

Detaljplan för del av Villstads-Haghult 1:16 m. fl. Haghult-Tillbo i Smålandsstenar

Utlåtande

Inledning

Bygg- och miljö Utskott Gislaved beslutade den 24 mars 2020 att ge bygg- och miljöförvaltningen uppdrag att upprätta detaljplan för del av Villstads-Haghult 1:16 m.fl. Haghult-Tillbo i Smålandsstenar.

Detaljplanens syfte är att skapa förutsättning att bygga ut Haghultsledens södra del samt skapa fler fastigheter för bostads- och industriell verksamhetsändamål i enlighet med Fördjupning av översiktsplan för Smålandsstenar/Skeppshult antagen den 29 november 2018. Detaljplanen möjliggör även placering av förskola och räddningsstation inom planområdet.

Den 1 februari 2022 beslutade Bygg- och miljönämnden Utskott Gislaved att låta sända ut förslag till detaljplan på samråd. Samrådet varade mellan 10 februari – 8 april 2022. Myndigheter, sakägare och berörda informerades skriftligen och annonsering om samrådet med inbjudan till samrådsmöte gjordes i ortstidningarna. Samrådsmötet ägde rum 8 mars 2022 på Torghuset i Smålandsstenar.

Den 22 november 2022 beslutade bygg- och miljönämnden att låta ställa ut förslag till detaljplan för granskning. Myndigheter, sakägare och berörda informerades skriftligen och annonsering om utställning gjordes i ortstidningarna. Förslaget till detaljplan har funnits utställt för granskning under tiden 1 december 2022 till den 12 januari 2023.

Skriftliga yttranden inkomna under granskningstiden

Lantmäteriet	2022-12-02	1
Länsstyrelsen Jönköpings län	2023-01-03	2 ingen erinran
Trafikverket	2023-01-11	3
Luftfartsverket	2022-12-09	4 ingen erinran
E.ON	2023-01-03	5 ingen erinran
Skanova (Telia Company) AB	2022-11-30	6 ingen erinran
Nordion Energi AB	2022-12-14	7 ingen erinran
Skogsstyrelsen	2022-12-14	8 ingen erinran
Jönköpings länstrafik	2022-12-14	9 ingen erinran
Yttrande (1)	2022-12-23	10
Yttrande (2)	2023-01-09	11
Yttrande (3)	2023-01-12	12
Yttrande (4) Boende på Bananområdet	2023-01-12	13
Yttrande (5) Boende på Tillboområdet	2023-01-12	14
Yttrande (6)	2023-01-12	15
Fastighets- och servicenämnden	2022-12-21	16 ingen erinran

Nedan redovisas synpunkter följt av kommentarer. För fullständiga formulering hänvisas till respektive skrivelse, som finns tillgängliga på bygg- och miljöavdelningen, Gislaveds kommun.

BYGG- OCH MILJÖFÖRVALTNINGEN

Stortorget 1 332 80 Gislaved
Tel. 0371-810 00
kommunen@gislaved.se

I. Lantmäteriet

FASTIGHETSKONSEKVENSKARTAN

På fastighetskonsekvenskartan bör det framgå att även de delar av Villstads-Haghult s:1 och s:2 som är belägna inom allmän platsmark kan lösas in av kommunen med stöd av detaljplanen.

Dessa kan därför också stå med i uppräkningsdelen av mark som kommunen med stöd av planen kan lösa in, i första stycket på sidan 57.

Kommentar:

Utifrån Lantmäteriets yttrande har fastighetskonsekvenskartan och texter kring delar av Villstads-Haghult s:1 och s:2 kompletterats under avsnittet 3.8.4 Fastighetsrättsliga frågor på sidan 57-59 i planbeskrivningen.

2. Länsstyrelsen Jönköpings län

Länsstyrelsen har inga synpunkter på planförslaget.

3. Trafikverket (Yttrande redovisat i sin helhet)

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna för rubricerat ärende. Syftet med planförslaget är att möjliggöra uppförande av den kommunala Haghultsledens södra del och nya fastigheter för bostadsbebyggelse i form av friliggande villor, radhus, kedjehus och flerbostadshus i varierande våningsantal. Även förskoleverksamhet möjliggörs samt industriell verksamhet med tillhörande parkering. Planen ska också möjliggöra för en ny cirkulationsplats mellan två kommunala vägar och den statliga vägen 576 (Burserydsvägen).

Trafikalstring och ny anslutning

I samrådsskedet efterfrågade Trafikverket en trafikutredning för att kunna göra en bedömning av planförslagets påverkan på befintlig väg och för att motivera vald korsningsåtgärd. Till granskningen har en utredning med syfte att beskriva exploateringens effekter bilagts planhandlingarna. Utredningen innehåller bland annat uppdaterade antaganden och prognoser för den planerade cirkulationsplatsen på väg 576. Dessa visar på något högre trafikantal än prognosen som togs fram i samband med åtgärdsvalsstudien "Framtida säker och effektiv trafikförsörjning av västra Smålandsstenar" (TRV 2018/130624) och föranleder inte någon ändring i Trafikverkets bedömning av lämplig korsningsåtgärd.

Som Trafikverket skrev i sitt samrådsyttrande förutsätter byggande av cirkulationsplats med stöd i detaljplan i stället för vägplan att åtgärden är relativt liten, okomplicerad och utan betydande omgivningspåverkan. Därav måste återstå behovet av att träffa nödvändiga överenskommelser med berörda markägare innan Trafikverket kan skriva avtal med kommunen om genomförande av åtgärden.

Risker

I samrådsförslaget saknade Trafikverket en riskutredning för att kunna göra en bedömning av övergripande konsekvenser för väg 576 vars funktion och användning kommer att förändras till följd av planförslagets genomförande. Granskningsförslaget har kompletterats med en riskutredning som innehåller förslag till åtgärder omfattande vallar och diken som syftar till att minska risknivån för planerad bebyggelse. Riskutredningen innehåller också ett resonemang kring vad den önskade överflyttningen av tung trafik och trafik för farligt gods från väg 26 och Smålandsstenars centrala delar till Haghultsleden antas innebära. Trafikverket är positiv till kommunens ambition att styra tung trafik som har Smålandsstenars västra industriområden som målpunkt via Haghultsleden men vill ifrågasätta påståendet att byggnation av Haghultsleden kommer att "bidra till en kraftig reduktion av tung trafik i centrala Smålandsstenar och Haghultsleden kommer att bli den enda transportvägen för tung trafik till och från Västra Industriområdet när den nya vägen är färdigbyggd." Väg 26 tillhör det statliga stamvägnätet, är rekommenderad led för farligt gods och är en viktig regional koppling mellan Jönköping och Halmstad. Även efter byggande

av Haghultsleden kommer en betydande andel tung genomfartstrafik trafikera väg 26 genom centrala Smålandsstenar.

Vid fortsatt dialog och förhandling ska detta yttrande läsas tillsammans med Trafikverkets samrådsyttrande. (TRV 2022/14904)

Kommentar:

Synpunkter från Trafikverket vid granskning och samråd har noterats och kommunen kommer att kontakta Trafikverket i god tid för fortsatta dialoger och förhandling kring aktuella avtalsfrågor (vilket delvis kommer att ske även efter att planen blivit antagen).

Syftet med en ny lokalgata (Haghultsleden) är att minska den tunga trafiken, med målpunkt inom Västra industriområdet, genom bostadsområdet i nordvästra delen av Smålandsstenar. När det gäller transporter av farligt gods kommer Haghultsleden att vara en sekundär transportväg för farligt gods och kommer i framtiden att vara den enda infart för tunga transporter till Västra Industriområdet. Intentionen av detaljplan är att Haghultsleden ska utformas så att riskerna och skadorna ska minimeras vid en eventuell olycka med farligt gods även om väg 26 är anvisad för farligt gods. Utifrån detta har texten i planbeskrivningen kompletterats efter granskning.

4. Luftfartsverket (LFV)

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

5. E.ON

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har inga synpunkter.

6. Skanova (Telia Company) AB

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen. Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag.

7. Nordion Energi AB

Med följande skyddsavstånd som yttrats i samrådsskedet vilket har kompletterats i planbeskrivning granskning, har vi ingen ytterligare erinran på planen.

8. Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter i rubricerat ärende, utöver de som framgår av vårt tidigare yttrande.

Vi har dock noterat att Skogsstyrelsen i samrådsredogörelsen felaktigt angivits som "Skogsverket".

Kommentar:

I samrådsredogörelsen har Skogsstyrelsen felaktigt angivits som "Skogsverket". Kommunen har noterat felskrivningen.

9. Jönköpings länstrafik (Yttrandet har sammanfattats)

Jönköpings länstrafik ser positivt på förslaget och att det kommer generera flera bostäder och arbetsplatser inom upptagningsområdet för Smålandsstena station. Länstrafiken har inget att erinra mot granskningsförslaget.

10. Yttrande (I) (Yttrande redovisat i sin helhet)

Hej,

Jag ifrågasätter starkt hur kommunen kan rättfärdiga denna enorma kostnad på en "lokalgata" som det så fint heter samtidigt som ni vet att samhällets stora åkerier ligger på helt andra sidan av Smålandsstenar.

Jag tycker att skattepengarna kan läggas på långt bättre saker!

Hur försvarar ni att ni slänger ut gamla människor från sina hem i Broaryd och att barnen inte får plats i befintliga skollokaler (som för övrigt är mögelskadade och där renoveringen står stilla), samtidigt som ni gör en investering som denna?

Kommentar:

Haghultsleden byggs i syfte att skapa en förbättrad trafikförsörjning för de boende i den nordvästra delen av orten. Där går den tunga trafiken idag primärt på mindre gator i ett tätbebyggt område med en hög andel oskyddade trafikanter. För byggnation av Haghultsleden finns särskilt avsatta medel. Kommunens avsikt med att planlägga nya strukturer i Smålandsstenar är förbättra invånarnas liv, öka samhällets attraktivitet och samtidigt bidra till en hållbar utveckling. Samhället måste kunna leva vidare med en blandning av industrier, handel, bostäder, gator, torg och grönytor som gynnar en framtida utveckling i positiv riktning.

Hur kommunen kan rättfärdiga de ekonomiska avvägningarna mellan att exploatera i Smålandsstenar och drift och utveckling av äldre- och barnomsorg i Broaryd är inte en detaljplanefråga.

II. Yttrande (2) (Yttrandet har sammanfattats)

Vid samrådsredogörelse:

-Det uppges att medel avsatta för byggandet av Haghultsleden del 2 finnes. Hur linjerar det med Kommunstyrelsens krav i yttrandet (KS-protokoll 2022-04-06, bifallet yrkande från Anton Sjödel) "Att i vidare planering nå ett positivt exploateringsnetto..."? Var kan man finna redovisningen av budget för området där detta krav uppfylls? Det vore intressant att se hur en mångmiljonkostnad för en trafikled skall finansieras via tomtförsäljning, VA-avgifter och övriga intäkter från etableringar i planområdet. Det är också lite intressant att denna, inte helt oviktiga, passus från KS utelämnats i Samrådsredogörelsen som distribuerats av Bygg- och Miljöförvaltningen.

-Gällande min frågeställning kring varför Gislaveds kommun hittills inte tagit initiativ till en Åtgärdsvalsstudie hos Trafikverket kring trafiksituationen längs Rv 26 genom Smålandsstenar så är svaret att "Kommunen utför inte ÅVS utan det är Trafikverket som gör". Detta är ett helt korrekt konstaterande men det besvarar inte min fråga som gällde varför INITIATIV till en dylik inte tagits av Gislaved kommun. Det finns nämligen inget som säger att initiativtagaren skall genomföra själva ÅVS. Återigen, saxat från Trafikverkets hemsida: "Alla formella planeringsprocesser skall föregås av en åtgärdsvalsstudie. Initiativtagare till en Åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en kommun, en region, eller annan aktör." Min frågeställning kvarstår således och jag passar även på att lägga till en retorisk fråga: Vilken av ovanstående aktörer har störst intresse av att en långsiktig lösning på trafiksituationen genom Smålandsstenars tätort planeras och genomförs?

Kommentar:

Att en långsiktig lösning på trafiksituationen genom Smålandsstenars tätort planeras och genomförs är ett av kommunens intressen och detta pekats ut i den fördjupade översiktsplanen för Smålandsstenar och Skeppshult (2018) som en framtida ambition. Under arbetsprocessen vid framtagande av den fördjupade översiktsplanen (FÖP:en) för Smålandsstenar och Skeppshult har kommunen varit delaktig i dialog med Trafikverket (TRV) kring förbättring av trafiksituationen längs Riksväg 26 genom Smålandsstenar. Det ledde till att TRV tillsammans med Gislaveds kommun tog fram en åtgärdsvalsstudie (TRV 2018/130624) för anslutningsmöjlighet mot väg 576 (Burserydsvägen) genom en cirkulationsplats tillifrån den förslagna vägsträckningen av en ny lokal (kommunal) gata, Haghultsleden. Haghultsleden byggs i syfte att skapa en förbättrad trafikförsörjning för de boende i den nordvästra delen av orten. Samhällsutveckling genom utbyggnation av Haghultsleden är en del av kommunens viktiga framtidssatsning.

-När det kommer till det nekande svaret på frågan om kommunen kommer att förbinda sig till att vidta åtgärder för att begränsa trafikflödet på Haghultsleden till det prognosticerade antalet om 1061 for-

don/dygn så konstateras att undertecknads bedömning att antalet gravt underskattats därmed besannats. I den uppdaterade detaljplanen har nu bullerkalkyler baserade på 2164 fordon genomförts men vad säger att denna prognos kommer att slå in? Varför gör man inte en reverserad kalkyl när det gäller miljöpåverkan och istället redovisar vid vilket fordonsantal/dygn som man når/överskrider de uppsatta gränsvärdena? Det vore då lättare för den beslutande församlingen att bedöma hur stora risker för problem ett bifall till föreslagen plan innebär. Det är ju trots allt politikerna som till syvende och sist får klä skott för fattade beslut och därför krävs tydliga underlag från förvaltningen.

Kommentar:

För att ta reda på om en detaljplan ska genomgå en strategisk miljöbedömning har kommunen under detaljplaneprocessen genomfört en undersökning om detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan i samråd med Länsstyrelsen i Jönköping. (Se sida 60-61 i planbeskrivningen.) Länsstyrelsen har en vägledande roll i förhållande till kommunernas arbete med miljöbedömningar. Senast vid samråd delade Länsstyrelsen kommunens åsikt av att planförslagets genomförande inte innebär en betydande påverkan på miljön och vid granskning hade inte Länsstyrelsen någon synpunkt eller frågeställning kring kommunens bedömning på miljöpåverkan av planförslaget.

En detaljplan är en prövning och prövar under processen markens lämplighet för att möjliggöra önskad utveckling. För att pröva och säkerställa markens lämplighet tog kommunen fram olika typer av utredningar och undersökningar, exempelvis riskutredning vid transport av farligt gods, trafikutredning, dagvattenutredning, miljöteknisk undersökning m.m. I rapporterna används de lagstadgade riktvärdena i olika undersökningsområden för att redovisa att planförslaget klarar av de gränsvärdena.

Planförslagets genomförande bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan.

Vid granskningshandlingarna:

-I "2. Sammanfattning" så noterar jag ett vårdslöst bruk av värdeord när det påstås att "...därmed reduceras tung trafik kraftigt i centrala Smålandsstenar. Det medför att den nuvarande stora trafikvolymen och buller från den tunga trafiken samt från in-och utlastning runtomkring Västra Industriområdet minskas för boenden och omgivningarna." Denna formulering återfinns på flera ställen i planhandlingarna. Hur stor andel av den totala dygnstrafiken på Nissastigen genom Smålandsstenar angör Västra Industriområdet? Är den mängden tillräcklig för att motivera de svepande begreppen "kraftigt" och "stora" i kontexten ovan? Jag anser att Haghultsledens positiva betydelse för trafikmiljön i centrala Smålandsstenar på detta sätt överdrivs.

-I "3.4.1 Översiktsplaner" påpekas att "Enligt FÖP:en är målet att huvuddelen av alla tunga fordon, inklusive farligt gods transporter, flyttas från ortens centrala delar till ett betydligt säkrare läge utanför orten". Man utelämnar dock den vitala informationen att huvudspåret i FÖP:en för en slutlig lösning av problemet är en ny förbifart öster om samhället. Att utelämna denna information gör att det kan tolkas som att denna detaljplan och Haghultsleden allena skall lösa trafiksituationen i samhällets centrala delar.

Kommentar:

För att tydliggöra Haghultsledens roll, har texten under rubriken, 3.4.1 "Översiktsplaner" kompletterats i planbeskrivningen.

Haghultsleden och förbifarten öster om samhället är två skilda satsningar inom infrastruktur. Haghultsleden är för en begränsad del av det geografiska området Smålandsstenar och en förbifart skulle skapa andra förutsättningar för båda Smålandsstenar och Skeppshult i sin helhet. Frågan om att flytta huvudleden för tunga fordon och annan trafik från ortens centrala delar genom en förbifart öster om samhället hanteras inte i den här detaljplanen. FÖP:ens mål om att flytta tung trafik utanför orten begränsas inte av att Haghultsleden byggs ut.

-I kapitel "3.5.7 Teknisk försörjning" så har nu en vidare planering av dagvattenhanteringen tillkommit. Med anledning av denna så initierades ett möte mellan Gislaveds kommun, konsulten och fastighetsägaren.

Kommentar:

Synpunkten gällande Tekniska försörjning hanteras separat eftersom det är av teknisk karaktär med en detaljutförningsfråga. Utförande av identifierad lösning kommer att ske i Haghultsledens detaljprojekteringsfas efter detaljplanen fått laga kraft. Kommunen fortsätter tillsammans med konsulten kontakta fastighetsägaren för vidare diskussion och dialog.

12. Yttrande (3) (Yttrandet har sammanfattats)

I planförslaget har Haghultsleden som vid samrådet benämndes som en lokalgata nu blivit en huvudgata (sammanfattningen). I samrådshandlingarna angavs trafikvolymen till 1061 fordon. Denna har nu stigit till 2062 fordon per dygn för Haghultsdelen och till 2822 fordon per dygn för Bananvägen, en inte oansenlig förändring.

Vi kan också nu läsa att "Syftet med byggnationen av Haghultsleden är att ge tung trafik i första hand till Västra Industriområdet ett annat alternativ och därmed reduceras tung trafik kraftigt i centrala Smålandsstenar."

Under rubriken "Farligt gods" (3.6.4) står att läsa att huvudmotivet att bygga Haghultsleden är att få bort tung trafik från de centrala delarna av Smålandsstenar och minska risken för negativa effekter vid ett allvarligt olyckstillbud. Nuvarande transporter med farligt gods som går igenom samhället är direkt olämpligt på grund av förhöjda risker för hälsa, egendom och miljö."

Byggandet av Haghultsleden är alltså inte en isolerad del för den nu aktuella detaljplanen för Haghult/Tillbo-området utan berör stora delar av Smålandsstenar med särskilda konsekvenser avseende miljö, egendom och hälsa för de boende utmed den planerade leden.

Synpunkter:

1) Sedan samrådet avhölls har ny information tillkommit. Det är nu inte längre en lokalgata för i huvudsak transporter till västra industriområdet som så starkt betonades. Det har blivit en huvudgata med syftet att avlasta centrala Smålandsstenar kraftigt från tung trafik. Skrivningen om att "ge tung trafik i första hand till Västra Industriområdet ett annat alternativ" visar på att även tung trafik som inte ska till västra industriområdet kommer rekommenderas att använda leden. Ingen information ges om hur trafikflödet i praktiken ska styras för att uppnå målet.

2) Antalet fordon som beräknas trafikera leden har ökat med 194% för Haghultsleden och 266% för Bananvägen mellan samråd och förslag till detaljplan. Dessa siffror kan vara alldeles för låga med tanke på vad som nu framkommit (se 1).

Kommentar:

Se kommunens kommentarer på yttrande från Trafikverket och punkt 11- Yttrande (2) i det här dokumentet.

1) Haghultsleden byggs i syfte att skapa en förbättrad trafikförsörjning för de boende i den nordvästra delen av orten. Trafikverket (TRV) har kommenterat positivt i sitt yttrande till kommunens ambition att styra tung trafik som har Smålandsstenars Västra industriområde som målpunkt via Haghultsleden.

I dagsläget kommer nästan all tung trafik som ska till Västra industriområdet från Nissastigen (väg 26) och den trafiken matas sedan via befintliga villagator (Malmgatan, Västergatan, Dalsgatan och Unionsgatan). Efter utbyggnad av Haghultsleden kommer leden att bli den enda transportvägen för tung trafik till och från Västra industriområdet. Kommunen bedömer att den här åtgärden förbättrar trafiksituationen i västra delen av orten. Texten i planbeskrivningen har reviderats för att tydliggöra Haghultsledens roll.

2) Det stämmer att prognostiserat (teoretiska) antal fordon som beräknas trafikera Haghultsleden har ökat mellan samråd och granskning. Vid beräkning av trafikallsträng i tidiga skeden i planprocessen utgår man ofta från schablonvärden, så kallade allsträngstal, för olika typer av verksamheter. Detta görs med vägledning i Trafikverkets allsträngsverktyg. I takt med att den pågående detaljplanen tar form och blir tydligare definierad så uppdateras också trafikmängden.

Med hänsyn till olika faktorer som påverkar detaljplanens utformning, såsom dagvattenhantering, naturvärden, trafiklösningar till och från området, markens miljötekniska och geotekniska förutsättningar samt förändringar i

bullernivåerna, har kommunen vidtagit åtgärder utmed Haghultsleden så lämpliga ljud- och risknivåer vid ny och befintlig bebyggelse klaras.

3) Frågan om varför kommunen inte initierat en åtgärdsvalsstudie med Trafikverket avseende en förbifart öster om samhället lämnas obesvarad. Att genomföra en sådan borde ha högsta prioritet för att få en helhetsbild av hur trafiksituationen i Smålandsstenar kan lösas. Detta särskilt mot bakgrund av att risker för hälsa, egendom och miljö nu poängteras. Även om Haghultsleden/Bananvägen genomförs så som beskrivs kan denna inte bli annat än en marginell lösning på det problem i centrum som beskrivs.

Kommentar:

Se kommentarerna vid punkt 11- Yttrande (2) i det här dokumentet.

För att en förbifart och storskaliga förändringar ska bli verklighet behövs initialt en åtgärdsvalsstudie. Kommunens ambition är att arbeta för detta i dialog med Trafikverket på sikt. Men Haghultsleden och förbifarten öster om samhället är två skilda satsningar inom infrastruktur. Gislaveds kommun kan inte ensam möjliggöra för en förbifart genom denna detaljplan.

4) Det används många kraftuttryck och påståenden i förslaget. Ofta relateras de till att det är "kommunen" som står bakom dessa. Ingen information ges om vilken enhet i kommunen som gjort dessa ställningstaganden. Förtydligande om detta krävs.

Kommentar:

Förslaget till en detaljplan tas fram av en arbetsgrupp som innefattar olika kompetenser. Utredningar och bedömningar på planens konsekvens görs av den här arbetsgruppen och eventuellt med hjälp av externa konsulter. Sedan fattas beslut om förslaget av politikerna. Därför står "kommunen" alltid bakom beslutfattande under planeringsprocessen. Från och med 2023-01-01 ansvarar Samhällsutvecklingsförvaltningen för framtagande av förslag till detaljplaner. Samhällsutvecklingsnämnden godkänner planförslaget och i det här fallet antar Kommunfullmäktige detaljplanen.

5) Det finns en uppenbar risk att när väl Haghultsleden/Bananvägen byggts denna permanentas till att bli en officiell förbifart Smålandsstenar även för annan trafik än den tunga.

Kommentar:

Se kommentarerna vid punkt 10- Yttrande (1) och punkt 11- Yttrande (2) i det här dokumentet.

Avslutning:

Min mening är att kommunen vid presentationen av detaljplanen inte varit tydliga med vilka åtgärder avseende trafikföringen man avser att genomföra utanför detaljplaneområdet. Det förslag som nu presenteras går mycket längre än vad som antydde i det första förslaget till detaljplan samt vid samrådsmötet. Byggandet av Haghultsleden är inte bara en sak som berör Haghult/Tillbo-området utan berör hela Smålandsstenar. En samlad bedömning av trafiksituationen i samhället bör göras innan beslut fattas. Självklart börjar man då med att initiera en åtgärdsvalsstudie med Trafikverket om en förbifart öster om samhället. Frågan om trafiksituationen i villakvarteren vid västra industriområdet, som tidigare beskrivits vara problemet, är löst i och med att etapp ett av Haghultsleden nu byggs. Att bygga en förbifart, som det nu (något otydligt) beskrivs vara, är en helt annan fråga.

Jag föreslår därför att byggandet av Haghultsleden etapp två med anslutning mot Burserydsvägen nu tas bort från detaljplanen för Haghult/Tillboområdet. Som jag tidigare föreslagit menar jag att anslutning till Burserydsvägen från villaområdet Haghult/Tillbo kan ske genom att en utfart till den planerade rondellen kan byggas från villakvarteret. Denna utfart ska inte ha någon anslutning till norra delen (etapp 1) av Haghultsleden.

Om inte kommunen är beredd att ta bort etapp 2 av Haghultsleden från planen måste det kallas till ett nytt samrådsmöte där utförlig information ges om den nya förbifarten.

Kommentar:

Se kommentarerna vid punkt 11- Yttrande (2) i det här dokumentet.

Haghultsleden behöver anslutas mot Riksväg 26 (Nissastigen) i norr och mot väg 576 (Burserydsvägen) i söder för att syftet med att skapa en förbättrad trafiksituation i den västra delen av orten ska kunna uppfyllas.

13. Yttrande (4) Boende på Bananområdet (Yttrande redovisat i sin helhet)

Vi boende på Bananområdet kräver att ett nytt samrådsmöte skall avhållas snarast.

Som skäl anger vi följande:

- Förtydligande av det svar som vi erhållit på vår gemensamma skrivelse.
- Redogörelse om de diskussioner som förs med Trafikverket angående rondell och utvidgning av industriområde mellan Nissastigen och järnvägen vid södra industriområdet.
- Redogörelse om de diskussioner med TRAFIKVERKET OM FÖRBIFART ÖSTER OM Smålandsstenar.
- Nya uppgifter om kraftigt ökande trafikflöden på haghultsleden, Bananvägen, Tillbovägen och Torggatan har framkommit.
- Att trafiken med farligt gods som skall passera Smålandsstenar skall styras om på Haghultsleden och Bananvägen (Förbifart).

Vid ett nytt samrådsmöte behöver även informeras om trafiksituationen för hela Smålandsstenar och hur planeringen för en utvidgning av samhället ser ut.

Kommentar:

Se kommunens kommentarer vid punkt 11- Yttrande (2) i det här dokumentet och samrådsredogörelsen som levererades hem vid granskning, december 2023.

Eftersom ett samrådsmöte redan har varit för planförslaget (den 8 mars 2022 i Torghuset i Smålandsstenar) kommer inte ett ytterligare möte att avhållas. Önskas förtydligande på kommunens svar på yttrande från samrådsskedet får du skriftligt komma in med vad du vill få förtydligat. Redogörelse om diverse diskussioner med Trafikverket är inte något som omfattas av denna detaljplan.

14. Yttrande (5) Boende på Tillboområdet (Yttrandet har sammanfattats)

Grunder och sakomständigheter

Lantlig prägel

-Ni har presenterat ett förslag jml. Bil. 2. ("En ny Detaljplan i Smålandsstenar, för del av Villstads-Haghult I: 16 m.fl. HAGHULT/TILLBO i Smålandsstenar, Gislaveds Kommun") där Ni nu avser förändra området avsevärt från nuvarande områdesmiljö. Det avviker därtill avsevärt från de utfästelser Ni gjort i samband med tidigare byggnationer då Ni anförde att Gislaveds Kommun ska främja ett område av "lantlig prägel". Att som nu, jml. detaljplanen, inrymma så mycket bostäder där flertalet bedöms utgöra "flervåningshus" kan inte i något avseende utgöra en "lantlig prägel".

-Det står inte klart för vare sig nu boende eller eventuellt framtida byggherrar och boende hur Ni kommit till en slutsats att gå från

"Lantlig prägel" till att nu inrymma en "extrem" stadsförtätning. Ni har inte kunnat påvisa vad som beaktas eller hur Ni kommit fram till behovsunderlaget. Således har Ni valt att basera Er motivering utifrån "tyckanden", ett stort mått av subjektivitet och godtyckliga

"bedömningar" som ju helt avviker från Era egna analyser och slutsatser till bedömd tillväxt i kommunen, se bil. 3. ("befolknings prognos 2019-2028 Gislaveds Kommun Demografisk framskrivning").

Motivering av detaljplan, proportionalitet och objektivitet

-Att det helt saknas tydliga underlag eller ens rimliga uppskattningar på kommande behov medför att detaljplanen i sin helhet brister i tydlig konsekvensbedömning, proportionalitetsbedömning och rimlighetsuppskattning, något som får anses anmärkningsvärt.

-Man måste ställa Ert förslag och Era ambitioner mot de gällande grunderna för ("God Förvaltning")¹, som ju ska bygga på legalitet, objektivitet och proportionalitet se, SFS (2017:900). "God förvaltning" bygger på sambandet mellan rättssäkerhet och service och däri motivering d.v.s. förvaltningsmyndigheterna ska agera opartiskt och korrekt i juridisk mening. De viktiga allmänna rättsprinciperna som objektivitet och proportionalitet: alltså att åtgärden inte är mer långtgående än vad som krävs för att uppnå det avsedda resultatet och att det avsedda resultat står i rimligt förhållande till de olägenheter som kan antas uppstå för den enskilde bör alltså beaktas. I vart fall kan man hänvisa till att beslut i ett ärende ska i de allra flesta fall motiveras. Huvudsyftet med motiveringsskyldigheten 32§ SFS (2017:900) är att alla ärenden ska få en omsorgsfull och saklig prövning och att skälen för beslutet tydligt ska framgå. En beslutsmotivering gör att samtliga parter kan förstå varför ett visst beslut har tagits eller föreslagits.

-Förslaget häri avviker alltså på väsentliga delar från vad som kan anses vara objektivt och väl motiverat samt proportionerligt och rimligt i förhållande till de olägenheter som kan antas uppstå för den enskilde drabbade fastighetsägaren.

-Det finns ingen rimlig avvägning mot gällande prognos av befolkningsökning, kommunens invånarantal minskade med -79 invånare 2021 se, ("Kommunsiffror") SCB². Att nu invånarantalet "plötsligt" skulle öka med flera hundra invånare får väl anses helt sakna proportion, d.v.s. det avsedda resultatet står inte i rimligt förhållande till de olägenheter som kan antas uppstå för de enskilda drabbade fastighetsägarna som nu bor i området. Åtgärderna är därmed mer långtgående än vad som krävs för att uppnå det avsedda resultatet.

-Förslaget innehåller därtill avsaknad av objektivitet, vilket ju får anses vara då underlaget väsentligt brister i att motivera att behovet helt eller delvis finns. Man kan inte utläsa vad som driver detta radikalt ökade behov av bostäder. Ni har därtill inte presenterat någon objektiv analys eller data som påvisar det "plötsliga" behovet.

Faktiskt behov

-Gislaveds Kommun har i kommunen rivit flerbostadshus, bl.a. i centrala Gislaved, "Trasten", se ("VN - 150 personer tvingas flytta från Trasten")³ där kommunen tillsammans med Gislavedshus har kunnat tillmötesgå bostadsbehoven för de 150 drabbade på befintlig bostadsbas. Därtill har Gislavedshus flertalet lediga bostäder för uthyrning i bl.a. Smålandsstenar, se ("Gislavedshus - Lediga bostäder")⁴. Utöver det ska en enskild entreprenör, se ("EAB startar nytt bolag och bygger bostäder i Smålandsstenar")⁵ bygga >44 bostäder i samhället Smålandsstenar. Således finns det ytterst gott om flerbostadshus, långt över vad som rimligen kan antas behövas i vart fall utifrån den statistik och data som ju faktiskt finns, se bil. 3. ("befolknings prognos 2019-2028 Gislaveds Kommun Demografisk framskrivning") och långt ifrån vad som "proportionerligt" kan antas behövas på en överskådlig tidshorisont.

Delat ansvar

-Ska vi då anta att det finns, vilket det rimligen inte kan göra, ett behov så är det inte proportionerligt att en så begränsad del av samhället Smålandsstenar, som ju får anses vara en glesbygd, ska inrymma en stadsförtätning i proportion med Sundbyberg, Solna m.fl. Det kan inte anses vara i proportion och är därför mer långtgående än vad som krävs för att uppnå det avsedda resultatet. De boende i området drabbas av ytterst stora olägenheter då detaljplanen medför flertalet värdeminskande konsekvenser, inte minst för dem som låtit sig upprätta nya bostadshus/villor.

Det är med ovan i beaktande ytterst anmärkningsvärt att ett så begränsat område ensamt ska bära allt ansvar för de omfattande förändringar Ni presenterar. Smålandsstenar har synnerligen goda förutsättningar att sprida ut nybyggnation/exploatering på flertalet områden i samhället, se "Fällinge" samt "västra sidan av Bananvägen".

Demografisk utveckling

-De förändringar Ni presenterat framtår alltså vara hypotetiska "gissningar". Ni hänvisar till samverkan med andra "aktörer", se bil. 1. ("Samrådsredogörelse") sid. 16, att Smålandsstenars företag påverkas negativt i jämförelse med resten av kommunen. Detta motiveras inte med någon statistik eller rimlig data utan får anses vara subjektiva

“bedömningar” gjorda utifrån subjektiva “tyckanden”. Ingen kan alltså redogöra för vad som utgör grund för att “kompetensförsörjningen påverkas negativt”, i vart fall saknas sådan statistik, data eller rimlig bedömning. Således brister man i att på ett objektivt sätt kunna motivera, urskilja och tydliggöra bakomliggande behov och drivkrafter.

-Ställt mot nationell statistik som ju tydligt vittnar om att antalet sålda nyproducerade bostäder har fallit kraftigt i år och är nu på den lägsta nivån sedan början av 2014, skulle det vara anmärkningsvärt om Gislaveds Kommun har en annan utveckling. Det kan inte anses proportionerligt och rimligt att några enskilda företag i kommunen kan presentera annorlunda behov än genomsnittliga i landet, i vart fall inte evidensbaserat, objektivt och motiverat.

-Att i detta ekonomiska klimat och som man får anta pågår för en överskådlig tid framåt, investera i områden för nyproducerade bostäder får anses stå i total kontrast mot faktiskt behov och underlag från marknaden, se (“Hemnets statistik”)⁶. M.a.o. så saknas kommersiella underlag för att finna köpare av just sådana boenden.

-I riket som helhet var det genomsnittliga totala produktionspriset år 2019, 42 870 kr per kvadratmeter lägenhetsarea i flerbostadshus, se (“Priserna för nyproducerade flerbostadshus högre än föregående år”)⁷. Ställer man det mot att snittinkomsten i Gislaveds kommun är 27 475 SEK/mån (brutto), se (“Kommunsiffror”) SCB⁸, så ställer vi oss frågande till vilka som kan antas köpa dessa ”attraktiva” nyproducerade boenden som ju enligt Er ska vända den nedåtgående befolkningstrenden? Byggnadskostnaden i Gislaveds Kommun kan inte avsevärt vara lägre än i övriga landet. Det krävs alltså nästan 2x månadslöner per kvm. D.v.s. 100kvm är 200 månadslöner sett till de ekonomiska förutsättningar som genomsnittsindividen i Gislaveds Kommun besitter utifrån förvärvsinkomst, pension eller dyl.

-Vidare anför Ni behov av boende för äldre, se bil. 1 (“Samrådsredogörelse”) sid 16. Ni har nyligen avstått att planera boende för äldre genom att inte upplåta Mariagården till seniorlägenheter. Något som ju skulle blivit ett boende anpassat för äldre, en lösning som hade varit kostnadseffektiv och gett närhet till kollektivtrafik samt offentlig och kommersiell service, se (“VN - Pensionärer är kritiska mot att göra om Mariagårdens boende”)⁹.

-Med beaktande av ovan anser vi det anmärkningsvärt att Ni (tyvärr) inte kunnat nämna några ”förklaringar” till vilka omständigheter som rimligen medför ett flertaligt gånger ökat invånarantal än vad Gislaveds Kommun uppskattas ”förlora” fram till 2028. Flyttnettot bedöms då ligga på -55st. invånare, se bil. 3. (“Befolknings prognos 2019-2028 gislaveds kommun Demografisk framskrivning”).

-Det saknas alltså helt underlag för denna exploatering, så väl invånarantal, medelinkomst samt utveckling av ekonomiskt makroläge talar emot det Ni “bedömer” utgör grunder för en så extrem exploatering. Lägg därtill det faktum att Gislavedshus bl.a. har lediga bostäder och avstår utveckling och renovering av bostäder p.g.a. kostnadsläget.

Era justeringar på planförslag

-Enligt de synpunkter som kommunen fått in under samrådstitiden har planförslaget justerats. Ni anför att justeringarna avser “högsta byggnadshöjd som begränsas till 9 meter vilket motsvarar en byggnad med 3-våningar för flerbostadshuset nordost om Torggatan.” Det kan, a) inte anses proportionerligt, i vart fall inte i linje med tidigare utfästelse om ”lantlig prägel”, b) inte anses objektivt till något presenterat underlag på förväntat behov av bostäder eller demografisk utveckling, c) avsevärt mer långtgående än vad som kan anses stå i proportion mot eventuellt kommande behov.

-Det som rimligen inom en längre tidshorisont kan antas byggas är villor med större planerad tomtyta, det ligger i linje med ”lantlig prägel” samt finns “kanske” ett behov av, detta helt utan bakomliggande statistik och baserat på tidigare byggnation i området och boendes antagande.

-Ni anför vidare att på östra sidan av den planerade Haghultsleden har ca. 40 % av markytan bevarats som grönytor i form av natur-, park-, samt odlingsmark inkluderad dike(vattendrag). Ni bortser då från faktum att 60% (alltså merparten) av ytan oproportionerligt exploateras, något som ju har långt försämrande konsekvenser för de drabbade boende i närområdet samt för samhällets utveckling, se (“Grahns & Stigsdotter, 2003; Mitchell & Popham, 2008; Tamosiunas et al., 2014; Alcock et al., 2014”).

-Återigen så bygger Er resonemang på vad kommunen “anser” eller subjektivt “tycker” utan förankring hos varken boende i området, marknadsunderlag, statistik eller vetenskap inom området. Att Kommunen “bedömer” att stora delar av området även efter genomförandet har kvar sin lantliga prägel kan (tyvärr) inte ses som annat än en “gissning” eller “subjektiva åsikter”.

Inställning till detaljplanen och samrådsredogörelsen

-Sammanfattningsvis motsätter vi oss det förslag till Detaljplan som Bygg- och Miljöförvaltningen i Gislaveds Kommun presenterat. Det vi som boende anser vara mest rimligt är att man omarbetar förslaget i enlighet med tidigare utfästelser, d.v.s en "lantlig prägel" där det bör förekomma villor med väl tilltagna tomtarealer som får anses mer passande då Smålandsstenar ju får anses vara en glesbygd och inte en storstadskärna.

Kommentar:

Grunden till detaljplaneförslaget har baserats på kommunens intentioner och riktlinjer som den fördjupade översiktsplanen (FÖP:en) för Smålandsstenar och Skeppshult (Antagen 2018) redovisar.

Det finns även [riktlinjer för bostadsförsörjning](#) i Gislaveds kommun, antagna av kommunfullmäktige den 22 september 2022. Riktlinjerna utgör underlag för planläggning enligt plan- och bygglagen (PBL). Det huvudsakliga syftet för riktlinjerna för bostadsförsörjning är att utgöra grund för kommunens strategiska planering av den framtida bostadsförsörjningen. Vid framtagande av ny översiktsplan, fördjupad översiktsplan eller detaljplan ska riktlinjerna för bostadsförsörjning vara utgångspunkten för frågor som rör bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet i kommunen. För att på ett effektivt sätt kunna möta bostadsefterfrågan krävs det att det finns planlagda bostäder runt om i kommunen. Med stöd av utpekade områden i översiktsplanen kan kommunen planlägga mark enligt översiktsplanen. Det innebär inte att planerad bebyggelse behöver byggas ut omgående. En detaljplan gäller tills det att den upphävs eller en ny detaljplan ersätter den.

Detaljplanering är en lagstyrd process som är framtagen för att säkerställa den demokratiska rättigheten att vara med och påverka. Under detaljplaneprocessen prövas markens lämplighet för att möjliggöra önskad utveckling. Berörda intressenter har rätt att yttra sig under samråd och granskning. I aktuellt fall finns det ett starkt allmänt intresse att möjliggöra ny lokalgata, nya bostäder, verksamheter, förskola och räddningsstation inom planområdet. Planen säkerställer ca.40 % av markytan inom området som grönytor för natur, park och odlingsändamål inkluderat vattendrag. Området ligger i anslutning till kringliggande natur- och närreklamationsområde. Landskapsbilden blir ändrad i och med planerad exploatering men kommunen bedömer att val av planområdets exploateringsgrad, placering och byggnadshöjd tar hänsyn till befintlig bebyggelse.

För de andra utvecklingsområdena för bostadsändamål som är utpekade i FÖP:en (2018), exempelvis västra sidan av Bananvägen påbörjas arbete med ny detaljplan i framtiden enligt kommunens intentioner.

Kommunens intentioner kring byggnadsstruktur och gestaltning inom planområdet har beskrivits i planbeskrivningen.

"Arkitekturen inom området ska vara sammanhållande på så sätt att befintlig villabebyggelse och ny angränsande bebyggelse samordnas genom placering, omfattning, utformning och att hållbara material och utförande premieras vid byggnation." (på sidan 23)

"Bebyggelsen och dess arkitektur inom området ska präglas av variation och mångfald. Variation och liv skapas i området genom att bebyggelsen varierar i skala, form, och material samt med grönska. Det ska vara enkelt och tryggt att röra sig i området och mötas på de allmänna platserna. Bebyggelsen kommer även att variera i form av friliggande villor, radhus och flerbostadshus, vilket förväntas bidra till att människor med olika bakgrund, livsstilar, kulturer och intressen attraheras till det nya området. Kvarterstrukturen ska möjliggöra att man enkelt kan mötas på det gemensamma torget, i parkerna och i de gemensamma naturområdena. Detaljplanen möjliggör även för variation av karaktären i området genom en varierande begränsning av byggnadshöjd och exploateringsgrad i olika delar av planområdet." (på sidan 25)

15. Yttrande (6) (Yttrandet har sammanfattats)

Angående Er önskan att köpa mark för vägbygge på min tomt kan jag ej godkänna det förslag som Ni givit mig förrän uppsättning av markpinnar är på plats och är godkänt av mig. När uppsättning av mark-

pinnar är utfört av Er som Ni har lovat enl. mail så vi kan gå vidare i diskussionen innan jag kan ta ställning till Er förfrågan.

Beivrar även Ert brev som Ni sände mig angående tidsfristen för att överklaga som jag även anser var för kort ställd från Er.

Avvaktar uppsättning av markeringspinnar i vecka 3 som Ni lovat för att kunna gå vidare i frågan om inlösen av mark. Avvaktar svar från Er.

Kommentar:

Efter uppsättning av markeringspinnar träffades fastighetsägaren och tre tjänstemän från kommunen för vidare diskussion kring markköp på plats 2023-01-27.

Kommunen har lämnat information kring kommunens rätt att lösa in fastigheter, mark och andra utrymmen (inlösenkyldighet) enligt Plan- och bygglagen, 6 kap 13 § till fastighetsägaren.

Kommunen inväntar vidare återkoppling från fastighetsägaren angående markfrågan.

16. Fastighets- och servicenämnden

Fastighet- och servicenämnden beslutar att godkänna granskningsremissen över detaljplan för del av Villstads-Haghult 1:16 m.fl. Haghult-Tillbo i Smålandsstenar.

Sammanfattning av förändringar efter granskningstiden:

- Texten kring Haghultsledens roll har kompletterats i planbeskrivningen.
- Kartan för fastighetskonsekvens på sidan 57 i planbeskrivningen har kompletterats.
- Dimensioner på gatubredd och vändplaner har justerats på plankartan.
- Bestämmelsen, "GC-väg ska vara grusad" har lagts till på plankartan för delen av nytt gång- och cykelstråk som ligger nordväst om befintliga bostäder i Tillboområdet.
- Bilaga 19 i planbeskrivningen har tagits bort eftersom den var samma material som bilaga 15.

Seigo Oguni
Planarkitekt

Sven Hedlund
Stadsarkitekt