

Detaljplan för del av fastigheten
Vällersten 5:10 m.fl
(Kriminalvårdsanstalt) i Värnamo kommun

Dnr PLAN 2023.2268

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

ALLMÄNT

Samrådshandlingar tillhörande detaljplan för del av fastigheten Vällersten 5:10 med flera har varit utsända på samråd under tiden 3 november - 1 december 2023. Handlingarna har varit utställda i Stadshusets foajé, på Samhällsbyggnadsförvaltningen samt Värnamo stadsbibliotek. De har även funnits tillgängliga på kommunens webbplats. Under samrådet har fem yttranden utan kommentarer/erinringar och tolv yttranden med kommentarer/erinringar kommit in.

YTTRANDEN UTAN KOMMENTARER/ERINRINGAR

FTI
Försvarmakten
Eon Energidistribution AB
Telia
Luftfartsverket

YTTRANDEN MED KOMMENTARER/ERINRINGAR

Länsstyrelsen i Jönköpings län

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Hälsa och säkerhet

Risk för översvämning

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning om behovet av en dagvattenutredning. Det är positivt att en stor del av sumpmarksområdet ska bevaras då våtmarksområden kan fånga upp och bromsa flödes hastigheten på regn och smältvatten.

Vidare så framgår det av planhandlingarna att kvartermarken för anstalten blir belägen högre än sumpmarken, vilket är positivt. Länsstyrelsen saknar dock en beskrivning av bebyggelsens höjdsättning i förhållande till sumpmarken, med tanke på att vattennivån i sumpmarken kan antas stiga vid en eventuell översvämning. Om behov finns behöver höjdsättningen regleras i planen för att säkerställa att planområdet inte översvämmas.

Vidare saknar Länsstyrelsen en beskrivning av det aktuella sumpmarksområdets kapacitet att hantera vatten samt en redogörelse för ifall om det är tillräckligt för att omhänderta ett skyfall med utgångspunkt i ett 100-års regn med klimatfaktor 1.4. Det framgår inte om rinnvägarna vid

ett 100-års regn faktiskt leder till sumpmarksområdet som ska omhänderta dag- och skyfallsvattnet. Detta behöver framgå av planhandlingarna.

Då planen medger källare bör kommunen säkerställa att denna inte påverkas negativt vid skyfall med tanke på närheten till sumpmarksområdet.

Geotekniska risker

Länsstyrelsen instämmer i behovet av en geoteknisk utredning. Länsstyrelsen konstaterar att delar av området består av jordarten sand tillsammans med terränglutning – vilket tillsammans kan innebära en risk för ras och skred. Det framgår inte av planhandlingarna vilka markåtgärder som planeras, som kan komma att påverka risken för ras och skred.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Eftersom det i nuläget saknas en dagvattenutredning är Länsstyrelsens medskick att dagvattenhanteringen ska ordnas så att grundvattnet inte förorenas. Eftersom anstalten kan befaras få stora takytor är det bra om vattnet från dessa infiltreras separat och inte blandas med mer förorenat dagvatten. Detta för att inte minska grundvattenmängden i Värnamo mer än nödvändigt.

Riksintresse för kommunikationer

Öster om planområdet ligger Jönköpingsbanan (Värnamo-Jönköping) som är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Länsstyrelsen bedömer inte att detaljplanen i sig medför en påverkan på riksintressets markanspråk. Däremot behöver ett helhetsgrepp tas om trafiklösningen. Se vidare under rubriken Trafik.

Råd enligt 2 kap. PBL

Trafik

Länsstyrelsen bedömer att ett helhetsgrepp bör tas om trafiklösningen då anstalten kan förväntas alstra en del trafik under vissa veckodagar och vissa tider på dygnet. Målpunkter och behov för oskyddade trafikanter (exempelvis barn och vuxna, anställda och besökare) behöver utredas, tas med i analyserna och arbetas in i de trafiklösningar som föreslås. Anstalten kan förväntas ha tillresande från flera platser i geografin vilket bör belysas i analyserna.

Länsstyrelsen anser det positivt att det förs diskussioner om ett hållplatsläge för kollektivtrafik parallellt med planarbetet. Länsstyrelsen vill lyfta vikten av ett hållplatsläge i nära anslutning till anstalten för att möjliggöra för anställda såväl som besökare, både barn och vuxna, att ta sig till området på ett tillgängligt och säkert sätt.

Kulturmiljövården

Värnamo kommun har i tidigt skede samrått med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet angående fornlämningar och arkeologi, varvid Länsstyrelsen ställt krav om arkeologisk utredning inom detaljplaneområdet. En arkeologisk utredning steg 1 är beställd och genomförs under hösten/vintern år 2023. Resultatet från den arkeologiska utredningen steg 1 ligger till grund för Länsstyrelsens fortsatta bedömning av fornlämningsbilden inom området och om fortsatta arkeologiska insatser kommer krävas.

Skogsmark

Länsstyrelsen har remitterat Skogsstyrelsen i ärendet i och med att planen berör skogsmark. Skogsstyrelsen hade inget att erinra mot planen. Se separat yttrande daterat 2023-11-24.

Räddningsinsats

Länsstyrelsen är positiva till att dialog med räddningstjänsten har förts. Ett medskick är att kommunen bör föra fortsatt dialog med räddningstjänsten även inför granskningskedet och under själva byggprocessen.

Länsstyrelsens synpunkter enligt annan lagstiftning

11 kap. miljöbalken vattenverksamhet 3 §

Enligt Länsstyrelsens uppgifter finns minst två blötare områden i skogen som kan antas vara täckta av vatten vid högsta förutsebara vattenstånd. Vardera område antas vara över 4000 kvadratmeter stora och är enligt Länsstyrelsens uppfattning därför att betrakta som vattenområden. Vid utfyllnad rör det sig i sådana fall om tillståndspliktiga vattenverksamheter enligt 11 kap. 9 § miljöbalken. Kommunen har möjlighet att använda sig av undantaget i 11 kap. 12 § miljöbalken ifall ni kan göra bedömningen att utfyllnad inte skadar allmänna eller enskilda intressen negativt. Om kommunen istället ska avvattna de blöta områdena genom dikning eller invallning är det att betrakta som markavvattning. Markavvattning är alltid tillståndspliktigt. I stora delar av landet råder också markavvattningsförbud men Värnamo kommun har enbart markavvattningsförbud till delarna vid Store mosse.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

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

*Kommentarer***Hälsa och säkerhet**

Sumpskogsområdet ligger på +162 möh. Kvartersmarken regleras med bestämmelse om lägsta marknivå på +163,5 möh för att möjliggöra avrinning av dagvatten med riktning öster om planområdet där marken ligger lägre. Dagvattenutredningen föreslår placering av dagvattendamm inom områdets lägsta punkt, där detaljplanen möjliggör fördröjning av dagvatten inom allmän platsmark natur. Med väl tilltagen yta för fördröjning samt höjdsättning av kvartersmark i relation till sumpskogsområdet bedömer kommunen att risk för översvämning kan hanteras.

Geotekniska risker

En geoteknisk utredning har tagits fram inför granskning. Av utredningen framgår att risk för ras inte förekommer och att befintliga slänter bedöms stabila. Detaljplanen anses genomförbar med hänsyn till de rådande geotekniska förhållandena.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Dagvattenutredningen visar att det uppstår reningsbehov vid föreslagen förändrad markanvändning. Utredningen redovisar att installation av oljeavskiljare vid parkeringsplatser anses som en tillräcklig åtgärd för reningsbehovet. Kommunen bedömer att dagvattenhantering kan ordnas så att ytvattenförekomst inte förorenas och möjligheten att uppnå MKN inte påverkas negativt. Infiltration till grundvattenförekomst bedöms ske nedströms då dagvattnet renats, därav bedöms förutsättningarna för grundvattenrecipienten att uppnå MKN inte heller påverkas negativt.

Riksintresse för kommunikationer

Kommunen har i dialog med Trafikverket kommit överens om åtgärder för att uppnå en trafiksäker korsningspunkt med riksintresset. Åtgärderna bedöms inte påverka utnyttjandet av anläggningen.

Trafik

Trafikutredningar har kompletterats med analys av alternativa vägar till anstaltsområdet. I samband med trafikutredningen har också en trafiklösning tagits fram i dialog med Trafikverket. Syftet har varit att komma överens om vilka åtgärder som krävs för att uppnå en trafiksäker korsningspunkt. Möjlighet för oskyddade trafikanter att korsa väg och järnväg har beaktats.

I den trafiklösning som föreslås är hållplatsläget i nära anslutning till anstaltsområdet.

Kulturmiljövården

Inför granskning har arkeologisk utredning steg 1 och 2 genomförts och därmed anses arkeologin i området vara utredd. Kommunen har dock lämnat in ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning för att avlägsna fornlämningar inom användningsområde för kriminalvårdsanstalt. Kommunen avser att samråda med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet angående den fornlämning som eventuellt påverkas av åtgärder på väg 846.

Skogsmark

Noterat.

Räddningsinsats

Noterat.

11 kap. miljöbalken vattenverksamhet 3 §

Planområdet angränsar och tangerar delvis sumpskogsområde i planområdets östra del. För utfyllnad vid anläggande av gata över sumpskogsområdet bedöms intrånget ringa i förhållande till sumpskogsområdets totala areal. Varför kommunen bedömer att inga allmänna eller enskilda intressen skadas.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Inför granskning har kommunen kompletterat Undersökning av betydande miljöpåverkan med utökad bedömning enligt 10-13 §§ Miljöbedömningsförordningen. Kommunens bedömning är fortsatt att planens genomförande inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Kommunen har haft ytterligare samråd med Länsstyrelsen, som delar kommunens bedömning.

Trafikverket

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för byggnation av en kriminalvårdsanstalt, samt infrastruktur i form av gata för angöring samt gång- och cykelväg.

Väg och järnväg

Trafikverket är väghållare för väg 846 öster om planområdet. Väg 846 är utpekad som funktionellt prioriterad väg (kompletterande regionalt viktig väg). Tillgängligheten längs med de funktionellt prioriterade vägarna ska värnas, och där det behövs som mest och är möjligt, utvecklas. Väg 846 är också utpekad som omledningsväg för väg E4.

Öster om planområdet finns också Jönköpingsbanan (Värnamo-Jönköping). Jönköpingsbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som

är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Kommunen har tagit fram en trafikutredning till detaljplanen ”Trafikutredning anstalt Hörle, Värnamo kommun, Jönköpings län” (WSP, daterad 2023-06-02), som Trafikverket har tagit del av. Syftet med trafikutredningen anges vara att utgöra underlag för val av anslutningsväg till kriminalvårdsanstalten och studera om korsningen väg 846/väg mot Ages Hörle AB kan nyttjas. Trafikverket anser att en trafikutredning som har till syfte att utgöra underlag för val av anslutningsväg bör studera mer än ett alternativ, särskilt som det nu föreslagna alternativet är en anslutning via plankorsning med järnvägen. I trafikutredningen framgår inte om/hur man har övervägt att ansluta till kriminalvårdsanstalten från andra vägar, exempelvis via befintlig planskild korsning precis norr om Hörle, eller att ansluta från väg 151. Trafikverket anser att åtminstone dessa alternativ också måste utredas och belysas i trafikutredningen. En tydligare analys av förväntade trafikflöden till/från anläggningen behöver tas fram. Kriminalvårdsanstalten kan förväntas ha tillresande från ett flertal platser i geografien och det är viktigt att berörda vägar finns med i utredningen. Med avseende på plankorsningen anser Trafikverket att det i första hand ska studeras möjlighet att ansluta planområdet (för fordonstrafik) via befintlig planskild korsning med järnvägen. Anslutning, för fordonstrafik via plankorsningen, som nu föreslås, är att betrakta som ett sekundärt alternativ, och om ett sådant alternativ blir aktuellt anser inte Trafikverket att den lösning med väntficka för högersvängande, som presenteras i trafikutredningen, är ett tillräckligt robust alternativ.

Likaså måste ett helhetsgrepp tas om trafiklösningen. Målpunkter och behov för oskyddade trafikanter (exempelvis både barn och vuxna, anställda och besökare) måste utredas, tas med i analyserna och arbetas in i de trafiklösningar som föreslås. I nu föreliggande trafikutredning har till exempel inte någon lösning för passage för oskyddade trafikanter tvärs väg 846 tagits i beaktan när lösning för biltrafiken i plankorsningen föreslås. Kommunen anger att man har önskemål om busshållplats i närheten av anslutningsvägen till kriminalvårdsanstalten. Då måste även lösningar för oskyddade trafikanter att exempelvis passera väg 846 tas i beaktan och studeras som en helhetslösning tillsammans med övrigt åtgärdsbehov, inklusive den planerade gång- och cykelvägen.

Trafikverket anser att trafikutredningen måste revideras och uppdateras inför granskningskedet av detaljplanen. En reviderad trafikutredning, inkluderat påverkan på plankorsningen utifrån alternativen om den utgör primär eller sekundär anslutning till anstalten, behövs också för att Trafikverket ska kunna ta ställning till påverkan på riksintresse för kommunikationer – Jönköpingsbanan.

Trafikutredningen måste ta höjd för fullt utbyggd kriminalvårdsanstalt och ska analysera åtgärdsbehov både utifrån kapacitet och trafiksäkerhet. Utredningen måste också ta hänsyn till att väg 846 är utpekad både som funktionellt prioriterad väg och omledningsväg. I en sådan uppdatering behöver även trafik under byggtiden belysas. För åtgärder som rör statliga anläggningar ska krav och råd enligt gällande Vägar och gators utformning (VGU) följas. Kommunen och Trafikverket måste också vara överens om en trafiklösning innan detaljplanen föres till antagande. I det fall åtgärder krävs på det statliga vägnätet, eller anslutningar till detta, måste ett avtal som reglerar finansiering och genomförande också vara tecknat innan detaljplanen föres till antagande. Åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar, till följd av en exploatering, ska bekostas av kommunen. Erforderliga justeringar i plankartan behöver också göras utifrån de åtgärder som beslutas.

Kommunen skriver i planhandlingarna att det i samband med detaljplanearbetet planeras för utbyggnad av en kommunal gång- och cykelväg mellan Värnamo och Hörle. Enligt

plankartan avser denna placeras väster om järnvägen. Trafikverket vill påtala att gång- och cykelvägen ska placeras på ett minsta avstånd om 10 meter från spårmittpunkt (enligt TRVINFRA-00004). Om gång- och cykelvägen ligger på en högre nivå än järnvägen och räcke saknas bör avståndet ökas med 1,5 gånger nivåskillnaden.

För närvarande pågår projekt för elektrifiering av järnvägen på sträckan Nässjö-Värnamo. Enligt prognos för tågtrafiken (2040) antas antalet tåg öka till 50,8 persontåg (X61) och 3 godståg. Högsta tillåtna hastighet kommer också att höjas till 150 kilometer i timmen på aktuell sträcka. De utredningar/analyser som kommunen tar fram i samband med den nu aktuella detaljplanen måste även ta höjd för prognos för tågtrafiken 2040.

Kommunen skriver i planhandlingarna att det vore önskvärt med tågstopp i Hörle. Trafikverket vill påtala att detta inte finns med i gällande ekonomiska planer och därför inte kan användas som en planeringsförutsättning.

Trafikverket vill framhålla att farligt gods ska kunna transporteras på Trafikverkets järnvägar. Hänsyn till farligt gods ska därmed beaktas för exploatering enligt de rekommendationer berörd länsstyrelse anger för Jönköpingsbanan.

Trafikverket vill uppmärksamma att eventuella skydds/riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunala planering inte ska placeras på Trafikverkets fastighet. Trafikverket hänvisar i övrigt till Länsstyrelsens bedömning.

Stängsling

Med placering av kriminalvårdsanstalt enligt nu aktuell detaljplan och gång- och cykelväg utmed järnvägen, behöver stängsling ske för att förhindra obehörigt spårbeträdande. Exakt sträcka som behöver stängslas och stängslets placering måste preciseras när gång- och cykelvägens sträckning är klargjord. Både placering av gång- och cykelväg och stängsel måste också anpassas efter placering av kontaktledningsstolpar, som söder om aktuell plankorsning kommer att placeras väster om järnvägen och norr om plankorsningen kommer att placeras öster om järnvägen. En portal kommer också att placeras vid den aktuella plankorsningen, i samband med elektrifiering av järnvägen. Gång- och cykelväg och stängsling måste placeras och utformas på ett sådant sätt att det inte inbjuder till obehörigt spårbeträdande. Även om gång- och cykelväg på hela sträckan Värnamo-Hörle inte färdigställs i samband med genomförande av nu aktuell detaljplan, ska stängsling ske längs med relevant sträcka utifrån anslutning till kriminalvårdsanstalten, placering av eventuell busshållplats etc. Stängsling ska utföras av Trafikverket och finansieras av kommunen. Avtal mellan Trafikverket och kommunen avseende ansvar för genomförande och finansiering av stängsel måste tecknas innan detaljplanen föres till antagande.

Buller

Trafikverket tolkar planhandlingarna som att kommunen gör bedömningen att planområdet inte bedöms påverkas av buller från statlig väg eller järnväg. Trafikverket förutsätter att planområdet i sin helhet planeras och utformas så att gällande riktvärden för buller innehålls. Eventuellt bullerskydd ska bekostas av kommunen eller exploitören.

Luftfart

I plankartan saknas reglering för högsta totalhöjd för bebyggelsen. Trafikverket anser att det ska införas reglering för högsta totalhöjd för samtlig bebyggelse i plankartan, för att säkerställa att byggnader och andra föremål inte kommer i konflikt med luftfarten eller järnvägens radio- och telekommunikationssystem.

Summering

Med avseende på att frågeställningar som rör statliga anläggningar – både väg och järnväg – kvarstår att lösa, förutsätter Trafikverket att kommunen bjuder in till dialog mellan samråd och granskning för detaljplanen. Detaljplanen föranleder åtgärder i och i anslutning till statlig anläggning, varpå avtal som reglerar finansiering och genomförande av dessa måste finnas på plats innan detaljplanen föres till antagande.

Kommentarer

Väg och järnväg

Inför granskning har trafikutredningen kompletterats i samråd med Trafikverket. Beskrivning av alternativa vägar lagts till.

Även en principlösning för plankorsningen har tagits fram. Åtgärder som föreslås utgår ifrån krav och råd enligt VGU. Det föreslås ett vänstersvängsfält. Hållplatsläget utmed väg 846 som i dagsläget ligger ca 300 m norr om planområdet föreslås flyttas söderut och närmare korsningen. Bussfickor med tillhörande plattform föreslås i principlösningen. Möjlighet för oskyddade trafikanter att ta korsa väg 846 i två etapper föreslås med hjälp av avspärrningsområde. Planerad gång- och cykelväg mellan Värnamo och Hörle föreslås placeras i anslutning till det nya hållplatsläget varför kommunen bedömer att oskyddade trafikanters perspektiv har beaktats. Kommunen bedömer att befintlig plankorsning är primärt alternativ för angöring till anstaltsområdet. Inför granskning har planområdet utökats med allmän plats väg för att säkerställa utrymme för trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 846.

Tillfällig hastighetssänkning vid plankorsning kan tillämpas för att öka trafiksäkerheten under byggnation av kriminalvårdsanstalt.

Kommunen avser att teckna ett samverkans- och medfinansieringsavtal med Trafikverket som ska reglera ansvar- och kostnadsfördelning för åtgärder i och i anslutning till statliga anläggningar inom planområdet.

Stängsling

Placering och utformning av stängsel utmed järnväg hanteras vid projektering och byggnation av gång- och cykelvägen. Ansvar- och kostnadsfördelning avseende stängsling ska ingå i det samverkans- och medfinansieringsavtal som ska tas fram under planprocessen.

Buller

Noterat.

Luftfart

Inför granskning har bestämmelse om totalhöjd införts i plankartan.

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

MARKANVISNINGSAVTAL AKTUELLT MEN INNEHÅLLET REDOVISAS INTE

I planbeskrivningen anges att markanvisningsavtal ska upprättas, hanteringen av utbyggnaden av allmän plats nämns men inget ytterligare anges om innehållet. Om avsikten är att 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. Detta ska enligt 5 kap. 13 § PBL

göras redan i samrådsskedet.

Redovisningen behöver enligt Lantmäteriets mening vara konkret kring:

- vilka områden som avses för överlåtelse eller upplåtelse (helst redovisade på kartor)
- vilka fysiska anläggningar exploatören ska utföra och vilken standard de ska ha
- vilka olika kostnader som exploatören åtar sig att betala
- åtaganden om att betala eller inte kräva ersättningar
- tidplan för utbyggnad av de anläggningar som avtalet omfattar
- om exploatören ska ställa en säkerhet för åtaganden enligt avtalet
- om det finns flera exploatörer – ansvarsfördelningen mellan dem

Om förhandlingar kring avtal om markanvisning påbörjas först efter antagandet av planen är det tillräckligt att kommunen:

- redovisar sin avsikt att ingå ett markanvisningsavtal
- redovisar intentioner om vad detta avtal avses innehålla
- i planbeskrivningen i vissa delar redovisar samma innehåll som kommunens riktlinjer om markanvisning enligt 2 § markanvisningslagen
- tydliggör att de villkor med mera som redovisas under samrådet och i planbeskrivningen är preliminära och att genomförandet även kan komma att ske på annat sätt än vad som redovisas under planprocessen.

Glöm inte att även redovisa konsekvenserna (se ovan). 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.

FASTIGHETSGRÄNSER MED OSÄKERT LÄGE SOM GRÄNSAR TILL PLANOMRÅDET

Planområdesgräns följer på flera ställen befintliga fastighetsgränser. Kvaliteten på flera av dessa gränser har en dålig noggrannhet.

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 till Lantmäteriet. Är ni osäkra på hur det ska gå till - kontakta Lantmäteriets geodatasamordnare.

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

EVENTUELL ERSÄTTNING FÖR MINSKNING AV GA

Gemensamhetsanläggningen, som omnämns i planhandlingen, behöver till en följd av planförslaget omprövas och minskning av de upplåtta områdena behöver ske. Enligt 40 a § anläggningslagen ska ägaren till den mark som blir av med belastning av en ga betala ersättning till de fastigheter som deltar i ga:n om det uppkommer en skada. I planbeskrivningen nämns inget om dessa regler som inte är dispositiva och numera gäller när en gemensamhetsanläggning minskas i omfattning.

Kommentarer

Markanvisningsavtal aktuellt med innehållet redovisas inte

Inför granskning har planbeskrivningen kompletterats med kommunens intentioner om vad markanvisningsavtalet avses innehålla.

Fastighetsgränser med osäkert läge som gränisar till planområdet

Kommunen har lämnat in nya fastighetsgränser till Lantmäteriet och planområdesgränser har justerats utifrån dessa.

Eventuell ersättning för minskning av GA

Planbeskrivningen har kompletterats med skrivelse om ersättning vid omprövning av gemensamhetsanläggningen.

Samverkan Återvinning Miljö (SÅM)

Samverkan Återvinning Miljö (SÅM) ansvarar för insamling och hantering av hushållsavfall i Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd och Värnamo kommuner. Vi tror på en hållbar framtid, och att vi tillsammans kan göra skillnad. Vi vill öka servicegraden till våra abonnenter, bidra till en långsiktigt hållbar utveckling, samt förbättra förutsättningarna för att ta vår region högre upp i den så kallade avfallstrappan, mot mer förebyggande åtgärder, återanvändning och återvinning. Vi vill, tillsammans med dig, arbeta för att minska avfallet i vår region. Det avfall som ändå uppstår vill vi i så stor utsträckning som möjligt återanvända eller återvinna för att på så sätt bidra till en framtid som håller länge.

SÅM lämnar följande synpunkter på detaljplan enligt ovan.

För renhållningsfordonens framkomlighet måste vägar och vändplatser vara utformade enligt mått nedan.

Renhållningsfordon är ca 10m långa med en vikt runt 32 ton. Det är fastighetsägaren som måste se till att farbar väg och vändplats finns.

Risk för olyckor i samband med avfallshämtning bör minimeras, varför renhållningsfordonen i största möjligaste mån inte ska behöva backas eller framföras vid gång- och cykelvägar. Det är inte lämpligt att placera avfallsbehållare så att renhållningsfordon ska vistas inne på parkeringar där risk för olyckor mellan fordon och oskyddade trafikanter är stor.

Verksamheten i detaljplanen ska sortera ut och hålla åtskilda följande avfallsslag:

1. Matavfall
2. Ätlig olja och flytande fett s.k. biologiskt nedbrytbart köks- och livsmedelsavfall
3. Restavfall
4. Tidningar
5. Pappersförpackningar
6. Plastförpackningar,
7. Ofärgat- respektive färgat glas
8. Metallförpackningar

Tänk även på att elektronik, farligt avfall och grovavfall ska sorteras ut.

Avfall kan hämtas i kärl, container eller djupbehållare. Avfallshämtning från verksamheter hämtas med fördel genom att verksamheten installerar underjordsbehållare för lämpliga avfallsslag.

Behållarna tar liten plats i marknivå men rymmer mycket avfall i underjorden. På så vis minskas transporter och miljön främjas. Ska kärl användas, ställs dessa med fördel väderskyddas i ett miljörum.

Ytterligare krav för avfall finns i kommunens avfallsföreskrift, Boverkets regler och Naturvårdsverkets föreskrifter.

Innan bygglov beviljas vill SÅM att en remiss skickas för yttrande. Att anpassa nybyggnation med hämtning av avfall flera gånger per vecka med olika hämtningsfordon kräver tidig planering för att få en säker miljö för både renhållningsarbetaren, trafiken och de oskyddade trafikanterna.

Kommentarer

Information noteras. Kommunen bedömer att det finns möjlighet att iordningställa farbar väg och vändplats alternativt rundkörning för renhållningsfordon inom kvarteretsmark.

Verksamhetens avfallshantering hanteras i ett senare skede. SÅM remitteras vid bygglovskedet.

Hyltegärde vägsamfällighet

Hyltegärde vägsamfällighet omfattar bland annat ett vägavsnitt mellan väg 846 söder om Hörle som utgör en förbindelse över till väg 151, (Trafikverket använder ett vägnummer 16889). Eftersom planområdet innefattar del av vägen som föreningen är huvudman för och som också utgör en förutsättning för trafik till detaljplaneområdet finner vi det anmärkningsvärt att föreningen inte har betraktats som sakägare eller ha informerats i samband med aktuellt samråd. Frågan råkade uppmärksammas via ett privat inlägg på facebook. Efter kontakt med Värnamo Kommun kunde vår ordförande hämta ut samrådshandlingar först den 22/11. Vi förväntar oss att bli involverad i den fortsatta processen.

Nedan följer kommentarer i stort och smått som vi tagit fram skyndsamt men vi begär också om respit fram till 13 dec (d.v.s. tre veckor) att ytterligare utveckla våra synpunkter.

Synpunkter på trafikutredningen

Av förslaget till detaljplan framstår brister i trafikutredningen som därför bör kompletteras. Samfällighetens väg förväntas utnyttjas som genväg för arbetspendling m.m. från exempelvis Hillerstorp, Gnosjö och Anderstorp. Aktuellt vägavsnitt utgör en genväg på 5-7 km jämfört med att köra via Värnamo tätort. Detaljplanen bör utvecklas med avseende på den trafikökning som detta kommer att innebära.

Aktuell utredning anges vara baserad på nuvarande tågtidtabell när det gäller risker för köbildning. På annat ställe i detaljplanen står det att läsa att tågtrafiken prognostiseras öka från dagens 28 stycken tåg per vardagsmedeldygn till 52 stycken. Detta torde generera åtminstone mer frekvent förekommande köbildning.

Det framgår av detaljplanen att järnvägen kommer att elektrifieras samt att hastigheten på denna kommer att höjas. I tid ligger denna åtgärd nära idrifttagningen av anstalten. Kommer denna åtgärd medföra några konsekvenser för plankorsningen? Detta framgår inte.

Det framgår inte av detaljplanen om trafikutredningen beaktat byggskedet av anstalten. Det kan vara angeläget att vidta åtgärder främst ur trafiksäkerhetssynpunkt tidigt i exploateringen. Exempelvis med avseende på köbildningsrisken i samband med tunga transporter. Även vår väg 16889 och boende kommer att påverkas under byggskedet.

Kollektivtrafik

Nuvarande regiontrafik är visserligen urusel med buss 133, men inte så dålig som det framstår i detaljplanen, att den endast går sommartid.

Bild 14 på sidan 37, illustrerar väntficka för högersvängande och vänstersvängfält. Vi antar att en framtida busshållplats kommer att hamna i detta område eller i dess närhet. Det är önskvärt att det framgår hur en avstigning och korsande av väg 846 ska komma att ske på ett trafiksäkert sätt.

I kommunalt planeringsunderlag för detaljplanen står att läsa ``att planens genomförande förhoppningsvis medför förbättrad turtäthet för kollektivtrafiken till området``. Om det i samverkansavtal mellan Värnamo kommun och Kriminalvården ingår skrivningar om kollektivtrafiken så är det lämpligt att detta framgår av planen, inte bara utgör en förhoppning.

Som verksamma och/eller boende i Hörle upplever vi att Värnamo kommun arbetat målmedvetet och enträget med att försämra förutsättningarna att leva, bo och verka i Hörle. För tågtrafiken togs vissa stopp bort för att senare upphöra helt. Busstrafiken leds numera i huvudsak annan väg. Bor du i Hörle och har ditt arbete i ex Värnamo, eller vice versa, och tidigare utnyttjat kollektivtrafiken har du i princip följande val.

- Flytta
- Köpa bil, börja bilpendla
- Arbetslöshet

Idag finns det goda möjligheter att resa mellan exempelvis Värnamo station och Jönköping resecentrum, närmare bestämt 40 st. olika avgångar en vardag (i en riktning). 14 av dem passerar Hörle utan att stanna, 25 går annan väg. Det finns totalt två förbindelser Värnamo - Hörle en vardag. För en arbetstagare på Ages i Hörle som kollektivanställd börjar arbetsdagen börjar kl. 06:40. Den enda morgonförbindelsen Värnamo- Hörle Hillestorpvägen är framme redan 05:42. Ett exempel som belyser hur turtäthet uppmuntrar till bilpendling.

Ökad turtäthet borde vara en förpliktelse inte en förhoppning.

Om tåg och bussar kan minska tiden för att förflytta sig borde vara ointressant om deras presumtiva passagerare tvingas ta egen bil!

Riktad trafikutredning samt åtgärder i frågor som berör föreningen

Hyltegårde vägsamfällighet önskar att kommunen utför och bekostar en trafikmätning i vår väg för att dokumentera dagsläget före etableringen för att senare även mäta och utreda den ökade trafiken efter att anstalten har tagits i bruk. Utredningen kan ligga till grund för både snabba och senare åtgärder för ökad trafiksäkerhet, klassning av väg och andelstal för medlemmar.

Med anledning av etableringen av en arbetsplats för fler hundra anställda finns det en uttalad oro hos boende utmed vägen för kraftigt ökad trafik och därmed också trafikrisker, något som kan öka redan under byggskedet. Vi önskar därför att Värnamo kommun bidrar till utformning och bekostnad till investeringar i trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Några tänkbara åtgärder vi kan önska hjälp med:

- Underlag och hjälp att ansöka om sänkt hastighetsgräns lokalt nära bostäder hos länsstyrelsen, samt åtgärder och kostnadsteckning.
- Utformning och utförande av hastighetsdämpande åtgärder i anslutning till bostäder
- Projektera, genomföra och bekosta vägbelysningar i anslutning till bostäder
- Omledning av väg som idag passerar mycket nära eller genom bostadsfastigheter

Vi önskar att Värnamo kommun initierar och bekostar en Lantmäteriförrättning avseende förändring i andelstalsfördelning med anledning av etableringen.

Vi önskar att kommunen beaktar möjlighet att begränsa genomfartstrafik av tunga fordon föranledda av byggnationen. Ex genom att hänvisa till väg 846 i exempel avtal och bygglov om det är görligt.

Värnamo kommun och Hyltegårde vägsamfällighet behöver diskutera eventuellt ändrat huvudmannaskap för vägen eller del av den. Idag har föreningen ett avtal med företaget Ages i Hörle om fördelning av ansvar för underhåll och drift av vägen. Företaget har tagit stora kostnader för beläggning på del av vägen efter att den blivit förstärkt, de har också ett ansvar för framtida underhåll av beläggningen.

(Notera att kartan i A1-format visar på en gata fram till väg 846 samt och att den utgör en del av detaljplanen samtidigt som kartan på sid 19 inte gör det.)

Hyltegårde vägsamfällighet, kompletteringar till tidigare yttrande

Enligt överenskommelse bifogar vi lite kompletteringar till vårt tidigare yttrande.

Vi i Hyltegårde vägsamfällighet förväntar oss en dialog med Värnamo Kommun i god tid innan granskningshandlingarna är klara. Hur ser Värnamo kommun på de synpunkter vi framfört? Inte minst kommunens syn på fastighetsförrättningen avseende omprövning av ga5 samt fastigheten Vällersten 5:10 framtida del i föreningen.

Vi önskar också dialog angående möjligheter för Värnamo kommun att ta upp berörda frågor i avtal mellan kommunen och exploitören i markanvisningsavtalet men även själva ges möjlighet till dialog direkt med exploitören.

I kartillustrationen på sid 36 påstås det felaktigt att det finns en befintlig cykelväg i delar av Hörle samhälle. Anställda på Hörle Wire med boende i Hörle har idag valet ta bilen eller tvingas ut i körbanan som cyklist. Även gångtrafik på befintlig trottoar försvåras genom bristande snöröjning. I norr tvingas gående mot exempelvis Hörle Wire ut i trafiken då det saknas trottoar samt övergångsställe.

Kommentarer

Inför granskningen har trafikutredningen kompletterats med beskrivning av alternativa vägar samt resonemang kring val av väg för angöring till anstalten.

Antaganden om tågtrafik i trafikutredning tar höjd för kommande elektrifiering av järnvägen vilket innebär höjd hastighet och fler avgångar.

Trafikutredningen föreslår att tillfällig hastighetssänkning vid plankorsning kan tillämpas för att öka trafiksäkerheten under byggnation av kriminalvårdsanstalt.

Det föreslagna hållplatsläget ligger i anslutning till Vällerstensvägen. Möjlighet för oskyddade trafikanter att korsta väg 846 i etapper föreslås genom spärrområde.

Vid planens genomförande blir delar av Vällerstensvägen kommunal gata vilket innebär att vägsamfällighetens utbredning omprövas. Kommunen ansöker och står för eventuella ersättningar.

Kommunen har en pågående dialog med föreningen.

Hörle Samhällsförening

- Planskild korsning. Man har förstört hela Hörle samhälle, för att det var så oerhört viktigt att det inte skulle finnas några plankorsningar. Man satte ett stort stängsel genom hela byn och lade ner otroliga pengar på att göra planskilda korsningar. Människor som bor i Hörle och arbetar på Hörle Wire, som ligger 50 m därifrån, måste numera ta sig flera kilometer runt, för att komma till arbetet. Det torde vara MINST lika viktigt att ha en planskild korsning i detta fall. Här kommer långt fler bilar att passera varje dag.

- Cykelväg. Vi vill att cykelvägen dras ända in till Hörle samhälle, som på kartan som visades förmarkägarna. Det framgår ej av detaljplanen hur cykelvägen ska dras.

- Kollektivtrafik. Utöka kollektivtrafiken med buss och tåg, ända fram till Hörle, så att även anställda på Hörle Wire, Hörle herrgård, Bruksbalken och boende i Hörle har nytta av den.

- Trafiksäkerhet. Vi vill också poängtera den ökade trafiken som kommer belasta vägen genom Hörle där vi har problem med säkerheten pga. Att hastighetsbegränsningen inte respekteras. Fartbegränsning finns redan sedan innan förslaget och bör tas upp igen. 2016 gjordes en trafikutredning där det föreslogs farthinder i form av chikaner. Trafikverket som har rådighet över vägen skriver följande: "Trafikutredningen ni syftar på är beställd av VMO kommun. Det är dit ni vänder er med frågor kopplat till detta. Prioriteringsordning för byggnation fastställs av Region JKP, i samarbete med berörd/berörda kommuner och Trafikverket." Kommunen bör ta upp detta på prioriteringsordningen.

- Det kommer även bli en ökad belastning på grusvägen som fortsätter förbi den planerade anstalten och mynnar ut vid väg 151. Bedömningen är att anställda boende Hillerstorp/Gnosjö inte kommer köra den asfalterade vägen genom Värnamo.

-Värt att nämna är även att Hörle Samhällsförening skulle få inbjudan till information i ett tidigt skede enligt tjänsteman på kommunen. Detta har inte skett ännu.

Kommentarer

Val av korsningstyp baseras på inkommande trafik, högsta tillåtna hastighet i korsningen och siktförhållanden. Trafikutredningen visar att den befintliga plankorsningen kan nyttjas med beräknade trafikflöden. Kommunen har tagit fram en principskiss för korsningen med ett antal föreslagna trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Inför granskningen har trafikutredningen också kompletterats med bland annat beskrivning av alternativa vägar.

Gång- och cykelvägen som planeras sträcker sig hela vägen från Värnamo in till Hörle samhälle. Detaljplanen redovisar dock endast den del av gång- och cykelvägen som ingår i planområdet.

Kommunen för dialog med Jönköpings länstrafik med en ambition om att utöka turtätheten. Genom att en större målpunkt tillkommer bedöms det bidra till bättre underlag för kollektivtrafiken.

Kommunen har som avsikt att genomföra informationsinsatser tillsammans med Kriminalvården när arbetet kommit längre.

Samrådsyttrande 1

- Byggnad av väg på vår fastighet/mark. Se Bilaga ”Grönt”

- Trafik från väg Värnamo-Hörle” in på våran väg. Denna väg efter järnvägsövergången bekostas av Hyltegårde vägsamfällighet och Hörle automatic fastighets AB.

- Marken som är grönmarkerad i bilaga, är till för framtida byggnation av industrifastighet. (Bilaga 1 – bilaga till samrådsyttrande 1)

Kommentarer

Vid planens genomförande blir delar av Vällerstensvägen kommunal gata vilket innebär att vägsamfällighetens utbredning omprövas. Kommunen ansöker om förrättning hos Lantmäteriet och står för eventuella ersättningar. Markområdet inom Vällersten 4:11 berörs av pågående markförhandling.

Samrådsyttrande 2

- Planområdet gränsar i söder mot fastigheten Vällersten 1:57 (inte mot Vällersten 1:17 som anges i detaljplanen)

- I samband med anläggning av gång och cykelväg föreslås att en ridväg anläggs i anslutning till denna utmed sträckan från Torp till Hörle automatik. Detta skulle öka rekreativvärde för området i hög grad då antalet ridhästar är stort i byarna Vällersten och Torp. Samtidigt skulle det knyta samman befintliga ridvägar i området på ett bra sätt. Dessutom skulle ridning på gång- och cykelvägen undvikas.

- På kartan för planområdet som i söder gränsar mot vår fastighet (Vällersten 1:57) anges ett yttre stängsel. Hur nära gränsen kommer detta stängsel att byggas?

Kommentarer

Planbeskrivningen justeras till Vällersten 1:57. Fråga om anläggande av ridväg hanteras parallellt med planarbetet och beslutas av Teknik- och fritidsförvaltningen. Enligt normering för en anstalt i säkerhetsklass två är minsta avståndet från anstaltsbyggnad till yttre perimeterskydd sex meter, därefter fyra meter till avvisningsstaket och sedan följer en röjd yta om minst tre meter men om möjligt upp till 30 meter. Exakt utformning av perimeterskydd och avstånd från fastighetsgräns fastställs vid projektering.

Samrådsyttrande 3

Vi är boende utmed enskild väg (vet inte numret på vägen) som går mellan väg 846 (gamla riksettan) och väg 151. På denna lilla väg (markerat i blått) ligger 9 st fastigheter.

Vi har tagit del av detaljplanen och det som slår mig när vi läst igenom allt att inte någonstans har ni tagit upp vilken påverkan trafiken kommer få på ”vår” lilla grusväg. Med den ökning som ni har räknat på väg 846 så kommer ju en hel del av den hamna på vår väg. Alla som kommer norrifrån på väg 151, anställda, varutransporter mm kommer att svänga in närmsta vägen. Ingen av dessa komma åka ca 7 km längre, dvs till värnamo och sedan till anstalten. Även under byggtiden kommer tunga anläggningsfordon troligtvis använda vägen. Det innebär en stor ökning av trafik på den lilla vägen. Dessutom så går vägen igenom flera tomter där boningshuset är på ena sidan och djurhållning/ladugård på andra sidan. Både djur och barn rör sig dagligen över vägen. Vi vill inte ha den ökningen.

Vägen sköts av en vägsamfällighet. Vägen är som sagt en liten smal grusväg. Den är inte gjord för hur mycket trafik som helst.

Inga givna mötesplatser utan man får köra långt ner i kanten när man möter någon. Vägen är inte alltid i toppskick. Ofta mycket hålor.

Vintertid med snövallar så är det nästintill omöjligt med möte och när tjälen går ur marken så är vägen nästan okörbar med djupa spår och väldigt sladdrig. Då är det med befintlig trafik. En ökning av trafiken tror jag inte denna väg klarar av i nuläget.

Ett förslag är ju att leda om vägen bakom Trädan och Hylteryd som är mest berörda (som har tomt på båda sidor vägen)

Vi förväntar oss att få information direkt i fortsättningen gällande detta ärende och att gå vara delaktiga i processen.

(Bilaga 2 – bilaga till samrådsyttrande 3)

Kommentarer

Inför granskningen har trafikutredningen kompletterats med beskrivning av alternativa vägar och resonemang kring väg för angöring till anstaltsområdet. Att angöra planområdet via väg 151 och enskild väg innebär viss vägförkortning men bedöms ta ungefär lika lång tid med anledning av standarden på den enskilda vägen och dess omgivning. Kommen instämmer i att alternativet är olämpligt och menar att angöring i huvudsak kommer att ske via befintlig plankorsning. Byggtrafik kan styras till att köra andra vägar och personal kan uppmanas till att inte nyttja vägen, det kan dock inte regleras i detaljplanen. Den trafikökningen som förväntas från kriminalvårdsanstalten är främst personal som tar sig till och från arbetsplatsen. Personalen fördelas över ett antal skift och kommer inte att angöra området samma tid på dygnet. Hastighetssänkande åtgärder kan bli aktuellt om genomfartstrafiken ökar men hanteras då inte inom arbetet för detaljplanen.

Samrådsyttrande 4

Då det nya fängelset kommer att bli arbetsgivare åt ca 250 personer och man pratar redan innan det är byggt att antalet platser behöver utökas så kommer en hel del av dessa vara arbetspendlare från Hillerstorp/Gnosjö/Gislaved/Anderstorp-hållet. Dessutom innebär det ökad trafik av entreprenörer/leverantörer mm. eftersom det är den kortaste och snabbaste vägen och även tung trafik förekommer. Dessa grupper kommer med stor sannolikhet att använda vår lilla väg i stället eftersom den är ca 7 km kortare och även idag används som genväg. (konsekvenser punkt 6.11.2.2 och 6.11.3.2 i planförslaget)

Exempel:

Hillerstorp till anstalten över enskilda vägen = 16km

Hillerstorp via Värnamo till anstalten = 23km

Anderstorp till anstalten över enskilda vägen = 35km annars 42km

Vägen idag är ganska trafikerad och ofta med höga hastigheter. Vägen går igenom vår gård med boningshus, stall mm på ena sidan och hästagar med lösdrift på den andra sidan. Själva boningshuset ligger 4,5m från vägen.

Det är en lång raksträcka från östra delen vilket lockar till hög fart när fordon plötsligt dyker upp på vårt område. Huset ligger på en kulle och det är mycket begränsad sikt vid huset som är ett problem för mötande trafik, man upptäcker inte varandra förrän väldigt sent och risk för kollision är stor!

Vi upplever även idag säkerhetsproblem och olägenhet av att ha vägen genom vår fastighet och närheten till den. Vägen används i högre grad som genväg av pendlare och för övriga transporter än vad vi kunde förutse och med uppbyggnad av en stor arbetsplats i vår närhet kommer trafiken

att tredubblas då även dessa kommer att använda vår väg. Vi befarar alltså kraftigt ökad trafik och därmed än större olägenhet och ökad risk för våra djur, vårt hus och för människor (tex ryttare som rider i paddocken eller hästar som förflyttas över vägen).

Trafiken kommer även ökas dygnet runt.

Därmed kommer vi att kämpa för att vägen flyttas till att istället förslagsvis gå nedanför lösdriftshagen (se bilaga 2) eller stängas för obehörig trafik alternativt annan vägsträckning. Om inte denna vägflytt genomförs kommer vår fastighet sannolik att förlora i värde utan vår påverkan och dessutom kommer den ökande trafiken dygnet runt orsaka ännu större olägenhet och risk. Det anser vi helt oacceptabelt och helt klart orsakat av beslutet av fängelsebygget. (Bilaga 1)

Omedelbar åtgärd, -kontakta Länsstyrelsen och hastighetsbegränsa vägen genom Vällersten Trädan till 20km/tim alternativt stängas av för allmän trafik då trafiken kommer att öka successivt tills vägen kan flyttas.

Skyltar som varnar för häst med ryttare behövs eftersom den enskilda vägen används som ridväg.

Det tas väldigt lite hänsyn till ryttare och häst och flera olyckstillbud har inträffat då bilar kommit i hög hastighet och helt utan hänsyn till ekipagen.

Att ingen trafikutredning finns med i planen för denna (gen)väg och dess konsekvenser det medför för oss boende är mycket anmärkningsvärt och måste tas i beaktande.

(Bilaga 3-4 – bilagor till samrådsyttrande 4)

Kommentarer

Inför granskningen har trafikutredningen kompletterats med beskrivning av alternativa vägar och resonemang kring väg för angöring till anstaltsområdet. Att angöra planområdet via väg 151 och enskild väg innebär viss vägförkortning men bedöms ta ungefär lika lång tid med anledning av standarden på den enskilda vägen och dess omgivning. Kommen instämmer i att alternativet är olämpligt och menar att angöring i huvudsak kommer att ske via befintlig plankorsning. Byggtrafik kan styras till att köra andra vägar och personal kan uppmanas till att inte nyttja vägen, det kan dock inte regleras i detaljplanen. Den trafikökningen som förväntas från kriminalvårdsanstalten är främst personal som tar sig till och från arbetsplatsen. Personalen fördelas över ett antal skift och kommer inte att angöra området samma tid på dygnet. Hastighetssänkande åtgärder kan bli aktuellt om genomfartstrafiken ökar men hanteras då inte inom arbetet för detaljplanen.

Samrådsyttrande 5

Inritningen på kartan är allför grov/svårsläst för att kunna se påverkan på gränsområdet till Vällersten 4:6. Vill gärna ha besked om:

1. Hur dikesdragning och avvattning av "fängelseområdet" ska ske i kombination med befintlig avvattning.
2. Utformning av eventuellt staket/barriär mellan "fängelseområdet" och Vällersten 4:6
3. Den väg som dragits från Vällerstensvägen till "fängelseområdet" går utmed gränsen till Vällersten 4:6. Inkörsel till skogen med skogsmaskin/traktor där sker idag (vintertid) från öster. Kanske behövs här en avfart från den upphöjda "fängelsevägen" in mot Vällersten 4:6.

Kommentarer

Kommunen har inför granskning tagit fram en dagvattenutredning. I utredning har befintligt flöde genom området och framtida flöde beräknats. Föreslagen flödesväg från planområdet är via befintligt dike öster om planområdet till befintlig vägtrumma under järnvägen.

Enligt normering för en anstalt i säkerhetsklass två är minsta avståndet från anstaltsbyggnad till yttre perimeterskydd sex meter, därefter fyra meter till avvisningsstaket och sedan följer en röjd yta om minst tre meter men om möjligt upp till 30 meter. Exakt utformning av perimeterskydd och avstånd från fastighetsgräns fastställs vid projektering.

Möjlighet att iordningställa en avfart från den nya gatan in på Vällersten 4:6 hanteras parallellt med planarbetet och hanteras och beslutas av Teknik- och fritidsförvaltningen.

Samrådsyttrande 6

Undertecknad, GDPR som är ägare till fastigheten GDPR vill skriftligen ge synpunkter på förslaget till Detaljplan för Kriminalvårdsanstalten på fastigheten Vällersten 5:10.

Jag anser att det saknas i planen ett helhetsgrepp för konsekvenserna att anlägga en så stor arbetsplats i ett område med idag trafikproblem och redan mycket dåliga kommunikationer. När boende i Hörle talar om det största problemet med att bo på orten så är svaret trafiksituationen och saknad av kollektivtrafik. Vid projektet mötesfria järnvägsövergångar så delades samhället i två delar. All tung trafik liksom persontrafik till Hörle Wire kommande från söder tvingas nu åka genom samhället till nyanlagd väg över järnvägen. Två transportföretag har nyligen etablerat sig norr om Värnamo vid väg 846. Detta förutom att större transportfordon från DHL och Schenker på väg norrut använder v 846. Väg 800 från Hörle mot Hagshult flygfält och genom Fryele mot v 127 har blivit en genväg för transporter från bl a Vrigstad. Utbyggnad av flygfältet och fler övningar har påverkat trafiken väsentligt. Den utökade trafiken och allt fler tyngre lastfordon skapar vibrationer som skadat bla byggnad tillhörande Hörle Herrgård, ett byggnadsminnesobjekt. Byggnaden renoverade för 5 år sedan men har redan fått sprickbildningar i fasaden. På nämnda vägar kommer med största sannolikhet mer trafik redan från byggnationen av anstalten. Vidare kommer den smala skogsvägen mellan v 151 och v 846 att användas.

I översiktsplanen för Värnamo kommun talas om balanserat trafiksystem. Vad innebär det? När det gäller den norra delen av kommunen är det obalans på många sätt. I översiktsplanen står också att kollektivtrafiken ska effektiviseras mellan Värnamo och Hörle. Detta har inte skett. Sammanfattningsvis vill jag understryka att detaljplanen inte ger svar på nämnda frågeställningar rörande trafiksituationen och hur det påverkar Hörle och dess invånare.

Hörle Herrgård och Skogar AB har sagt sig villig att sälja mark för att underlätta skapandet av gång och cykelväg till Hörle och även för att kunna bygga ett stopp för tåg. Vi vill dock då se i texten inte bara ord som förhoppningar mm. Vår rädsla är att allt stannar vid anstalten så att Hörle samhälle blir allt längre från Värnamo. Hörleborna är värda mer. Det var på 50-talet som samhället fick gångbana och gatubelysning. Några större investeringar på trafiksäkerhetens område har inte skett. En början kan vara att få berörda vägar omklassificerade.

Kommentarer

Inför granskning har trafikutredningen kompletterats för att även studera andra möjliga anslutningsvägar och på så sätt har kommunen fått en bättre uppfattning om konsekvenserna av de olika alternativen. Vibrationer från planområdet har inte betraktats som en planfråga eftersom pågående trafikbelastning som hänvisas till inte är en effekt av detaljplanen.

Kommunen instämmer i att kollektivtrafikförsörjning är en viktig fråga och verkar parallellt med planarbetet för att förbättra kollektivtrafiken till Hörle. Frågan har lyfts i dialoger med Trafikverket och Jönköpings Länstrafik. Det är nödvändigt att fortsätta dialogen även efter avslutat planarbete. Kommunen har inte ensam rådighet i frågan om kollektivtrafik och vilken

turtäthet som i framtiden blir mellan Värnamo och Hörle. Det finns också ett begränsat handlingsutrymme i frågor som rör väghållare och gällande kollektivtrafik. Kommunen bedömer dock att etableringen av en kriminalvårdsanstalt på lång sikt bidrar till att förbättra förutsättningarna för att utveckla kollektivtrafiken till Hörle.

Förhandling gällande markåtkomst för gång- och cykelväg pågår med berörda fastighetsägare.

Januari 2025

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN