kan störa fåglarna särskilt de som använder området för häckning.

Trafiken

På min fastighet har jag ett tiotal arrendatorer som har fritidsboende där de vistas för avkoppling sommartid. En handfull av dessa ligger nära eller i direkt anslutning till vägen som går längs Fängen-Sandsjön. Även jag själv bor i direkt anslutning till vägen. Alla som avser att åka i riktning mot Jönköping kommer att passera på min fastighet.

På samrådsmötet för Rastad 1:6 upplyste vägsamfällighetsföreningen om att trafiken ligger på den övre gränsen av kapaciteten innan man bör bygga ut vägen. Utökad trafikintensitet på denna väg är inte ett bra scenario och helt enkelt inte rimligt att hantera. På ett par avsnitt av vägen så är det inte bara "ej önskvärt" utan direkt omöjligt att bredda vägen (se bild nedan)



För alla de som ska åka till Byarum går den närmaste vägen över min fastighet Flahult 1:2. I korsningen precis där jag bor svänger man västerut och passerar genom byn Flahult. En mindre grusväg som endast är avsedd för de boende i byn men som mer och mer utnyttjas som genomfart. Vägen i sig är flitigt nyttjad som promenadstråk och här kommer en hel del yngre barn både gåendes och cyklande själva. Det är personligen störande med trafiken i korsningen som är bredvid min tomt. De som kör västerut från korsningen accelererar uppför backen och avger störande ljud och de som kör österut lyser med billyktorna in i vårt hus.

Befintlig översiktsplan

Utdrag från Vaggeryds kommuns översiktsplan (Laga kraft 2024-04-26)

Sidan 7:

Översiktsplanens syfte och verkan

Syftet med en översiktsplan är att förmedla en övergripande helhetsbild och redovisa den planerade markanvändningen så att det tydligt framgår var någonstans kommunen tagit ställning till att bevara, utveckla eller ändra mark- och vattenanvändningen. Översiktsplanen ska bidra till att skapa ett hållbart samhälle som säkerställer att Vaggeryds kommun fortsatt förblir en attraktiv plats att bo, leva och verka på, för nuvarande invånare såväl som för våra framtida generationer.

Sidan 27 :

- Att förespråka en varsam exploatering av befintliga och obebyggda natur- och fritidsmiljöer

Sidan 30-31:

Lokaliseringen av bostadsutvecklingen ska främst fokuseras till de befintliga central- och serviceorterna, samtidigt som kommunen bedömer att den exploateringsgrad som dagsläget sker på landsbygden kommer bestå. I Vaggeryds kommun finns områden med särskilda värden som landsbygdsutvecklingen behöver ta hänsyn till, se kapitel Utvecklingsinriktning för mer information om hänsynstaganden. Gemensamt för dessa områden är att de alla är känsliga för utveckling och ny bebyggelse ska ske med varsamhet.

Sidan 137:

- Vaggeryds kommun som aktör bör undvika att exploatera skogsmark som hyser höga naturvärden, har en kulturhistorisk betydelse, rekreativ betydelse och/eller bidrar med en landskapskaraktäristiska värden.

Den översiktsplan för kommunen som trädde i laga kraft 2024-04-26 är just en översiktsplan det är jag medveten om men i denna plan nämns inte detaljplanen för Lerås 1:1 en enda gång trots att vetskapen om framläggande av förslaget har varit känt i cirka två år. Däremot nämns sexton andra områden (s.52-57) som kommunen anser är lämpliga för exploatering till bostäder på både kort och lång sikt.

Slutsats

Min slutsats är att man inte har studerat effekterna eller påverkan på området runtomkring. Varken när det gäller miljö eller trafik. Man har enbart studerat vad man kan göra innanför den ritade avgränsningen av området för förslaget. Det är enligt mig helt oacceptabelt att ge ett godkännande för förslaget på ett så bristande underlag.

Jag anser att förslaget till ny detaljplan för Lerås 1:1 ska avslås i sin helhet. Det finns absolut utrymme och plats för enstaka ytterligare permanent boende runt Fängen-Sandsjön men utbyggnaden måste ske i en rimlig takt och i passande lägen, precis så som kommunen skriver i sin översiktsplan.

Kommunen: Yttrandet noteras

Detaljplan bidrar till en långsiktig och tydlig riktning för områdets utveckling. Att fortsätta utveckla området utan en detaljplan och istället förlita sig på enskilda bygglov riskerar att leda till en bristande helhetssyn. Att utveckla området utan en detaljplan skulle kunna resultera i en bebyggelse som inte harmonierar med omgivningen eller framstår som osammanhängande. Detaljplanen möjliggör därför för effektiv markanvändning som gör att bebyggelsen samlas upp.

Detaljplanen möjliggör för fler bostäder i området vilket innebär att fler människor kommer röra sig i området. Kommunen gör bedömningen att det allmänna intresset av att möjliggöra för att bygga fler bostäder i kommunen är viktigt samt att planen fortsätter att möjliggöra för naturmark. Planförslaget föreslår en exploateringsgrad som genererar en varsam bebyggelseutveckling skapar förutsättningar för bebyggelsen att smälta in med rådande bebyggelsestrukturen.

Planområdet är beläget mellan Sandsjö och redan befintlig bebyggelse, planförslaget möjliggör inte för bebyggelse närmare Sandsjön och fågelskyddsområdet än vad som finns i dagsläget.

Trafikutredningen som genomförts efter samrådet visar att väg 17060 har kapacitet att hantera den ökade trafiken som planförslagen för Lerås och Rastad innebär. För området söder om Rastad förväntas boende välja att använda den norra vägen istället för den södra, alternativt åker via en grusväg förbi Flahult. Det finns således alternativa vägar för boende i området att välja. Utredningen visar att den framtida trafiken på vägen inte kräver ombyggnad, utan föreslår specifika, enklare trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Dessa åtgärder behöver genomföras utanför detaljplanens område, och det är vägföreningen som ansvarar för att åtgärderna genomförs.

Vaggeryds kommuns översiktsplan har bland annat använts i detaljplanhandläggningen som en vägledning för hur kommunen ser på samhällsutveckling och utvecklingen av landsbygden.

Kommunen har åtagit kraven som Plan och bygglagen (2010:900) ställer vid framtagandet av en detaljplan har haft dialog med bland annat med vägföreningen. Kommunen har tagit fram ett förslag som förespråkar en varsam exploatering av befintlig och oexploaterad natur, detta genom att planlägga för naturmark samt begränsa byggrätten i syfte av att fortsatt bevara grönska, öppna ytor och glesbebyggelsestruktur.

Luftfartsverket

Luftfartsverket har lämnat in ett yttrande som inte redovisas med hänvisning till 18 kap 8§ p.1 och 5 offentlighets- och säkerhetslagen (2009:400)

Maj 2025

Kommunledningskontoret, Vaggeryds kommun

Tilda Vesterlund Kocsis
Planarkitekt

Behnam Sharo
Stadsarkitekt



**VAGGERYDS
KOMMUN**

Vaggeryds kommun, Box 43, 568 21 Skillingaryd

Tel: 0370-67 80 00 | E-post:

info@vaggeryd.se

www.vaggeryd.se

