



**VAGGERYDS
KOMMUN**

Planbeskrivning

Detaljplan för del av fastigheten Tokarp 3:7 (vid E4 – Väg 30), södra Stigamo, Vaggeryds kommun.

Ansvarig förvaltning: Kommunledningskontoret

Antagandehandling Januari 2024

Utökat förfarande

Dnr: KS 2021/053



Innehåll

PLANHANDLINGAR.....	4
PLANENS SYFTE	4
BAKGRUND OCH HUVUDDRAG	4
Kommunala beslut	4
Tidplan	5
AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN	5
Miljö kvalitetsnormer.....	5
PLANOMRÅDE OCH PLANDATA	7
Läge och areal	7
Markägoförhållanden	7
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	7
Översiktsplan	7
Detaljplaner.....	8
FÖRUTSÄTTNINGAR	8
Mark och vegetation.....	8
Naturvärden.....	9
Bebyggelseområden	9
Riksintresse, kulturmiljö och fornlämningar.....	9
Offentlig och kommersiell service	12
Gator och trafik.....	12
Tillgänglighet.....	13
Klimatanpassning.....	13
Dagvatten	14
Teknisk försörjning	15
HÄLSA, SÄKERHET OCH RISKER FÖR MÄNNISKORS SÄKERHET	16
Radon	16
Förmåga räddningsinsats.....	16
Buller från väg- och spårtrafik	16
Förorenad mark.....	16
Motiverat ställningstagande, påverkan på miljön.....	16
FÖRSLAG OCH ILLUSTRATION	17
Bebyggelse.....	17

Angöring och parkering	18
PLANBESTÄMMELSER	19
Markanvändning	19
Egenskapsbestämmelser.....	19
PÅVERKAN.....	20
Riksentressen.....	20
Trafik	27
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING	28
Genomförandetid	28
Avtal.....	28
Fastighetsrättsliga frågor.....	28
Ekonomiska frågor.....	28
MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER.....	29

PLANHANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Planbeskrivning Tokarp 3:7 - Antagandehandling
- Plankarta Tokarp 3:7 - Antagandehandling
- Granskningsutlåtande
- Fastighetsförteckning (finns på Kanslienheten i Skillingehus, Skillingaryd)
- Grundkarta (finns på Kanslienheten i Skillingehus, Skillingaryd)
- Bilaga 1: *Undersökning om betydande miljöpåverkan*, Vaggeryds kommun 2022-02-03
- Bilaga 2: *Naturvärdesinventering*, WSP 2021-11-12
- Bilaga 3: *Dagvattenutredning*, Sweco 2022-05-06
- Bilaga 4: *Markteknisk undersökningsrapport*, WSP 2021-11-05
- Bilaga 5: *Arkeologisk utredning*, Sweco 2021-12-02
- Bilaga 6: *PM Geoteknik*, WSP 2021-11-05
- Bilaga 7: *Trafikutredning*, Sweco, 2022-06-02
- Bilaga 8: Samrådsredogörelse, juni 2022

PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av lager, logistik och verksamheter i nära anslutning till E4:an och väg 30.

BAKGRUND OCH HUVUDDRAG

Lynghem Tokarp AB har inkommit med ansökan om planbesked i syfte att genom framtagande av ny detaljplan möjliggöra exploatering av lager- och logistikbyggnation samt laddstation för tunga elfordon.

Planen handläggs med utgångspunkt från reglerna i plan- och bygglagen (PBL) med utökat förfarande. Bedömningen grundas på att området anses vara av stort allmänintresse även om det inte förväntas innebära betydande miljöpåverkan och att planens intentioner är förenliga med gällande översiktsplan. Utökat förfarande innebär att planen efter minst tre veckor långt samråd kommer att granskas under minst tre veckor. Efter genomförd granskning kan planen antas i antagandebeslutet och därmed får detaljplanen laga kraft om den inte överklagas.

Utökat förfarande



Schematisk bild över processen för utökat förfarande.

Kommunala beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade enligt protokoll 2021-05-19 § 107 att ge kommunledningskontoret i uppdrag att framarbete förslag till ny detaljplan för Tokarp 3:1 (nuvarande 3:7) för att möjliggöra ny bebyggelse.

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade enligt protokoll 2022-02-23 § 31 att skicka ut planförslaget på samråd enligt 5 kap. PBL. Planförslaget ställdes ut för samråd under perioden 23 mars–22 april 2022.

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade enligt protokoll 2022-06-15 §135 att godkänna samrådsredogörelsen, granskningshandlingarna och att planens genomförande inte antas medföra betydande miljöpåverkan samt att ställa ut planförslaget för granskning enligt 5 kap PBL. Planförslaget ställdes ut för granskning under perioden 8 juli–5 september 2022.

Tidplan

Planarbetet bedrivs preliminärt enligt följande tidplan:

Kvartal 2, 2022	Samråd
Kvartal 3, 2022	Granskning
Kvartal 1, 2024	Antagande och laga kraft

AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN

Planförslaget bedöms vara förenligt med miljöbalkens grundläggande hushållningsbestämmelser (MB 3 och 4 kap.). Området bedöms vara lämpligt för föreslagen markanvändning. Bedömningen baseras bland annat på att det på platsen har bedrivits rationellt skogsbruk och att föreslagen markanvändning bedöms innebära en försumbar påverkan på riksintressen, alltså att ny markanvändningen kan tillåtas trots att viktiga riksintressen gäller för området.

Om genomförandet av planen kan antas få en betydande miljöpåverkan, ska enligt 4 kap. 34 § PBL miljökonsekvenserna redovisas i omfattning och innehåll som följer av 6 kap. 5–7 §§ miljöbalken.

Vid kommunens ställningstagande till om planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan görs en undersökning. Om undersökningen visar på en betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning göras och resultatet redovisas i form av en miljökonsekvensbeskrivning. Kommunen bedömer att genomförandet av denna detaljplan inte medför någon betydande miljöpåverkan, se bilaga 1 (Vaggeryds kommun 2022-02-03). Länsstyrelsen har tagit del av kommunens bedömning och meddelat att de delar kommunens bedömning, se Länsstyrelsen samrådsyttrande bilaga .

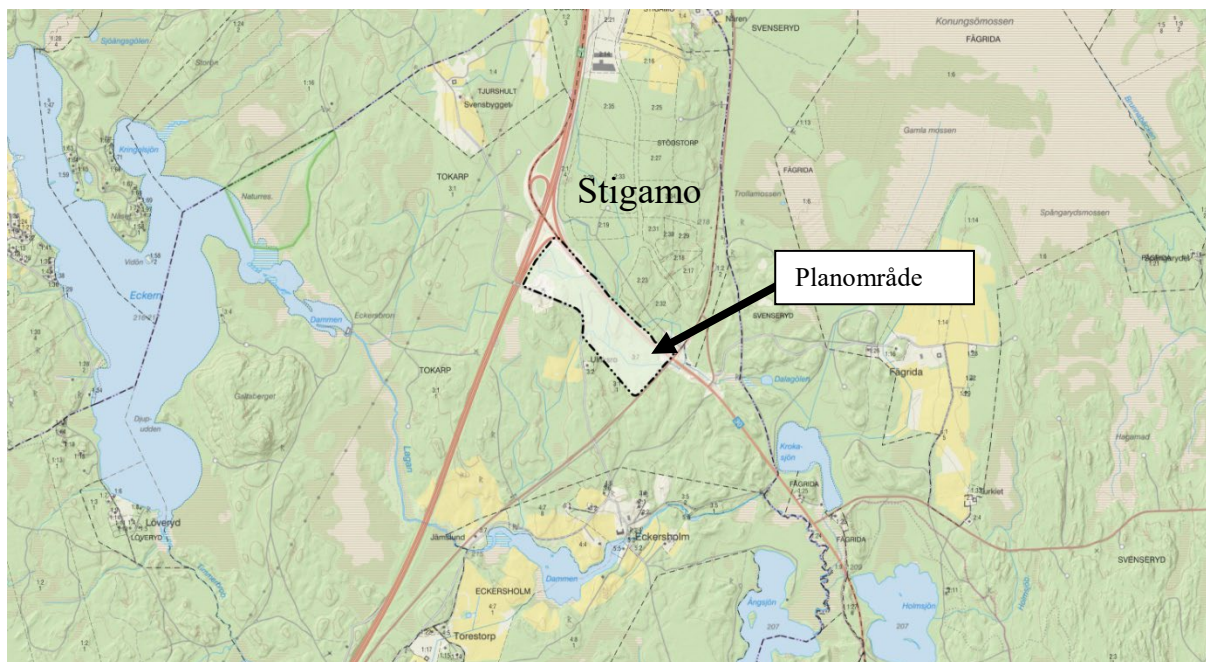
Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer (MKN) enligt 5 kap. miljöbalken är föreskrifter om miljö kvalitet för mark, vatten, luft eller miljön i övrigt inom ett geografiskt område. Normerna reglerar vilken miljö kvalitet som är acceptabel inom ett geografiskt område. Utgångspunkten för en miljö kvalitetsnorm är att den tar sikte på tillståndet i miljön och vad människan och naturen bedöms kunna utsättas för utan att ta alltför stor skada. Miljö kvalitetsnormer ska även bidra till att uppnå Sveriges miljö mål.

Det finns idag miljö kvalitetsnormer för buller, vatten och luft. Genomförandet av planen antas inte medföra en betydande miljöpåverkan enligt upprättad undersökning (Vaggeryds kommun 2022-02-03). Bedömningen är att föreslagen ny bebyggelse inte kommer att ge några negativa konsekvenser för människors hälsa och att inga miljö kvalitetsnormer kommer överskridas. Dessa utgör bästa möjliga teknik för rening av dagvattnet som även kan anses rimlig. Tilltänkta verksamheter bedöms ha

marginell påverkan på miljö kvalitetsnormer för luft. Avseende buller – det finns ingen bostadsbebyggelse inom eller i angränsande områden.

PLANOMRÅDE OCH PLANDATA



Planområdets lokalisering i Vaggeryds kommun.

Läge och areal

Planområdet ligger i norra delen av Vaggeryds kommun i nära anslutning till E4, strax söder om trafikplats Stigamo. Planområdet omfattar cirka 30 hektar och omgärdas huvudsakligen av E4:an, väg 30 och 846.

Markägförhållanden

Planområdet omfattar fastigheten Tokarp 3:7 (tidigare Tokarp 3:1) som ägs av Lynghem Tokarp AB.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

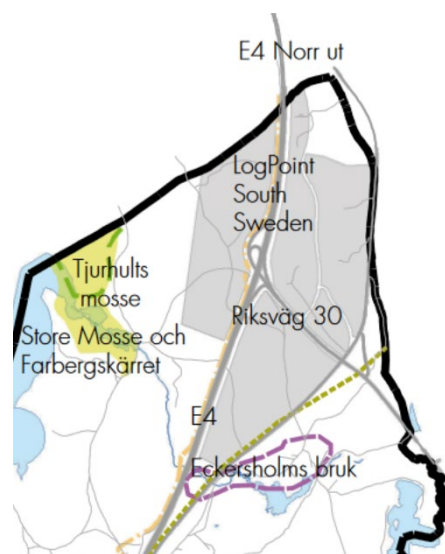
Översiktsplan

Området är en del av ett område utpekad i översiktsplanen för nya verksamhetsområden, benämnt Logpoint South Sweden. Området norr om väg 30 är sedan tidigare detaljplanlagt för i huvudsak industriändamål. Översiktsplanen vann laga kraft 2014-04-28. Nedan finns utdrag från översiktsplanen:

LogPoint South Sweden

Tillsammans med Jönköpings kommun planerar Vaggeryds kommun för ett utvidgat Torsviksområde. Genom sitt läge i landet och i Norden kan området utvecklas till en logistisk nod och en nyskapande miljö som bygger på miljövänlig logistik. Kommunerna planerar för ett verksamhetsområde med kombiterminal med direkt anslutning mot järnväg och motorväg.

Utbyggnaden av området innebär att trafiken kommer att öka på platsen med transporter till och från verksamheterna och även arbetspendling. Totalt sett innebär projektet dock stora möjligheter att flytta transporter från väg till järnväg, d.v.s. till miljövänligare transporter. I fortsatt planering kommer skydd mot trafikolyckor, hantering av farligt gods, trafiksituationen, luftkvaliteten med mera att ingå.



Utpekad område, översiktsplan laga kraft 2014-04-28

Området är fortsatt utpekad i kommunens utställningshandling 2023 ny Översiktsplan som utvecklingsområde för verksamheter med bedömningen att det är en strategisk plats för verksamhetsutveckling med dess närhet till kommunikationsleden E4.

Detaljplaner

Inom planområdet finns inga nu gällande detaljplaner. Norr om planområdet gäller DP 0665-P238 antagen 2011-08-11 som i stora drag medger markanvändningen *industri*. Genom planområdet går Södra Stigamovägen. I framtagandet av planen föreslogs Södra Stigamovägen förlängas söder ut i planskild korsning över väg 30 in i aktuellt planområde. Förslaget har utretts men förkastats med hänvisning till orimliga genomförandekostnader.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Mark och vegetation

Enligt bilaga 4 och 6 (WSP 2021-11-05) utgörs området av delvis avverkad och delvis skogbeväxt mark omringad av väganläggningar. Geologin är präglad av uppstickande berg och moränkullar emellan vilka sediment i form av sand och grusig sand fyller ut med lösmark i ytan i form av torv. De lokala lagområdena som finns inom området bedöms vara relativt vattenmättade ända upp i markytan och ger upphov till moss- och kärrmark. Jorddjupet inom fastigheten, baserat på SGU jorddjupskarta varierar mellan 0 till 10 meter och utgörs huvudsakligen av isälvssediment i form av sand med ytlig torv förekommande ställvis ovan morän på berg. Marknivån inom undersökningsområdet har en sluttning från sydväst sluttande nedåt mot nordost, med varierande marknivåer mellan +214 och +229 meter.

Inga stabilitetsproblem bedöms föreligga inom fastigheten förutsatt att lösmarksområden med torv och organisk jord schaktas ur och återfylls med packningsbara massor alternativt nedpressas med överlast

eller pålas. Bedömningen görs med avseende på de fasta friktionsjordslagren samt de relativt flacka lutningarna i terrängen, se tillhörande ritningar i bilaga 4 (WSP 2021-11-05).

Lokala stabilitetsproblem kan dock uppstå vid exempelvis schaktarbeten. Stabiliteten för planerade schakter skall kontrolleras i detaljerad studie när anläggningens layout fastslagits och information erhållits för sådana schakters djup och utbredning.

Naturvärden

I bilaga 2 (WSP 2021-11-12) beskrivs områdets naturvärden. Området består i huvudsak av gran- och tallplanteringar med lågt naturvärde och endast ett naturvärdesobjekt avgränsades vid inventering – en mindre våtmark som bedömdes ha påtagligt naturvärde. Tre naturvårdsarter påträffades vid inventeringen: mattlumner (fridlyst), entita (rödlistad som nära hotad) och en groda av obestämd art (åkergroda eller vanlig groda, fridlyst). Vid påverkan på någon av dessa arter ska dispens från förbuden i Artskyddsförordningen sökas. Länsstyrelsen har 2022-02-25 beslutat om att medge dispens från förbud enligt Artskyddsförordningen för påverkan på arten mattlumner.

En mindre förekomst av den invasiva arten blomsterlupin påträffades. Blomsterlupin betraktas som problematisk av Naturvårdsverket men omfattas inte av någon lagstiftning.

Sammanfattningsvis bedöms inventeringsområdet över lag ha låga naturvärden och dåliga förutsättningar för biologisk mångfald eftersom det till övervägande del består av intensivt brukad skogsmark.

Bebyggelseområden

Ett befintligt hus kallat Ulriksro ligger strax söder om planområdet. Fastigheten har förvärvats av exploatören. Inom södra Stigamo norr om området finns byggrätter för industriändamål som under det senaste året har börjat byggas ut. Idag står tre färdiga byggnader färdiga utmed väg 30.

Riksintresse, kulturmiljö och fornlämningar

E4 direkt väster om området omfattas av riksintresse för kommunikation enligt 8 § 3 kap. MB. Tidigare omfattades även väg 30 direkt norr om området av riksintresse för kommunikationer, men detta riksintresse är upphävt. Vägarnas funktion som regional och nationell kommunikationsled måste fortsatt tillgodoses och inte påtagligt påverkas vid planens genomförande. Påverkan beskrivs i kapitlet om förslaget.

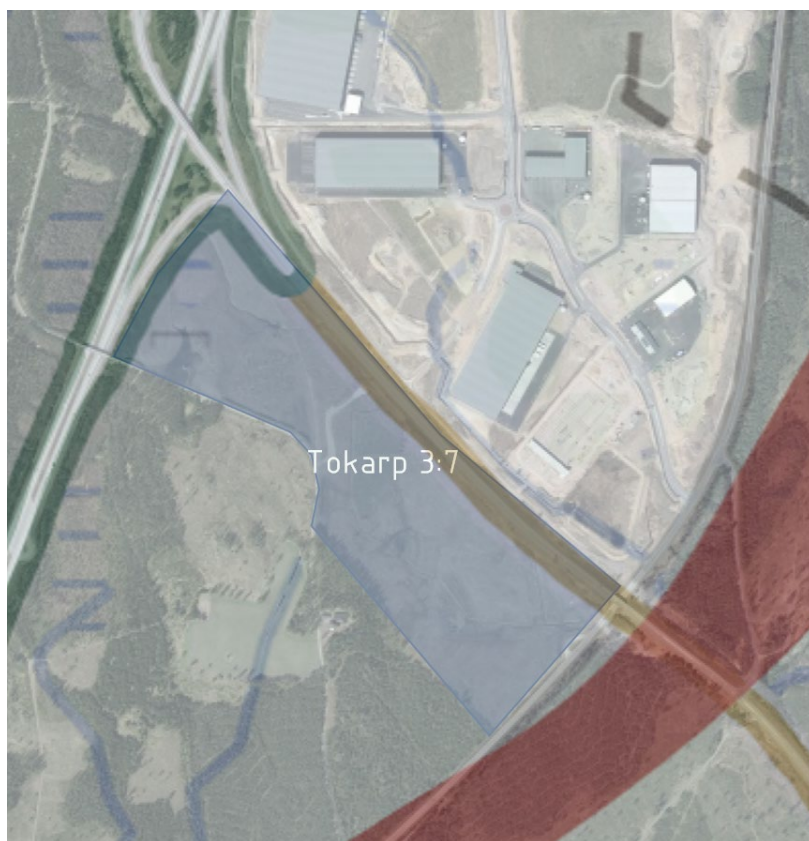
Planområdet överlappar med utredningsområde för nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult, vilket också utgör riksintresse för planerad järnväg. Järnvägen har planerad byggstart under 2029. Förslaget har varit under samråd fram till mars 2023 och den slutgiltiga sträckningen är inte fastslagen.

Planområdet överlappar delvis med själva spridningskorridoren med upp till 50 meter, men framför allt med området för riksintresset med upp till 450 meter. För att kunna utveckla Tokarp under tiden som förslaget för tågsträckan framarbetas har planförslaget anpassats för att inte störa syftet med riksintresset. Därför prickas, alltså att byggnader inte tillåts, marken vid spridningskorridoren och 30 meter extra som skyddsavstånd från en i dagsläget hypotetisk spårmit. Utformning beskrivs vidare under kapitlet om förslaget.



Riksintressen inom och i anslutning till planområdet. Riksintresse för planerad järnväg sträcker sig ungefär 450 meter in på planområdet. Däremot sträcker sig spridningskorridoren i samrådet maximalt 50 meter in på planområdet.

I oktober 2023 fattades beslut om en korridor för en planerad järnväg. Denna korridor är smalare än ovan beskrivna och det bedöms den beslutade korridoren inte medföra att fastigheten påverkas, se kartan nedan.



Ny beslutad korridor, röd färg, för en planerad järnväg i förhållande till den planerade fastigheten (blå färg).

I bilaga 5 (Sweco 2021-12-02) beskrivs resultat av den arkeologiska utredningen (steg 1). Syftet med den arkeologiska utredningen var att ta reda på om fornlämningar berörs av den planerade exploateringen. Det finns flera kända fynd registrerade i Riksantikvarieämbetets fornsök (2021-12-20) upptäckta vid den arkeologiska utredningen. Inom utredningsområdet påträffades inga lämningar som antikvariskt bedömts som fornlämningar i bemärkelsen att de omfattas av kulturmiljölagen. Inom utredningsområdet avgränsades inte heller några områden som kunde döljas under mark dolda lämningar (utredningsobjekt). Objekten beskrivs vidare i bilaga 5 (Sweco 2021-12-02). Länsstyrelsen bedömer att ytterligare antikvariska åtgärder inte krävs inom utredningsområdet. Om man vid grävning eller annat arbete påträffar fornlämning föreligger anmälningsplikt enligt 2 kap. *Kulturmiljölagen*.

Offentlig och kommersiell service

Närområdet saknar offentlig och kommersiell service. Tenhult, Malmbäck, Vaggeryd och Jönköpings tätort finns inom 20 km. Lunchrestaurang och dagligservice finns vid Torsvik drygt 6 km från planområdet.

Gator och trafik

Strax väster om området går E4:an vilken är av riksintresse för kommunikation. Ett bebyggelsefritt område om 60 meter från E4:ans asfaltskant föreligger. Strax norr om området går väg 30 vilken tidigare utgjort riksintresse för kommunikation, men inte längre. Ett bebyggelsefritt område om 40 meter från asfaltskant föreligger från vägen på grund av transport för farligt gods. Avståndet grundas i *Riktlinjer för samhällsplanering nära kommunikationsanläggningar av riksintresse* (Trafikverket Region Syd 2014-06-23). I bilaga 7 (Sweco 2022-06-02) beskrivs förutsättningar för E4 och väg 30 vidare.

Anslutning till planområdet planeras från väg 846 i sydöst. Trafikkapaciteten på väg 30 och 846 bedöms vara god så att den belastning som föreslagen markanvändning kan generera inte har betydande påverkan på det statliga vägnätet.



Ungefärligt skyddsavstånd med hänsyn till risker för transport av farligt gods.

Regionbuss 133 mellan Jönköping–Torsvik–Vaggeryd–Värnamo trafikerar hållplatsen Eckersholm 4 gånger dagligen. Det finns befintligt cykelfält utmed väg 846. Gång- och cykelinfrastruktur inom området, liksom gatunätet, bör utformas i enlighet med det gestaltningsprogram som framtagits för Södra Stigamo etapp 1. Gestaltningsprogrammet anger principer för utformning av gator, gång- och cykelvägar, diken mm. Något specifikt gestaltningsprogram finns inte framtaget för denna detaljplan, dock har gestaltningsprinciper tagits fram som ska vara vägledande vid bygglov, se avsnitt Förslag och illustration.

Planerad järnväg finns beskrivet under rubriken riksintresse och under kapitlet om förslaget.

Tillgänglighet

Planområdet är plant med få höjdskillnader. Det finns därmed goda möjligheter för ny bebyggelse med tillhörande ytor att utformas så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga når målpunkter utan problem.

Klimatanpassning

Klimatförändringar gör att klimatet framöver blir alltmer blötare, torrare och varmare. Det innebär bland annat att det kan komma kraftigare regn under vintermånaderna och att risken för torka under sommaren ökar. Gestaltningsprogrammet för Logpoint South Sweden är en viktig vägledning för att bland annat uppnå goda mikroklimat inom området där värmeöar eller översvåmningsområden undviks. Programmet är vägledande vid bygglov.

Dagvatten

Dagvattenstrategin för Vaggeryds kommun syftar till att uppnå en långsiktig och hållbar dagvattenhantering genom att omhänderta dagvatten på ett så naturligt sätt som möjligt. Enskilda fastighetsägare är ansvariga för att hantering av dagvatten inom den egna fastigheten sker på det sätt som anges i lagstiftning, dagvattenstrategin och detaljplanen. Dagvattenstrategin visar på intentionen att i första hand omhänderta dagvatten inom den egna fastigheten vilket också regleras i lagen om allmänna vattentjänster. Är det inte möjligt ska förutsättningar för avledning till öppna lösningar såsom diken undersökas i samråd med kommunen. I sista hand ska avledning till dagvattennätet användas. Dagvattenstrategins målsättning och intention ska beaktas vid handläggning av bygglov och följas upp under tekniskt samråd. Strategin klassar exploateringsområdet som skyddsvärde medel men markanvändningen som hög risk varför åtgärderna för rening är omfattande.

I dagvattenutredning (Sweco 2022-05-06) har möjlig utformning av dagvattenhantering diskuterats. Svackdike och dammar har höga reningseffekter, men får inte samlokaliseras med vägdiket. Vidare transport från området till recipienten går via öppna system där ytterligare rening sker. Recipienten uppnår idag ej god kemisk status. Bortser man från bromerade difenyletrar och kvicksilver – vars gränsvärden överskrids i nästan hela södra Sverige – uppnås god kemisk status. Bedömning görs att dagvattnet från planerad markanvändning inom planområdet inte försvårar för recipientens förmåga att bibehålla god kemisk status. Fördröjning inom planområdet går och ska utföras så att utflödet från området bibehålls motsvarande före förändrad markanvändning, vilket medför att recipientens morfologi inte påverkas på ett negativt sätt. Recipientens förmåga att uppnå god ekologisk status bedöms inte äventyras.

Det flöde som bildas vid ett framtida 20-årsregn med klimatfaktor 1,25 ska fördröjas till flödet för naturlig markavrinning. Klimatfaktor 1,25 rekommenderas (enligt SMHI och Svenskt Vatten) för dagvattenanläggningar med syfte att fördröja och rena dimensionerande mängd dagvatten. Det är för just dagvattenhanteringssystemen som utredningen använts klimatfaktor 1,25. Enligt flödesberäkningarna ska därmed 3 800 l/s fördröjas till 450 l/s. För detta blir den erforderliga fördröjningsvolymen 7 800 m³. 1,4 är det ett värde som rekommenderas vid utredning av skyfallsregn (100-årsregn).

I dagvattenutredningen föreslås ett svackdike längs med väg 30. Det exakta läget är inte fastslaget men viktigt är att inte samlokalisera vägdiket och svackdike för dagvatten eftersom farligt gods trafikerar väg 30. Svackdiket eller motsvarande lösning kommer lokaliseras väl avgränsat från vägdiket sydöst om vägdiket. Ett svackdike ger god reningseffekt. För att ytterligare få till erforderliga fördröjningsvolym samt högre reningseffekt föreslås att svackdiket leder dagvattnet till dagvattendammar vilken anläggs inom byggrätten. Dagvattendammarna utrustas med en försedimenteringsdamm för att minimera sedimentspridningen och underlätta vid underhåll samt för att minimera negativ påverkan på dagvattendammens växter.

Från dikesremsan finns en befintlig trumma under väg 30 som leder norrut. Dagvattnet måste tas omhand inom kvartersmark och får inte avledas på denna trumma. Dammarna behöver avledas till trumma under väg 846. Det finns en befintlig trumma under väg 846 som bedöms sakna kapacitet för ytterligare flöden varför en kompletterande trumma behöver installeras och bekostas av exploitören. Dammarnas eller diken läge och utformning får inte innebära negativ påverkan på diken och

trummor som hanterar dagvatten från väg 30 eller väg 846. Lämpligt minsta avstånd från väg 846 bedöms vara 12 meter, se vidare under *förslag*.

1,4 är det ett värde som rekommenderas när man utreder skyfallsregn (100-årsregn). Enligt den skyfallsanalys som har utförts har området en avrinningsväg som är i planområdets östra del och går via det föreslagna diket som avvattnar största delen av planområdet. Om planområdet höjdsätts korrekt med marklutning ut från byggnader samt att inga instängda områden skapas bedöms risker angående skyfall inom eller nedströms planområdet som små. Planområdet belastas inte av något större skyfallsstråk utan belastas i huvudsak av det regnvatten som faller på det. Vid skyfall kommer dagvatten rinna ut från planområdet. Majoriteten av dagvattnet kommer att rinna mot väg 846 och mot trumman som leder det under vägen. Vid flöden större en trummans kapacitet kommer dagvattnet brädda över vägen.

I dagsläget har planområdet grovt uppskattat en möjlighet att magasinera cirka 1 000 m³ dagvatten i sina lågpunkter. Vid skyfall avleds majoriteten av dagvattnet på ytan och väldigt lite tas omhand via infiltration. Vid ett skyfall i befintlig situation beräknas infiltrationen vara så pass liten att den är försumbar. Av den anledningen så kommer troligtvis ett framtida skyfall, exklusive klimatfaktor, att ge upphov till liknande flöden, trots den planerade hårdgöringsgraden. En hårdgjord yta höjer däremot hastigheten på vattnet. Svackdike har en bromsande effekt. Trots att dammarna kommer att förbiledas vid skyfall har denna även en något bromsande effekt eftersom den, tillsammans med svackdiket, är dimensionerad för ett 20-årsregn. Av dessa anledningar bedöms exploateringen inte öka skaderisken till följd av skyfall för väg 846 eller trumman under den. Det bedöms inte heller finnas någon risk för väg 30 att få flöden från ett skyfallsregn.

Teknisk försörjning

Området delas i två koncessionsområden då nuvarande gräns mellan koncessionsområden för Vaggeryds Elverk AB och Jönköpings Energi AB går mitt igenom området. I dialog med nätägarna så har det bestämts att detta område ska ligga på samma matning som södra Stigamo, alltså gå på Jönköpings energi.

Exploatering av ny lager- och logistikbyggnad samt potentiell laddstation för tunga elfordon medför sannolikt att omfattande förstärkning av elnätet erfordras. Tidig dialog om kapacitet för området är fördelaktigt, där medverkan av Vaggeryds Elverk AB och Jönköpings Energi AB är centralt. Utbyggnation av kapaciteten finns med i norra Stigamo och en fördelare förväntas byggas under 2024–2025 varpå effektutgången därefter bedöms vara god. Matning till fastigheterna sker i förlängningen av interngatan på Stigamo.

Befintlig fiberledning finns utmed väg 846 förbi området varifrån området kan försörjas med primärfiber. Centralt i området behövs ny station för sekundärfiber, se vidare under *förslag*.

Det finns en telemast i områdets nordvästra del som i planens genomförande kommer att omlokaliseras.

I dagsläget försörjs Södra Stigamo Etapp 1 norr om väg 30 av VA från Jönköping. Aktuellt planområde behöver utbyggnad av VA från etapp 1-området. Kanalisation under väg 30 behövs och det uppkommer även behov av nya pumpstationer inom området. Samordning och dialog genomförs

med Jönköpings VA-enhet avseende kapacitetsförutsättningar för en utbyggnad av VA-nätet under detaljplaneprocessens gång.

HÄLSA, SÄKERHET OCH RISKER FÖR MÄNNISKORS SÄKERHET

Radon

Inom planområdet är markradonrisken inom det normala. Nya byggnader ska uppföras med radonsäker metod så att gränsvärdet för radon inte överskrids. Halten radon mäts i Becquerel per kubikmeter luft (Bq/m³). Byggnader ska utformas så att radonhaltens årsmedelvärde inte överstiger 200 Bq/m³ och gammastrålningsnivån inte överskrider 0,3 µSv/h i rum där personer vistas mer än tillfälligt.

Förmåga räddningsinsats

Brandfrågan är av extra vikt vid intensiv förekomst av el-fordon. Brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt Svenskt Vattens publikation P114 Distribution av dricksvatten. Avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil får inte överstiga 75 meter. Uppställningsplatsen får vara placerad maximalt 50 meter från byggnadens angreppsväg. Räddningstjänstens insatstid bedöms likna kör- och anspänningstid angivet som 0–19 minuter enligt MSB:s kartverktyg för anspänningstid. Tilltänkta verksamheter ansvarar för att tillgodose skydds krav avseende brandsäkerhet.

Ledningar dimensioneras för att möta kapacitet för brandvatten och uppgå till en kapacitet om 40 liter/sekund. Släckvatten avleds till planerad damm. Recipienter kan direkt via avrinning från ytor eller via dagvattenledningar bli förorenade av släckvatten från brandbekämpning. Släckvatten kan innehålla en rad föroreningar beroende på vad som brinner och vilket släckmedel som används. I den mån det är möjligt bör släckvattnet vallas in och tas om hand samt att dagvattenbrunnar tätas.

Buller från väg- och spårtrafik

E4 går längs med verksamhetsområdets västra sida vilket innebär att området kommer vara bullerstört från väster. Transporter med lastbilar och personbilar kommer till viss del öka i området vilket innebär ökat vägtrafikbuller. Inom planområdet finns ingen bostadsbebyggelse. Då det endast är verksamheter som föreslås finns det inget krav gällande bullernivåer inom fastigheten.

Förorenad mark

Det finns ingen misstanke om potentiellt förorenad mark inom planområdet, enligt Länsstyrelsens WebbGis (2021-12-21). Potentiellt förorenade områden i planområdets omgivning bedöms inte ha påverkan på föreslagen bebyggelse inom planområdet. Överskottsmassor behöver provtas innan de skickas i väg till avfallsanläggning med tanke på området läge invid tungt trafikerade E4. Om massor kommer återanvändas inom planområdet ska kommunen säkerställa att eventuella föroreningar som kan finnas i massorna inte sprids ut på en större yta.

Motiverat ställningstagande, påverkan på miljön

Kommunen bedömer sammantaget att inga miljö kvalitetsnormer överskrids och att genomförandet av detaljplanen inte medför någon betydande miljöpåverkan, se bilaga 1 (Vaggeryds kommun 2022-02-03). Länsstyrelsen delar kommunens bedömning, se Länsstyrelsens samrådsyttrande.

FÖRSLAG OCH ILLUSTRATION

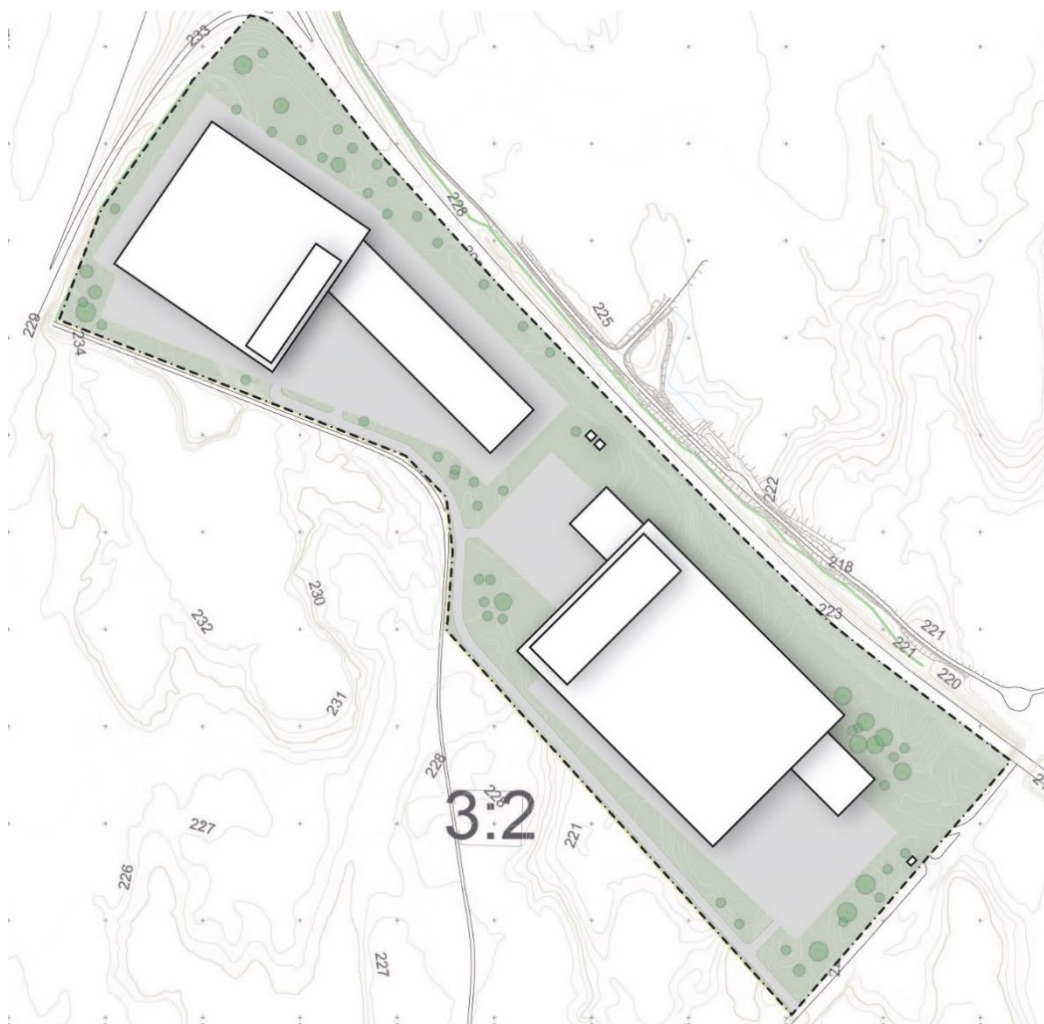


Volymstudie. Illustration: R studio. Byggnadsytan i illustrationen uppgår till ca 0 % av fastigheten. Byggrätten uppgår till 60 % av användningsområdet. Byggnadsplacering, volymer, färgsättning mm får endast betraktas som illustration som har syftet av att studera möjliga volymer för ny bebyggelse.

Bebyggelse

Den bebyggelse som föreslås inom planområdet är avsedd att bestå av endast industri och verksamheter. Det finns dock ingen reglering för vilka verksamheter som tillåts. Följande riktlinjer för gestaltning av ny bebyggelse inom området ska ligga till grund under bygglovsprocessen. utformning av ny bebyggelse får utredas och hanteras vidare vid bygglov, särskild hänsyn ska tas till helhetsintryck vid genomförande i olika etapper:

- Entrén och eventuella kontorslokaler framhävs i utformningen och placeras med fördel mot E4 och väg 30.
- Byggnadsvolymer kan med fördel uppdelas i olika höjder. De låga delarna utformas i ljusa kulörer och de höga i mörkare kulörer. Färgskala i jordfärger.
- Uppglasade partier och fasadbelysning mot omgivande vägar, mot E4 och väg 30
- Storskalig grafik som exponerar hyresgästernas varumärken uppmuntras, gärna med kompletterande belysning.
- Bevarande och/eller nyplantering av växtlighet mot väg 30 och E4 ska eftersträvas.



Illustrationsplan. Byggnadsytan i illustrationen uppgår till ca 50 % av fastigheten. Byggrätten uppgår till 60 % av användningsområdet.

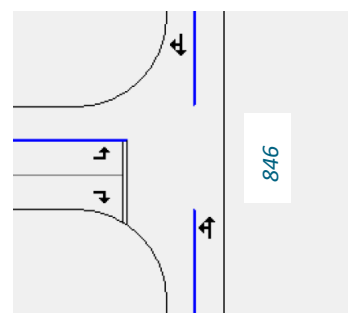
Angöring och parkering

Angöring till området sker från ny tillfart på väg 846. Angöringen till området utformas som korsning typ B med två körfält för utfart mot väg 846 och ett körfält för infart till området. Utfart beläggs med stopplikt och hastigheten ligger fast vid 80 km/h.

Förslaget tar också höjd för en direkt anslutning från väg 30 som kan byggas ut på sikt och koppla ihop området med Södra Stigamo etapp 1. Mest lämpligt i detta läge bedöms vara en cirkulationsplats.

Alternativet har inte detaljstuderats och eventuella anslutningar bereds inom ramen för väglagen som anger att väghållaren måste godkänna nya anslutningar. Alternativet kan komma att aktualiseras om planområdets sydöstra del tas i anspråk för allmännyttig spårtrafik.

Parkering och uppställningsplatser ska ske på kvartersmark. Företrädevis placeras angöring till byggnad och tillhörande parkering mot sydost för att ge en obruten utblick mot byggnaderna från väg 30 och E4.



PLANBESTÄMMELSER

Markanvändning

Kvartersmarken i detaljplanen är betecknad med J som reglerar att marken tillåts användas för industriändamål, Lagstöd PBL 4 kap. 5 §. Användningen *Industri* kan användas för områden för all slags produktion, lagring och annan hantering av varor. Även laboratorier och partihandel inryms i användningen. Infrastruktur i form av till exempel spårområden som krävs för verksamheterna ingår också. Vidare inräknas de personalutrymmen och kontor med mera som kompletterar industriverksamheten. Partihandel, alltså handel som inte riktar sig till enskilda, ingår i användningen. Denna handel kan bedrivas med varor som produceras inom området likväl som med lagervaror.

Ett 20 × 10 meter stort område i direkt anslutning till väg 30 i centrala delen av planområdet reglerar markens användning till teknisk anläggning, E-bestämmelse, Lagstöd PBL 4 kap. 5 §. Anläggningen planeras att användas för VA-anslutning med tillhörande pump, sekundärfiber och el. VA och el ingår – efter dialog med nätägarna – i Jönköping Energi AB:s koncessionsområde. Tekniska anläggningar uppförs och bekostas av exploatören. Tillträde till teknisk anläggning sker söder ifrån och tillträde säkras med servitut.

Egenskapsbestämmelser

Begränsning av markens utnyttjande

Mark som omfattas av prickmark får inte förses med byggnad. Mot E4, väg 30 och 846 syftar prickmarken till att säkra bebyggelsefri zon från statlig väg. Mot sydväst syftar prickmarken till att undvika byggnader mot grannfastighet. Lagstöd PBL 4 kap. 12 §.

Höjd på byggnadsverk

Med h_1 och h_2 betecknat område fastslås att byggnad inom kvartersmark får uppföras till en högsta nockhöjd på 25 meter. Utöver det tillåts att 20 procent av högsta tillåtna byggnadsarea kan ha en nockhöjd på 30 meter för att möjliggöra höglager. Lagstöd PBL 4 kap. 11 §.

Markens anordnande och vegetation

Med n_1 betecknat område syftar till att undvika parkeringar och upplag i direkt anslutning mot E4 och väg 30. Lagstöd PBL 4 kap. 13 §.

Lokal dagvattenlösning med svackdike eller motsvarande och mindre dagvattendammar ska ligga inom kvartersmarken. Dammarnas utformning och läge får inte påverka belastningen på befintliga diken och trummor. Mest lämpligt är därför att placera dammarna minst 12 meter från väg 846. Ny trumma anläggs under väg 846 för att säkra tillräcklig flödeskapacitet. Anläggandet bekostas av exploatören. Dammarna ska förläggas inom med n_2 betecknat område och ska anläggas för att omhänderta minst 7 800 kubikmeter dagvatten inom användningsområdet. Uppförandet av svackdiken möjliggörs genom bestämmelse n_3 – *Svackdike får uppföras*. Lagstöd PBL 4 kap. 12 §.

Angöring till området planeras med n_4 betecknat område, Lagstöd PBL 4 kap. 9 §.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

Bestämmelsen z_1 syftar till att planområdet inte ska påverka utredningsområdet för riksintresset för planerad järnväg, Lagstöd PBL 4 kap. 6 §.

Placering

Bestämmelsen p_1 – byggnad ska placeras minst 10 meter från fastighetsgräns syftar till säkra avståndet mellan byggnader vid uppdelning av mindre fastigheter, Lagstöd PBL 4 kap. 16 §.

Utnyttjandegrad

Största tillåtna byggnadsarea är 60 procent av fastighetsarean inom användningsområdet (e_1), Lagstöd PBL 4 kap. 11 §.

Skydd mot störningar (generell bestämmelse)

Skyltpyloner får inte finnas, Lagstöd PBL 4 kap. 12 §.

Utförande (generell bestämmelse)

I planen fastslås att dagvattendiken ska vara avskilt från vägdike samt att dagvattendamm ska placeras minst 40 meter från väg 30, minst 12 meter från väg 846 samt minst 50 meter från E4.

Bestämmelserna syftar till att områdets dagvattenhantering förläggs så att de inte stör vägdiken med mera, Lagstöd PBL 4 kap. 12 §.

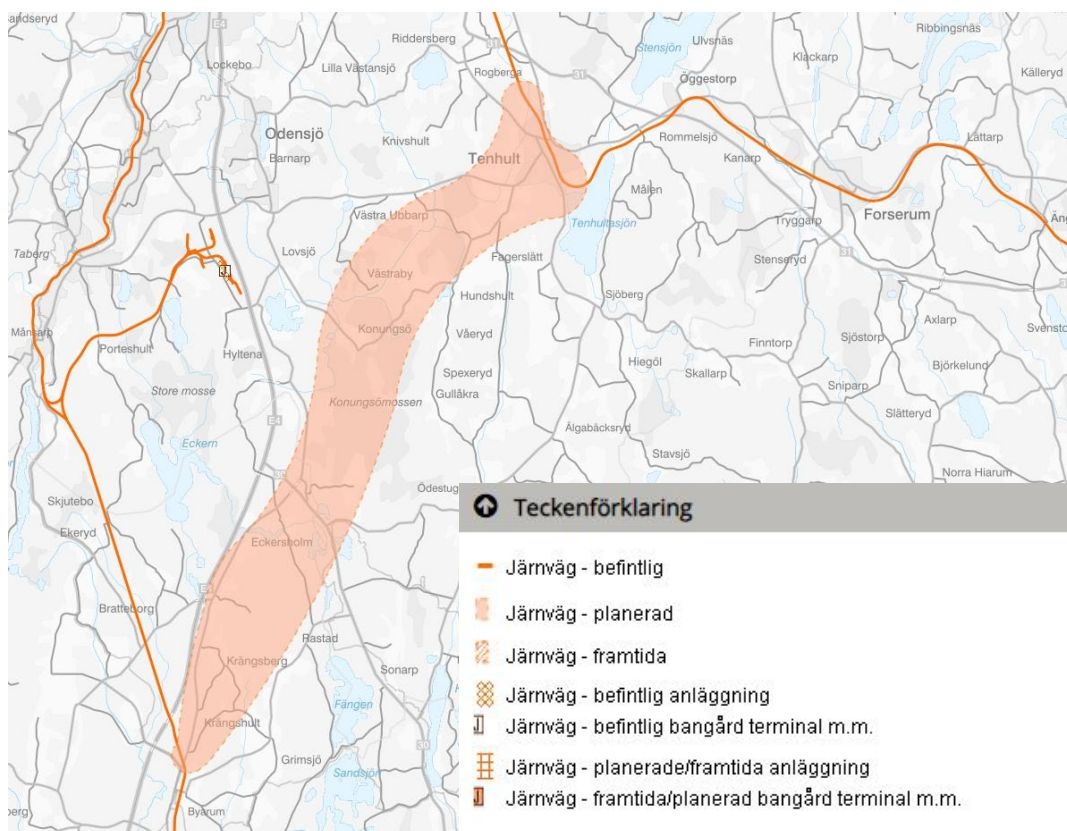
PÅVERKAN

Riksintressen

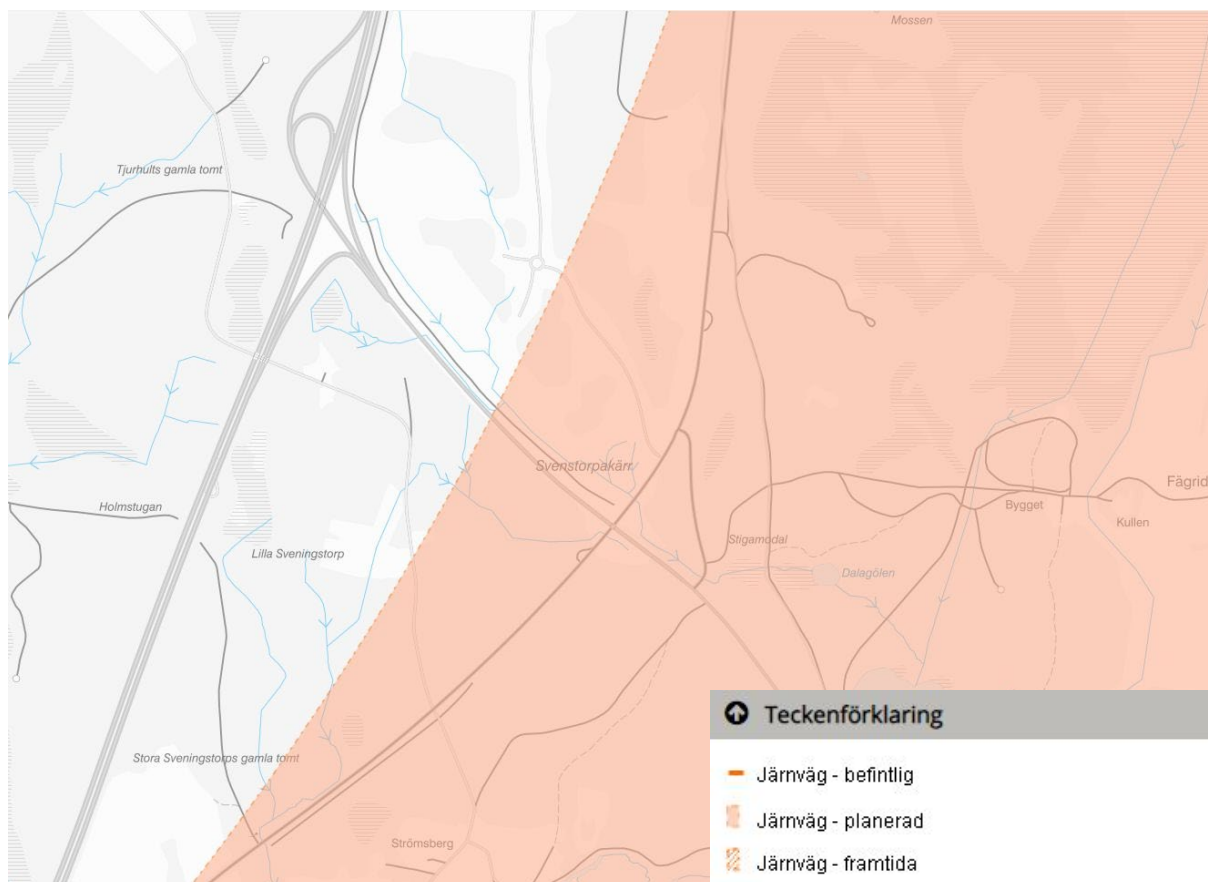
Planens genomförande bedöms att inte påtagligt påverka riksintressen för kommunikation som gäller för E4. Vägens funktion som regional och nationell transportled påverkas inte negativt av planens genomförande. Planen bidrar till god hushållning av resurser men tanke på det strategiska läget invid E4 och väg 30.

Riksintresse för kommunikationer i form av planerad järnväg

Järnvägen Byarum-Tenhult klassas som riksintresse för kommunikationer i form av planerad järnväg. Klassningen genomfördes 2022-09-26 i samband med framtagande av samrådsunderlag för järnvägsplan för aktuell sträcka. Nuvarande riksintresse omfattar en preliminär och mycket bred korridor.

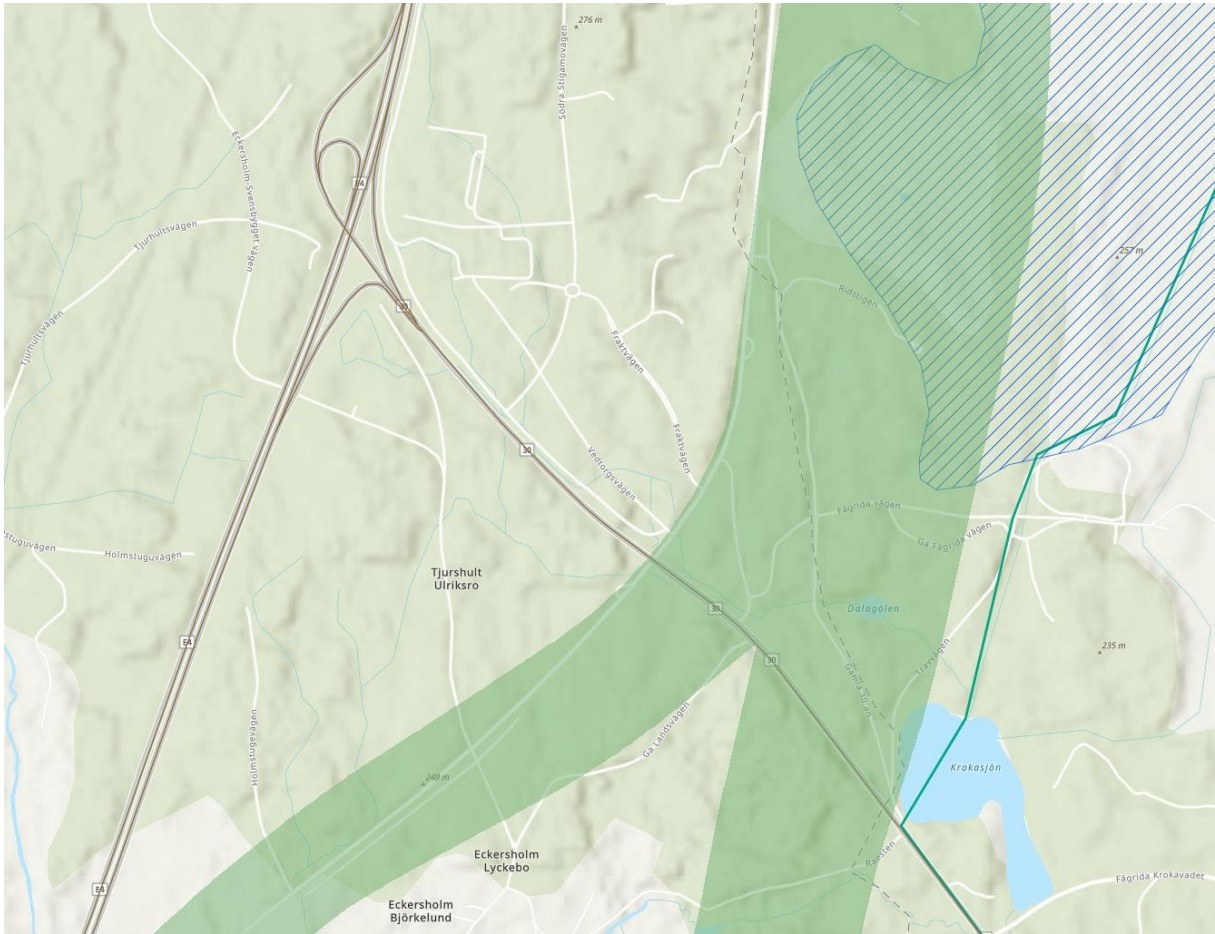


Riksintresse för planerad järnväg Byarum-Tenhult, senast ändrad 2022-09-26



Riksintresse för planerad järnväg Byarum-Tenhult, utsnitt vid detaljplan för Tokarp 3:7 mfl

Med järnvägsplanens samrådshandling som underlag beslutade Trafikverket 2023-10-25 att Alternativ Väst ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Alternativ Väst innebär en väsentlig avsmalning av järnvägskorridoren jämfört med den preliminära korridor som har använts som underlag för avgränsning av riksintresset. Mot bakgrund av den korridor som beslutades 2023-10-25 har Trafikverket framfört behov av justering av riksintressets geografiska avgränsning. Det regeringsbeslut som krävs för denna justering har i skrivande stund inte tagits. I beskrivningen av påverkan på riksintresset nedan har dock antagits att riksintresset kommer att justeras till korridoren för Alternativ Väst.



Järnvägskorridorer från samrådsunderlaget vid aktuell detaljplan. Det västra benet ingår i det beslutade Alternativ Väst.



Beslutad järnvägskorridor Alternativ Väst utifrån järnvägsplanens samrådshandling.

Beskrivning av riksintresse

I Trafikverkets förteckning över riksintresseanspråk anges följande funktionsbeskrivning för den planerade järnvägen Byarum-Tenhult (ID-kod RI_Ko_Jb_p_0003):

Järnväg som trafikeras av godstrafik, Järnväg som trafikeras av långväga persontrafik, järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse, Järnväg som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer.

Åtgärden beskrivs som Ny järnväg sträckan Byarum-Tenhult i syfte att förbättra kopplingen mellan Västra och Södra stambanan.

Anspråk för riksintresset görs utifrån kriterierna 2c och 2e, vilka innebär *Väg och järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse* respektive *Banor som trafikeras av godstrafik eller långväga persontrafik*.

Hänsynstagande i detaljplanen

I detaljplanen föreslås flera planbestämmelser som bidrar till att minska påverkan på riksintressen från planerad exploatering. Utifrån beslutad järnvägskorridor föreslås prickmark med innebörden att marken inte får förses med byggnad. Oberoende av järnvägskorridoren gäller även prickmark inom byggnadsfria avstånd för E4, väg 30 samt väg 846.

Påverkan på riksintresse för planerad järnväg

Nedan görs en sammanställning av eventuell påverkan för varje kriterium som ingår i anspråken för riksintresset. Begrepp och numreringar är hämtade ur Trafikverkets *Riksintressen för trafikslagets anläggningar – sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande* Ärendenummer TRV 2019/45782.

Tabell 1. Påverkan på kriterium som ingår i anspråken för riksintresset

Kriterium/beskrivning	Påverkan	Kommentar
2c Väg och järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse		
Syftet med detta kriterium är att skapa sammanhängande transportnät med god tillgänglighet. Det omfattar länk mellan väg eller järnväg av riksintresse till nod av riksintresse (exempelvis kombiterminal, hamn eller flygplats). Anläggningarna av riksintresse för sjöfarten och järnvägstrafiken är många till antalet. Om alla ska länkas ihop med stråk av riksintresse skapar det ett mycket finmaskigt riksintressevägnät, vilket Trafikverket inte anser vara befogat. Av den anledningen begränsas det här kriteriet till att enbart omfatta kombiterminalerna och hamnar av riksintresse. För hamnarna behöver en bedömning av behovet av utpekande göras utifrån systemmässiga och terrängmässiga faktorer. Kriterier omfattar också endast flygplatserna inom basutbudet.	Nej	Ingen påverkan på möjligheten att skapa sammanhängande transportnät med god tillgänglighet.
2e Banor som trafikeras av godstrafik eller långväga persontrafik		
Detta kriterium innefattar de banor som behövs för att möjliggöra ett järnvägssystem som på lång sikt kan försörja viktiga målpunkter för långväga persontrafik samt godstrafik med järnvägstransporter. Utpekandet utifrån detta kriterium sker ur ett systemperspektiv.	Nej	Ingen påverkan på möjligheten att skapa ett järnvägssystem som på lång sikt kan försörja viktiga målpunkter för långväga persontrafik samt godstrafik.

Nedan görs en sammanställning av eventuell påverkan för varje nyckelbegrepp ur beskrivningen av riksintresset. Nyckelbegrepp och numreringar är hämtade ur Trafikverkets publikation 2022:122 *Funktionsbeskrivningar för trafikslagets anläggningar -Riksintresse kommunikationer*.

Tabell 2 Skador och synergier som kan uppstå på järnvägar

Nyckelbegrepp/beskrivning	Påverkan	Kommentar
2.1 Utveckling som kan innebära skador eller synergier (generellt)		
Uppförande av störningskänslig bebyggelse, exempelvis bostäder, inom det område som utgör påverkansområde för buller. Det kan leda till begränsningar i nyttjandet av järnvägen.	Nej	Ingen störningskänslig bebyggelse föreslås.
Uppförande av anläggningar som kan generera störningar (EMC) och riskerar att störa radiotrafiken samt signal- el- eller teleanläggningar som i sin tur kan påverka driften av järnvägstrafiken. Det kan exempelvis handla om solcellsanläggningar eller vindkraftverk.	Nej	Inga anläggningar som kan generera störningar (EMC) föreslås.
Uppförande av bebyggelse inom riskområde för farligt gods som kan leda till begränsningar av vilken typ av gods som kan transporteras.	Nej	Bebyggelse hamnar utanför beslutat korridor och riskområde för farligt gods.
Införande av begränsningar, exempelvis förelägganden eller områdesskydd (exempelvis Natura 2000) som kan påverka trafikering eller kapacitet och försvårar nyttjandet av riksintresseområdet.	Nej	Inga begränsande förelägganden eller områdesskydd föreslås.

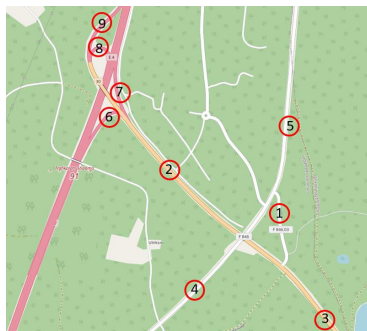
Nyckelbegrepp/beskrivning	Påverkan	Kommentar
Markanvändning som på annat sätt påtagligt påverkar tillgänglighet/ framkomlighet för gods- och/eller persontransporter på järnvägen. Det kan exempelvis handla om anläggandet av farlig verksamhet i nära anslutning till järnväg eller byggande av anläggning vars riskområde kan påverka tillgänglighet och drift av järnvägen.	Nej	Det är inte tänkt att någon farlig verksamhet ska etableras. Eventuellt anläggandet av farlig verksamhet hanteras i kommande bygglov.
Exploatering nära spåret som kan påverka markens stabilitet och järnvägens konstruktion, vilket i sin tur kan påverka vilken typ av transporter som kan nyttja järnvägen.	Nej	Exploatering placeras så att den inte kan påverka markens stabilitet vid spåret.
Markanvändning som bidrar till ökning av antalet passager över järnvägen (av såväl bilar som oskyddade trafikanter), om det kan antas leda till nedsatt hastighet eller krav på kostsamma åtgärder.	Nej	Inga plankorsningar planeras i närheten.
<i>Gällande planerad eller framtida anläggning:</i>		
Åtgärder som placeras inom eller i anslutning till utpekade riksintresseområden för en planerad eller framtida anläggning kan försvåra tillkomsten av anläggningen. Det kan handla om åtgärder som leder till att vägen blir fysiskt omöjlig att bygga eller att kostnaden för byggande av anläggningen påtagligt ökar.	Nej	Ingen påtaglig påverkan på tillkomsten eller kostnaden för järnvägen eftersom påverkande exploatering sker utanför beslutad korridor.
2.2.3. Järnväg som trafikeras av godstrafik		
Skador kan uppstå om kopplingarna till omlastningsplatser eller industrier försämras.	Nej	Ingen påverkan på kopplingarna till omlastningsplatser eller industrier.
Byggande av bostäder och annan känslig markanvändning som kan leda till restriktioner av godstransporter.	Nej	Inga bostäder eller annan känslig markanvändning föreslås.
Exploatering som inskränker möjligheten av transporter av olika typer av gods (inklusive farlig gods), t.ex. överdäckning och tunnlar Synergieffekter skapas av förbättrad anslutning till andra banor som trafikeras av godstransporter. Det är viktigt att se banorna som en del av ett nät. Deras inbördes relationer till varandra och gemensamma målpunkter ger möjligheter till omlastning och att godset kan nå fler destinationer.	Nej	Ingen påverkan på möjligheten av transporter av olika typer av gods.
2.2.4. Järnväg som trafikeras av långväga persontrafik		
Synergieffekter skapas av förbättrad anslutning till andra banor som trafikeras av långväga persontrafik. Det är viktigt att se banorna som en del av ett nät. Deras inbördes relationer till varandra och gemensamma målpunkter ger möjligheter till resandeutbyte och för personerna som nyttjar järnvägen att nå fler destinationer.	Nej	Ingen påverkan på långväga persontrafik.
2.2.7. Järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse		
Skador på järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse får framförallt konsekvenser för anläggningarna i fråga. Bristande kapacitet och bärighet på anslutande infrastruktur skadar riksintresset.	Nej	Ingen påverkan på hur järnvägen binder samman anläggningar av riksintresse.
2.2.8. Järnvägar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer		

Nyckelbegrepp/beskrivning	Påverkan	Kommentar
För att kunna bedöma skador och synergier på järnvägar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer krävs ett systemperspektiv där den enskilda banans funktion förstås som en del av ett större nät.	Nej	Ingen påverkan på hur järnvägar bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer, till exempel regionala centras koppling till storstäder och grannländer.

Sammantaget ger den planerade exploateringen i detaljplanen för Tokarp 3:7 ingen eller mycket marginell påverkan på riksintresset för planerad järnväg både när det gäller tillkomsten och utnyttjandet av järnvägen. Föreslagna planbestämmelser syftar till att visa hänsyn till och så långt som möjligt undvika påverkan på riksintresset. Planbestämmelserna är anpassade till beslutad järnvägskorridor.

Trafik

I Trafikutredningen (Sweco 2022-06-02) beskrivs att trafikallstringen från planområdet är måttlig och kommer att utgöra en liten del av den totala trafiken på angränsande vägnät. Den trafik som kommer att alstras från Stigamos norra delar är ungefär fyra gånger så stor som den från aktuellt planområde. Trafikbelastningen i berörda korsningar beräknas bli måttlig till hög med nuvarande eller antagen utformning. Anslutningen till det nya planområdet får störst belastning, men den är ändå acceptabel. Kapaciteten i den korsningen skulle kunna ökas genom att möjliggöra etappvis korsande av väg 846 för vänstersvängande trafik från planområdet eller genom att införa en lokal sänkning av hastigheten på väg 846. En kombination av dessa båda åtgärder skulle kunna minska belastningen i korsningen med cirka 30 procent. Studerade befintliga korsningar bedöms inte behöva några ombyggnader för att upprätthålla god framkomlighet.



Trafikmätningar				Prognos 2046 mätningar	
Mätpunkt	Mätår	ADT	Andel Lb	ADT	Andel Lb
1	2016	300	13%	430	15%
2	2018	4200	20%	5900	22%
3	2018	4200	20%	5900	22%
4	2022 ¹	1400	20%	1900	21%
5	2016	260	15%	370	17%
6	2020	350	17%	480	19%
7	2020	2200	15%	3000	17%
8	2020	270	15%	370	16%
9	2020	1900	19%	2600	21%

Prognos 2046 inkl aktuell plan		
Mätpunkt	ADT	Andel Lb
1	920	28 %
2	6100	22 %
3	6300	23 %
4	2600	26 %
5	580	26 %
6	600	23 %
7	3300	19 %
8	490	22 %
9	2900	23 %

Prognos 2046 inkl norra Stigamo och aktuell plan				
Mätpunkt	ADT	Andel Lb	Dh-DIM	Andel Lb i Dh-DIM
1	3700	37 %	350	34 %
2	6700	24 %	640	21 %
3	6700	24 %	650	22 %
4	4800	33 %	460	30 %
5	1200	33 %	110	30 %
6	730	26 %	70	24 %
7	3600	20 %	350	18 %
8	620	26 %	60	23 %
9	3200	24 %	310	22 %

*Utdrag ur Trafikutredning. Trafikmätningar och bedömning om planförslagets påverkan på trafikmängder.
¹Mätpunkt 4 utgörs av stickprovsmätning utförd 2022-05-24*

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 5 år från den dag planen får laga kraft. Ändras eller upphävs planen under genomförandetiden har fastighetsägare rätt till ersättning för den skada denne åsamkas. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen med dess byggrätter att gälla och ändras eller upphävs planen då finns det ingen rätt till ersättning för de byggrätter som eventuellt gått förlorade.

Avtal

Exploatören ansvarar för uppförandet av dagvattendammarna. Ett civilrättsligt avtal mellan Vaggeryds kommun och exploatören sluts för att säkra erforderliga åtgärder.

Fastighetsrättsliga frågor

Planområdet omfattar enbart kvartersmark.

Gällande markavvattningsföretag norr om området bedöms inte påverkas med aktuell utformning av dagvattenlösning. Påverkas båtnadsområdet för markavvattningsföretaget behöver omprövning eller avveckling av markavvattningsföretag ske genom Mark- och miljödomstolen. Området är utpekade som älgjaktssområde enligt Länsstyrelsens webbgis och det eventuella avtalet för jakt behöver justeras med anledning av detaljplanens genomförande. Vagrätten för allmän väg regleras i Väglagen (1971:948). Tillträde för driftshållare till tekniska anläggningar säkras i nya servitut mellan fastighetsägaren och driftshållaren. Efter att detaljplan fått laga kraft bedöms det inte ske några fastighetsrättsliga åtgärder inom fastigheten.

Ekonomiska frågor

Exploatören står för kostnader för anslutning till ledningsnät, VA, vägar, byggnation av dagvattensystem och plankostnader enligt gällande taxa. Eventuell anordning av trafiksäkerhetsåtgärder för angöring och ny infart till planområdet bekostas av exploatören.

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Tjänstepersoner inom Kanslienheten, Tekniska kontoret, Miljö- och byggförvaltningen samt ytterligare tjänstepersoner inom Vaggeryds kommun har medverkat i arbetet med sina respektive professioner. Planhandlingen har upprättats av plankonsult Radar arkitektur.

Kanslienheten, Vaggeryds kommun
2024-01-17

Henrik Olsson
Planarkitekt

Torbjörn Åkerblad
Kanslichef/bitr. kommundirektör