

Granskningsutlåtande

Detaljplan för fastigheten Lerås 1:1

Sandsjön, Vaggeryds kommun, Jönköpings län



Ansvarig förvaltning:
Antagandehandling:
Dnr:
Standardförfarande

Kommunledningskontoret
februari 2026
KS 2022/319

Om samrådet

Syfte med detaljplanen

Detaljplanen syftar till att möjliggöra etablering av ny bostadsbebyggelse i naturnära läge för del av fastigheten Lerås 1:1. Utveckling av området avser etablering av nya åretruntbostäder anpassade till den rådande lantliga miljön.

Planområdet ligger i norra delen av Vaggeryds kommun. Föreslaget planområde omfattar 2,5 hektar. Planområdet avgränsas i öster av väg och i väster, nor och söder av skog.

Föreslaget planområde ligger i närheten av sjön Sandsjön cirka 7 kilometer bilväg till Vaggeryds centrum, cirka 9 km bilväg till Hoks samhälle och cirka 7,5 km bilväg till Byarums samhälle.

Detaljplanen handläggs med standard förfarande.

Om granskningen av planförslaget

Planförslaget har varit utställt för granskning under perioden 2025-06-27 till och med 2025-08-29. Planförslaget har under granskningstiden varit tillgängligt via kommunens webbplats: www.vaggeryd.se/detaljplan-leras. Fysiska handlingar har även varit tillgängliga i receptionen i Skillingehus, Bangårdsgatan 2, 568 21 Skillingaryd.

Inför granskningsutställningen har information skickats ut enligt sändlista, bland annat till kända sakägare, föreningar och parter som lämnat in synpunkter under tidigare plansamråd. Granskning har även informerats genom en underrättelse på kommunens webbplats, digitala anslagstavlan.

Under granskningsutställningen har totalt 13 yttranden inkommit, varav fyra yttranden med erinran. Synpunkterna berör i huvudsak frågor kopplade till trafikförhållanden, behovet av trygghetsskapande åtgärder samt oro från boende i närområdet avseende en eventuell ökning av bostadsbebyggelsen. Inkomna synpunkter har beaktats och besvarats i ett uppdaterat planförslag eller i planens antagandehandlingar.

Förlängd svarstid är beviljad enligt nedan:

Kultur och fritidsnämnden har fått förlängd svarstid till 10 oktober.

Åhults Samfällighetsförening har fått förlängd svarstid till 30 september.

Tekniska nämnden har fått förlängd svarstid till som tidigast den 12 september.

Sammanställning av inkommande yttranden

	Namn	Datum	Med erinran	Utan erinran
1.	Länsstyrelsen	2025-07-01		x
2.	Trafikverket	2025-06-30		x
3.	E.on	2025-07-08		x
4.	Lantmäteriet	2025-08-21	x	
5.	Luftfartsverket	2025-08-13		
6.	Sakägare 1	2025-08-03	x	
7.	Sakägare 2	2025-08-28	x	
8.	Sakägare 3	2025-08-28		x
9.	Privatperson 1	2025-08-26		x
10.	Miljö och Byggnämnden	2025-09-04		x
11.	Tekniska nämnden	2025-09-23		x
12.	Åhult samfällighetsförening	2025-10-06	x	
13.	Kultur- och fritidsnämnden	2025-10-09		x

Revidering av planförslaget efter genomförd granskningsutställning

Planförslaget har efter granskningsutställningen reviderats, med bland annat anledning av inkomna synpunkter. Förändringar av planförslaget återges nedan:

Förändringar avseende plankarta med planbestämmelser

- Plankartan har kompletterats med två koordinatkryss i öst–västlig riktning samt två koordinatkryss i nord–sydlig riktning, i syfte att förtydliga kartans geodetiska referenssystem och säkerställa en korrekt tolkning.
- Skogsvägen i planområdets norra del har justerats till ett läge som i större utsträckning överensstämmer med befintlig vägsträckning. Justeringen bidrar till en mer rak väglinje, vilket förbättrar framkomligheten för större skogsfordon som förväntas använda vägen.

Förändringar avseende planbeskrivning

- Förtydliganden i planbeskrivning om positiva effekter av planens genomförande kap 5.11 Sociala förutsättningar.
- Förtydligande av planförslagets koppling till Vaggeryds kommuns gällande översiktsplan kap 5.1.3. Översiktsplan.
- Trafikutredningen har uppdaterats med en känslighetsanalys och en sammanfattning av utredningen inkluderats i planbeskrivningen avsnitt 5.14.3 Trafikflöden.
- Skyfalls- och dagvattenhanteringen löses inom planområdet på naturmark och belastar därmed inte vägföreningens markavvattningsföretag. Regnvatten avleds i egna diken, parallellt med markavvattningsföretagets diken. Avsnitt 5.5.2 Dagvatten- och skyfallshantering har uppdaterats i enlighet med detta.

Förändringar avseende övriga handlingar tillhörande planförslaget

Trafikutredningen uppdateras

- Trafikutredningen har kompletterats med ett nytt kapitel med anledning av det yttrande som inkommit under granskningsskedet från Åhult samfällighetsförening, i vilket framfördes synpunkter om att tidigare redovisade trafikvärden bedömts som för låga. Utredningen har därför reviderats och baseras nu på ett högre antal beräknade resor per fastighet. Samtliga detaljplaner längs den aktuella sträckan har inkluderats i underlaget.
- Därutöver har schablonvärden för tillkommande trafik under sommartid införts, då ett större antal fritidshus i området nyttjas under denna period. I den uppdaterade utredningen har även fokus på vägkapacitet förstärkts, inklusive möjligheter till kapacitetshöjande åtgärder såsom anläggande av ytterligare mötesplatser.
- Vidare analyseras trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter mer ingående.
- Sammanfattningsvis visar den uppdaterade utredningen att vägen har kapacitet att hantera den tillkommande exploateringen.

Utöver ovanstående förändringar och kompletteringar har även redaktionella ändringar gjorts i planhandlingarna.

Inkomna synpunkter

Inkomna synpunkter redovisas och kommenteras nedan:

Länsstyrelsen i Jönköpings län

Länsstyrelsen har inga sådana synpunkter på planförslaget som avses i 5 kap. 22 § PBL.

Kommunen: Yttrandet noteras.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av planhandlingarna för rubricerat ärende och har inga synpunkter på planförslaget.

Kommunen: Yttrandet noteras.

E.ON

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

Kommunen: Yttrandet noteras.

Lantmäteriet

Koordinatkryss och angivelse av koordinaterna i plan saknas i den grundkarta som ligger som bakgrund till plankartan. Det krävs minst två koordinatkryss i öst-västlig riktning och två i nord-sydlig riktning för att med säkerhet kunna georeferera den juridiskt gällande plankartan. Koordinatkryssen behöver finnas på någon av de kartor som sparas när planen får laga kraft och det är enklast vid en framtida georeferering om dessa syns på dokumentet plankarta.

Kommunen: Yttrandet noteras.

Plankartan har till antagande kompletteras med koordinatkryss i öst-västlig riktning och i nord-sydlig riktning.

Luftfartsverket

Denna detaljplan innehåller inte byggnation högre än 20 meter över omgivande mark.

Det är endast detaljplaner som innehåller byggnation högre än 20 meter över omgivande mark som ska remitteras till LFV.

Observera att detta innebär att alla vindkraftverk som är högre än 20 meter över mark eller vattenyta, även inom områden speciellt utpekade för vindkraft eller som förekommer i kommunala planer, ska remitteras till LFV.

LFV avskriver ärendet, inget formellt svar utgår.

Kommunen: Yttrandet noteras.

Sakägare 1

Kommunens översiktsplans intension att skapa en levande landsbygd, är en god målsättning om den används på rätt sätt.

När man som i detta fall väljer ut ett attraktivt naturområde och utökar antalet bostäder på en liten begränsad yta, är det att exploatera för ekonomisk vinst för en enskild person. Vi som bor i närheten av denna planerade bebyggelse kommer få en stor förändring i vår levnadsstandard med bland annat högre och intensivare ljudnivåer och trafik, vilket ökat antal boende för med sig. Lugnet och tystnaden som råder idag kommer att försvinna.

Har snart bott här i 1 år. Flydde stressen i Jönköping för att få bo idylliskt och naturnära med få grannar. Anser att alla nybyggda hus som kommer poppa upp här ute inte tillför något positivt. Mer trafik på den smala vägen, som idag ägs av vägföreningen. Vägen är alldeles för smal för att mötas på, alldeles för få mötesplatser. Detta märks tydligt på vintern då snön kommer. Ju fler som bosätter sig här ute desto fler blir det som använder vägen.

En del av husen som byggts senaste åren, passar inte in med omgivningen rent estetiskt. Borde finnas en detaljplan som begränsar hur husen ska få se ut. Skog och mark som skövlas för planerad nybyggnation är verkligen inte attraktivt för oss som flyttat ut hit för den orörda naturen. Vi har inte flyttat ut hit för att få se en ny förort byggas upp. Vi hoppas verkligen inte att detta är planen. Vill inte bo i villakvarter med en massa ljud runt oss från andra boende. Då är det ingen vits med att bo 3 mil från sin arbetsplats. Då kan man lika gärna bo mer centralt och spara på bensinkostnaderna som blir. Hade ni tänkt logiskt så hade ni spridit ut husen över hela landsbygden. Folk som vill bo tätt vill oftast bo mer centralt.

Vi säger därmed vänligt men väldigt bestämt, NEJ TACK till vidare bebyggelse i er nuvarande planerad form.

Kommunen: Yttrandet noteras

Det aktuella planförslaget utgör en del av ett politiskt beslutat uppdrag som baseras på översiktsplanens målsättning att främja en levande landsbygd. I översiktsplanen (s. 117) anges bland annat att Vaggeryds kommun är en landsbygdskommun med ambitionen att hela kommunen ska växa, och att utveckling av bostäder på landsbygden ska stödjas för att stärka serviceunderlaget samt bidra till turism och sysselsättning. Dessa faktorer utgör sammantaget viktiga förutsättningar för en hållbar landsbygdsutveckling. Mot bakgrund av översiktsplanens viljeinriktning bedöms området vara lämpligt för bostadsutveckling. Planbeskrivningen har kompletterats i avsnitt 5.1.3. Översiktsplan.

Detaljplanen innehåller bestämmelser som säkerställer att bebyggelsen uppförs på ett sätt som överensstämmer med områdets landsbygdskaraktär. Genom bestämmelser om takvinkel och begränsad byggnadsarea, vilka möjliggör stora tomter i relation till byggnadsvolymerna, styrs bebyggelsens omfattning och gestaltning så att den anpassas till den befintliga bebyggelsestrukturen.

Trafikutredningen har kompletterats med ett nytt avsnitt som beaktar vägföreningens synpunkter avseende tidigare redovisade trafikvärden. Utredningen har reviderats genom att beräkna ett högre antal resor per fastighet samt genom att inkludera samtliga detaljplaner längs den aktuella vägsträckan. Vidare har schablonvärden för säsongsvariationer tillförts, särskilt avseende sommartid då fler fritidshus i området nyttjas och trafikmängden ökar.

Utredningen har även förstärkts med en fördjupad kapacitetsanalys, där möjligheter till förbättringsåtgärder, exempelvis nya mötesplatser, redovisas. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter har analyserats mer

ingående. Sammanfattningsvis visar den kompletterade trafikutredningen att vägen har kapacitet för den tillkommande exploateringen.

Planbeskrivningen har uppdaterats i avsnitt 5.14 Trafik och mobilitet för att återspegla ovanstående. En mer detaljerad redovisning av trafikutredningen och kommunens bedömning återfinns i svaret till Åhults samfällighetsförening i detta dokument.

Sakägare 2

En skogsbilväg bör ha en körbana som är minst 3,5 meter bred, men Breddningen kan behövas i kurvor och vid anslutningar. Det är också viktigt Att ha tillräckligt med utrymme för mötesplatser och vändplaner.

Här är några detaljer om bredden på skogsbilvägar:

- Körbana: Minsta bredd är 3,5 meter, men breddningen kan behövas.
- Väggata: En väggata på 20 meter bred ger utrymme för vägbana, diken och fritt utrymme till skogskanten, enligt Skogskunskap.
- Mötesplatser: Mötesplatser bör vara minst 6,5 meter breda och 25 meter långa med full bredd.
- Vändplaner: Vändplaner bör ha en radie på minst 13 meter.
- Hinderfrihet: 2 meter fritt utrymme från vägens mitt bör finnas, och frihöjden över körbanan bör vara 4,5 meter.

En bred väg/gata ger entreprenörer större flexibilitet vid byggnation och minskar risken för skador på omgivande skog och rötter. Det är också viktigt att beakta variationer i terrängen och behovet av breddning i kurvor och vid anslutningar.

Detta i enlighet med AI översikt, Google 2025-08-28

Men det gäller att vägens placering ska vara orörd mer eller mindre. Föreslagen dragning av väg omöjliggör att transport med skogsbil och skogsläp kan ske. Det finns inget utrymme för kurvtagning ut på sjövägen.

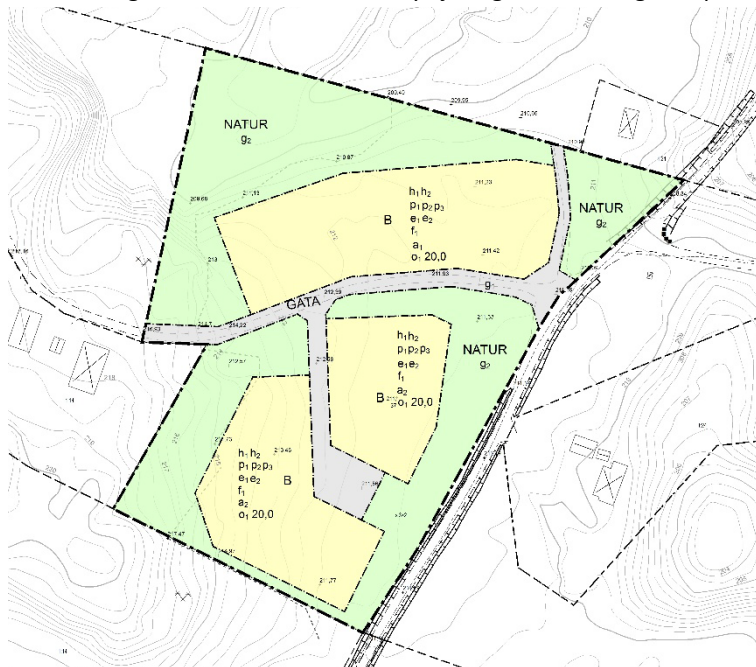
Jag har gjort ett preliminärt förslag hur en godtagbar lösning kan se ut i bifogad pdf-fil.

Vägen bör bevaras med en bredd av minst 4 m och att möjlighet för skogsfordon kan nå sjövägen både norr och söderut. Det gäller också att den tomtmark som är föreslagen är tillräckligt långt från skogsvägen så att eventuella framtida planteringar, träd eller liknande hinder där inte påverkar möjligheten att skogsvägen kan utnyttjas.



Kommunen: Yttrandet noteras.

Med anledning av inkomna synpunkter har plankartan reviderats så att vägens sträckning har justerats till en mer rak utformning, i enlighet med befintligt läge. Syftet är att undvika kurvpartier som kan försvåra framkomligheten för större fordon och därigenom förbättra både funktionalitet och trafiksäkerhet. Planförslaget anger en vägbredd 4,5 meter för skogsväg samt en in och utfart till väg 17060 på 18,5 meter vilket bedöms vara en ändamålsenlig dimensionering utifrån den förväntade trafikmängden samt de fordonstyper, särskilt skogsfordon, som förväntas nyttja vägen. Se utdrag från plankartan nedan.



Sakägare 3

Som tidigare påpekats motsätter vi oss detaljplanen för Lerås 1:1. En stor del i detta är oron över den ökade belastningen på väg 17060, vilket vi delar med flertalet boende och markägare utmed vägen, utifrån vad som går att utläsa i Samrådsredogörelsen. Om nu många boende uttrycker en oro för trafiksituationen bör det väl vara något som kommunen lyssnar på och tar till sig och inte bara hänvisar till en Trafikutredning som utförts i februari. Man kan ju fråga sig hur representativ den är och vilka slutsatser man kan dra av denna. Det kunde ju varit rimligt att man utfört mätning en vecka under sommaren också, när människor är ute och promenerar, cyklar och plockar bär och svamp.

Vi finner att Vaggeryds kommun utifrån de svar som ges anser det viktigare att uppfylla mål såsom "spontan lek i naturnära miljöer och närhet till vatten. Den goda belägenheten i området för bostadsformer skapar förutsättningar för ett socialt och möjliggör frihet att utveckla och tillgodose egna intresse" än säkerheten för de som ska promenera eller cykla på vägen.

Vi anser inte att kommunen tar sitt ansvar om man först godkänner att det kan byggas 7 st villor för att sedan när det kommer till trafiksäkerhet, infrastruktur och åtkomst till vatten inte tar något ansvar för det som ligger utanför detaljplanens område. Där anser vi att kommunen har en direkt skyldighet att se till att det löses.

Vilket ansvar kommer kommunen till exempel att ta om det visar sig att trafikbelastningen blir större än vad som antas i utredningen? Som det har låtit hittills kommer kommunen lämna ansvaret av åtgärder till den privata vägsamfälligheten, är detta rätt tolkat?

Vi vill att kommunen även utreder möjligheten att använda markägarens befintliga grusväg med anslutning till väg 815 till de tilltänkta fastigheterna. I dagsläget ansluter samma fastighet invid fastigheten som kommer att ha utfart utmed väg 17060 och med en tillkommande ökad belastning på väg 17060 och i tillägg den redan ökande mängden trafik som går på vägen 815 ser vi det som mer lämpligt att använda den befintliga grusvägen uppifrån befintlig väg 815 och anslutning till detaljplaneområdet från norr och inte via den redan hårt

belastade vägen 17060. Vid väg 17060 i höjd med detaljplanen kan förslagsvis göras en vändplan utan biltrafik till bostadsområdet.



Vår generella ståndpunkt är fortsatt efter samrådsredogörelsen, med de åsikter som har förts fram, att denna detaljplan inte bör genomföras alls utan att det även fortsättningsvis bara ska ges enstaka bygglov i detta område kring Sandsjön.

Vi anser inte att kommunen har kunnat visa vilka positiva effekter den här detaljplanen skulle ha för omkringliggande markägare eller befintliga boende utan det är andra politiska intressen som uppenbarligen styr här.

Kommunen: Yttrandet noteras.

Trafikmätningen genomfördes under en vecka i februari genom slangmätning. Under perioden var vägen delvis avstängd på grund av tjällossning, vilket innebar en tillfällig viktbegränsning om 4 ton. Detta kan ha påverkat trafikflödet i viss utsträckning. Då det saknas verksamheter med återkommande tung trafik bedöms mätningen ändå vara representativ för områdets normala belastning.

I vägföreningens granskningsyttrande påpekades att trafikbelastningen är som högst under sommarhalvåret till följd av fritidsboende och ökade rekreationsaktiviteter. Enligt föreningen genererar befintliga bostäder ungefär dubbelt så många resor sommartid jämfört med vintern. För att bemöta denna oro har kommunen samrått med vägföreningen och därefter beställt en kompletterande känslighetsanalys.

Utredningen redovisar även trafiksäkerhetshöjande åtgärder som vägsamfälligheten kan vidta. Kommunen är inte väghållare för samfällighetens väg och saknar därmed mandat att besluta om eller styra trafikflöden på privata vägar likt påpekad grusväg genom planområdet mot väg 815. Kommunen avser inte att utreda den befintliga grusvägen med anslutning till väg 815. Vägen bedöms hålla en avsevärt lägre standard än väg 17060, vilken utgör huvudväg i området.

Kompletterande känslighetsanalysen bygger på vägföreningens egna uppgifter om trafikmängder. Tidigare beräkningar utgick från 4 resor per bostad och dygn, medan Åhults samfällighetsförening anger cirka 5,3 resor per bostad och dygn, vilket motsvarar cirka 30 procent högre resande. Analysen bekräftar att vägen har tillräcklig kapacitet för den ökade användning som detaljplanerna för Lerås, Rastad och Grimjö medför.

Trafikverkets riktvärde för kapacitetsproblem är 770 fordon per dygn. Prognosen för området är cirka 420 fordon per dygn, vilket motsvarar drygt/lite mer en hälften av 770. Utredningen visar att mötesfrekvensen vid

maximal trafikmängd är ett fordon ungefär varannan minut och att avståndet mellan mötesplatserna är cirka 670 meter. Vägen har 19 skyltade mötesplatser, cirka 60 infarter samt bredare partier, vilket sammantaget ger omkring 79 mötesmöjligheter – i genomsnitt var hundra meter. Ett fordon passerar i genomsnitt sex mötesplatser innan möte med ett annat fordon.

Att pröva markutvecklingen genom detaljplan bedöms fortsatt mer ändamålsenligt än att hantera enskilda bygglovsansökningar. Genom planläggning säkerställs samordning av infarter, anslutning till kommunalt vatten och avlopp samt en bebyggelse som harmonierar med landskapsbilden. Detaljplanen innehåller även bestämmelser om utformning, såsom takvinkel, begränsad byggnadsarea och större tomter, för att möjliggöra en enhetlig struktur.

De positiva effekterna av planförslaget redovisas i planbeskrivningen. Planbeskrivningen redovisar de sociala effekterna av en utveckling av området. Fler permanentboende bedöms bidra till ökad social samvaro och engagemang i lokala föreningar. Utbyggnaden innebär dessutom att fler fastigheter ansluts till vägföreningen, vilket kan stärka föreningens långsiktiga förvaltning. Samt att planen möjliggör även bevarande av grönområden genom att naturmark säkerställs i detaljplan.

Arbetet med detaljplanen följer ett politiskt uppdrag från kommunstyrelsen i enlighet med översiktsplanens mål om att utveckla en levande landsbygd (kapitel 5.1.3 i översiktsplanen).

Privatperson 1

Trafiken

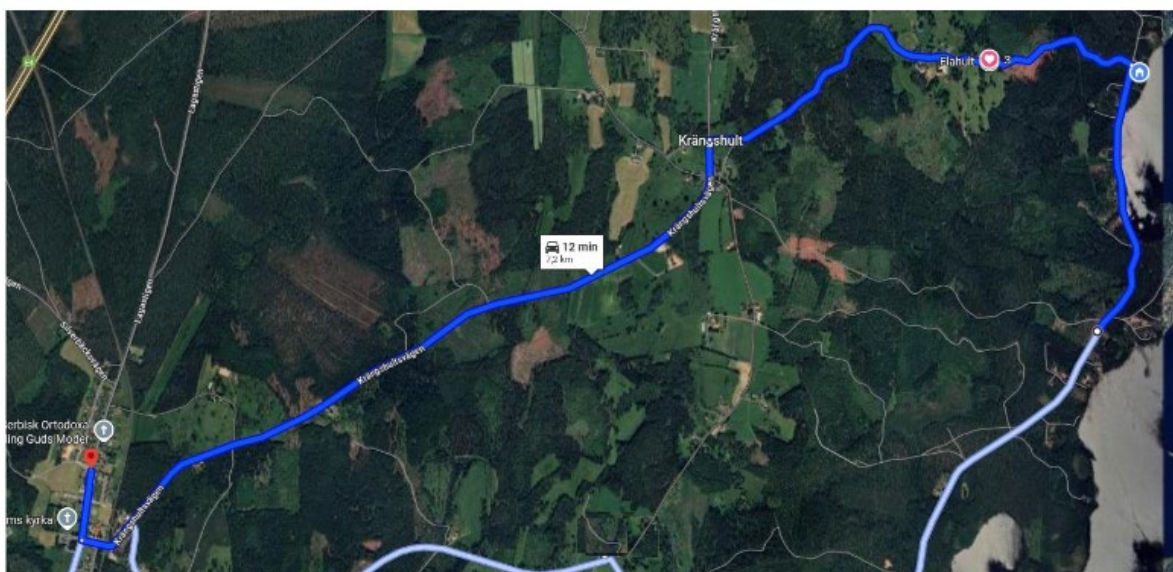
Jag ifrågasätter starkt den trafikmätning som gjorts. Jag har svårt att se att man vid någon tidsperiod på året skulle kunna mäta en lägre trafikvolym än under den valda perioden. En av de kommentarerna som ges är att vägen var avstängd för tung trafik. Detta är helt korrekt, men det behöver inte ligga en industribyggnad på sträckan för att det ska förekomma tung trafik. De flesta traktorekipage och virkestransporter räknas som tung trafik.

Faktumet att vägen stängs av på grund av tjällossning är verkligen något som påverkar vår planering av jord- och skogsbruk så nej, det är inte försumbart. Det här faktumet är relevant för alla markägare längs med väg 17060 oavsett om de vill erkänna det eller inte.

Men framför allt så diskvalificeras trafikmätningen av att den genomfördes under rådande sportlov! Undertecknad var bortrest, min närmaste granne var bortrest och min fjärde granne var också bortrest. Sannolikt var vi inte de enda som var bortresta längs väg 17060 och troligen fanns det också de föräldrar som hade barn hemma från skolan och inte pendlade som brukligt under mätperioden.

Denna trafikmätning var i stort sett meningslös. En relevant mätning skulle ha genomförts vecka 20-27 då skolloven är begränsade, fritidsboende har börjat nyttja vägen och den är öppen för tyngre trafik. En dimensionering av vägen kan inte ske efter minsta möjliga trafikvolym. Den måste givetvis ta hänsyn till den maximala.

Som tidigare påpekats så kommer sannolikt en del av trafiken till och från det föreslagna området att ha destinationen Byarum. Googles föreslagna väg är via en mindre grusväg över min fastighet, se bilden nedan. Det är den kortaste och snabbaste vägen. Har ni mätt trafikvolymen på den vägen? Det är redan idag besvärande med all genomfartstrafik på denna väg.



Ett alternativ som skulle lösa problematiken ovan är att fastigheten Lerås 1:1 som är exploatör öppnar upp den idag igenbommade vägen som leder från det föreslagna området till Krängshult. Den vägen skulle bli den snabbaste och kortaste vägen till Byarum och ut på E4:an för pendlare. Den skulle dessutom inte störa andra fastighetsägare än den som de facto säljer sin mark. Och öppnar man upp den vägen så behöver man inte ens ansluta området till väg 17060. Exploatören kan lösa sitt behov utan inblandning av eller påverkan på övriga vad gäller trafiksituationen.

Slutsats

Min slutsats är att man fortfarande har alltför stora brister i studierna av effekterna eller påverkan på området runtomkring. Det är enligt mig helt oacceptabelt att ge ett godkännande för förslaget på ett så bristande underlag.

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

Kommunen: Yttrandet noteras.

För att fastställa den aktuella belastningen på väg 17060 genomfördes en trafikutredning under vecka 9–10 (26 februari–4 mars 2025). Mätningen utfördes med slangmätning och omfattade både vardagar och helg, vilket ger ett representativt underlag för vardaglig pendling. Under perioden rådde tillfällig viktbegränsning till 4 ton på grund av tjällossning. Detta kan ha påverkat flödet marginellt, men bedöms inte förändra resultatet i någon avgörande grad eftersom området saknar verksamheter med regelbunden tung trafik.

Utredningen visar att trafiknivåerna ligger under rekommenderade gränsvärden för årsdygnstrafik (ÅDT) innan kapacitetsproblem kan förväntas uppstå. Mätningar vid tre punkter längs sträckan visar samstämmiga nivåer som bedöms vara inom normala intervall för vägens funktion som huvudväg.

Med anledning av vägföreningens och boendes synpunkter har kommunen låtit komplettera trafikutredningen med en känslighetsanalys. Den tar hänsyn till föreningens uppgifter om högre trafiknivåer, samtliga pågående detaljplaner längs sträckan. Utredningen kompletteras med schablonvärden för ökad sommartrafik kopplad till fritidsboende.

Känslighetsanalysen visar att ett maximalt beräknat flöde om cirka 420 fordon per dygn kan hanteras inom vägens kapacitetsramar. Vid denna belastning uppstår möte med annat fordon i genomsnitt varannan minut. Vägen är försedd med 19 skyltade mötesplatser samt cirka 60 infarter och bredare ytor, vilket sammantaget ger cirka 79 möjliga mötespunkter, motsvarande ungefär en mötesmöjlighet per hundra meter. Ett fordon passerar i genomsnitt sex mötesplatser innan ett möte inträffar.

Kommunen har inte utfört trafikmätningar på den alternativa sträckning mot Byarum som nämnts i inkomna yttranden. Utredningen bedömer att denna väg som utgör grusväg med lägre standard, inte är ett likvärdigt alternativ till väg 17060 som bedöms ha högre standard. Huvudbedömningen står därför fast att väg 17060 utgör den mest lämpliga anslutningsvägen för området.

Kommunen är inte väghållare för den aktuella vägen 17060. Ansvar för drift, underhåll och eventuella standardhöjande åtgärder ligger hos vägsamfälligheten. Utredningen redovisar möjliga förbättringsåtgärder, såsom ytterligare mötesplatser, som kan bidra till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.

Miljö och Byggnämnden

Miljö- och byggnämnden beslutar att tillstyrka detaljplan för del av fastigheten Lerås 1:1.

Kommunen: yttrandet noteras.

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutar att inte lämna några synpunkter på granskningen.

Kommunen: yttrandet noteras.

Åhults samfällighetsförening

Bakgrund

Åhults Samfällighetsförening (717902-0289) förvaltar gemensamhetsanläggningen, enskilda vägen 17060. Gemensamhetsanläggningen förvaltas enligt Lantmäteriets beslut 96/630 1997-05-26.

Vägen har statligt (60%) och kommunalt (40%) bidrag för drift- och underhåll. Huvudvägen har trafikklass "hög" i Trafikverkets bedömning.

Antalet andelsägande fastigheter och arrendehus är för närvarande enligt följande, 28 markägare/skogsfastigheter, 55 bofasta hushåll samt ungefär 100 fritidsbostäder. Av de 55 bofasta bor 52 st utmed den aktuella sträckan, 3 st bor inom fastigheter på Gärarov och använder troligen väg 17060 endast ca 350 m i den södra änden.

Vägen sträcker sig från Trafikverkets lv 799 i söder vid Mölna till Trafikverkets lv 815 i norr vid Rastad/Tokarp. På sträckan finns även en mindre vägdel mellan huvudvägen och Åhult.

Totalt omfattas förvaltningen av 8 540 m väg. Vägens standard är en enfältig belagd väg med ett 15-tal mötesplatser. Vägens bredd är i snitt 4,3 meter med en variation mellan 3,8 till 4,6 meter. Vägens beläggning förnyades i sin helhet år 2021.

Inledning

Styrelsen för Åhults Samfällighetsförening har tagit del av de föreslagna detaljplanerna daterade 2025-06-27

samt 2025-09-24 och avger härmed nedanstående synpunkter.

Styrelsen tackar för att flera av föreningens angivna synpunkter i samband med yttrandet 2024-12-20 har beaktats och finns kravställda i nuvarande version av planförslaget.

Styrelsen har dock flera synpunkter på "PM TRAFIKUTREDNING – EXPLOATERING LÄNGS VÄG 17060, VAGGERYDS KOMMUN" daterad 2025-03-17

Tidpunkt för Trafikmätning

Styrelsen påpekar att den trafikmätning som genomfördes utmed väg 17060 utfördes under februari 2025, då trafikmängderna utmed väg 17060 är som allra lägst. Dessutom hade Styrelsen några dagar tidigare beslutat om förbud för trafik med fordon över 4 tons totalvikt på grund av att tjällossningsperiod hade börjat. Detta beslut har minskat den tunga trafiken, styrelsen tillåter nödvändig nyttotrafik såsom skolskjuts, soptömning och eventuella akuta slamtömningar. Under vintern står de flesta fritidsboenden tomma så att trafiken som uppstår under februari är i huvudsak genererad av oss som är permanent boende.

För oss som bor utmed vägen märks väldigt stor skillnad på trafikmängden i februari jämfört med trafikmängd under månaderna maj till augusti. Detta har vi beräknat i tidigare översänt yttrande daterad 2024-12-20.

Styrelsen accepterar inte att Kommunen genom trafikmätning visar att vägen har tillräcklig kapacitet under 8 av årets 12 månader, vägen måste ha tillräcklig kapacitet under årets alla dagar

Syftet med trafikutredningen

Styrelsen anser att "PM TRAFIKUTREDNING" mest har fokuserat på hastigheten och hur denna skall kunna sänkas, medan vi i Styrelsen hävdar att problemet med detaljplanernas stora mängder av föreslagna nya bostäder är framkomligheten och att med bibehållen hastighet kunna genomföra säkra resor, även vid möten, om- och förbikörningar av oskyddade trafikanter.

Föreningens enkätundersökning

Styrelsen har under september 2025 via e-post genomfört en enkätundersökning till de som i föreningens register är permanentboende. Detta med anledning av att "PM TRAFIKUTREDNING" har uttryckt flera märkliga och i vårt tycke rent felaktiga slutsatser om vilka vägval boende utmed vägen gör.

Dessa frågor ställdes:

Vilken väg tar Ni till och från vårt område för följande resmål:

1. Vaggeryd
2. E4 norr ut
3. E4 söder ut

Frågorna skickades till totalt 75 st e-postadresser för 55 st fastigheter.
Totalt inkom 66 svar.

Till frågorna bifogades en karta som är upprättad i enlighet med "PM TRAFIKUTREDNING":ens karta.

Sammanställning från enkäten med jämförelser och rubriker enligt "PM TRAFIKUTREDNING

- 2.1. "PM TRAFIKUTREDNING" översikt och punkterna 5.14.(1-3) och 5.1.12. (1-3) i de föreslagna Planbeskrivningarna

1-Vaggeryd

- "PM TRAFIKUTREDNING" anger att "För resor till Vaggeryd bedöms det givna vägvalet för de nordligaste områdena längs väg 17060 vara att färdas norrut till väg 815 och härifrån åt sydväst förbi Byarum"

I styrelsens enkätundersökning är detta inte fallet, endast 1 av 26 som bor i norra delen väljer denna väg. Styrelsen har i sitt yttrande 2024-12-20 påpekat att väg 17060 används för resor åt både norr och söder i större utsträckning än Trafikverkets väg 815 (Byarum-Väg 30 via Krängshult). Styrelsen är av uppfattningen att det är ojämnheterna, stora höjdskillnader och väldigt djupa vägdiken på väg 815 som gör att denna sträcka inte är det naturliga valet. Även järnvägspassagen i Byarum påverkar.

- "PM TRAFIKUTREDNING" anger att "För områden längs den mellersta och sydliga delarna av väg 17060 istället att färdas åt sydväst längs väg 17060 och sedan vidare åt sydväst till Vaggeryd längs väg 799"

I styrelsens enkätundersökning är detta också konstaterat, ingen åker via grusvägen över Flahult för att komma till Vaggeryd

2-E4 norr ut

- "PM TRAFIKUTREDNING" anger att "För resor mot E4N/Jönköping bedöms det givna vägvalet vara att färdas norrut längs väg 17060 till väg 815 och sedan vidare längs väg 30 för anslutning till E4 (se nordlig pil på kartan nedan)."

I styrelsens enkätundersökning är detta också konstaterat, 62 av 66 väljer detta alternativ.

3-E4 söder ut

- "PM TRAFIKUTREDNING" anger att "För resor vidare längs E4S bedöms det givna vägvalet för områden längs den norra delen av väg 17060 vara att färdas norrut till väg 815 och härifrån åt sydväst, via Byarum, till E4 vid trafikplats Vaggeryd Norra"

I styrelsens enkätundersökning är detta inte fallet, endast 20 % (13 av 66) som skall vidare till E4S väljer denna väg.

- "PM TRAFIKUTREDNING" anger att "För områden längs den mellersta delen av väg 17060 kan ett vägval vara att via grusväg färdas västerut och haka på väg 815"

I styrelsens enkätundersökning är detta inte fallet, endast 1 av 11 i den mellersta delen väljer grusvägen över Flahult.

- "PM TRAFIKUTREDNING" anger att "För områden längs de södra delarna av väg 17060 bedöms det givna vägvalet istället vara att färdas åt sydväst längs väg 17060 och härifrån vidare åt sydväst längs väg 799 via Vaggeryd till E4"

I styrelsens enkätundersökning är detta också konstaterat, här finns heller inga andra naturliga valmöjligheter.

Ovan redovisade enkätsvar innebär framförallt att "PM TRAFIKUTREDNING":s slutsats att väg 17060 skulle ha kapacitet att klara de i detaljplanerna tillkommande bostäderna inte stämmer

- 3. Nyttillkommen trafik av exploateringarna

Nedan kommentarer till ovanstående rubrik i "PM TRAFIKUTREDNING"

Styrelsen anser att antagandet under rubriken 3.1. Alstringsberäkning, att 4 resor per dygn per bostad är en för liten mängd.

Detta visas genom att summera "PM TRAFIKUTREDNING":s mätning av dygnstrafik vid norra och södra mätpunkten $133+145=278$ och dividera med antalet nu permanentboende 52 st vilket istället ger **5,3** resor per bostad per dygn.

Vidare har inte utredningen tagit hänsyn till den tidigare detaljplanen för Grimsjö 1:14 där **13** st bostäder är planerade.

- 3.2. Spridning av trafiken

Styrelsen har sammanställt en tabell som motsvarar Tabell 3 och 4 som finns i "PM TRAFIKUTREDNING" på sidan 44. I tabellerna har hänsyn tagits till Föreningens enkätsvar om resvägar och de gulmarkerade värdena ovan.

Tabell 3. Uppskattad spridning av trafiken för exploateringen i Rastad efter Åhults Samfällighetsförenings korrigering från enkätsvar. (vintertid, permanent boende)

Målpunkt	Andel	Körväg (med andel per vägval	Trafik per dygn
E4 N	35%	Vägval 1: Väg 17060 norrut, sedan väg 815 och 30 norrut (100%)	$159 * 35\% * 100\% = 56 \text{ f/dygn}$
Vaggeryd	35%	Vägval 1: Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (4%) Vägval 2: Väg 17060 söderut, väg 799 åt sydväst (96%)	$159 * 35\% * 4\% = 2 \text{ f/dygn}$ $159 * 35\% * 96\% = 53 \text{ f/dygn}$

E4 S	15%	Vägval 1: Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (44%) Vägval 2: Väg 17060 söderut, väg 799 åt sydväst (56%)	$159 * 15\% * 44\% = 10 \text{ f/dygn}$ $159 * 15\% * 56\% = 13 \text{ f/dygn}$
Övrigt	15%	Vägval 1: Väg 17060 norrut (50%) Vägval 2: Väg 17060 söderut (50%)	$159 * 15\% * 50\% = 12 \text{ f/dygn}$ $159 * 15\% * 50\% = 12 \text{ f/dygn}$
SUMMA	100%	Väg 17060 norr om exploateringen Rastad Väg 17060 mellan exploateringarna Rastad och Lerås Väg 17060 söder om exploateringen Lerås	$56 + 2 + 10 + 12 = 80 \text{ f/dygn}$ $53 + 13 + 12 = 78 \text{ f/dygn}$ $53 + 13 + 12 = 78 \text{ f/dygn}$

Tabell 4. Uppskattad spridning av trafiken för exploateringen i Lerås efter Åhults Samfällighetsförenings korrigering från enkätsvar. (vintertid, permanent boende)

Målpunkt	Andel	Körväg (med andel per vägval	Trafik per dygn
----------	-------	------------------------------	-----------------

E4 N	35%	Vägval 1: Väg 17060 norrut, sedan väg 815 och 30 norrut (100%)	$28 * 35\% * 100\% = 10 \text{ f/dygn}$
Vaggeryd	35%	Vägval 1: Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (5%) Vägval 2: Väg 17060 söderut, väg 799 åt sydväst (95%)	$28 * 35\% * 5\% = 0,5 \text{ f/dygn}$ $28 * 35\% * 95\% = 9 \text{ f/dygn}$
E4 S	15%	Vägval 1: Väg 17060 norrut, väg 815 åt sydväst via Byarum (25%) Vägval 2: Väg 17060 söderut, väg 799 åt sydväst (75%)	$28 * 15\% * 25\% = 1 \text{ f/dygn}$ $28 * 15\% * 75\% = 3 \text{ f/dygn}$
Övrigt	15%	Vägval 1: Väg 17060 norrut (50%) Vägval 2: Väg 17060 söderut (50%)	$28 * 15\% * 50\% = 2 \text{ f/dygn}$ $28 * 15\% * 50\% = 2 \text{ f/dygn}$
SUMMA	100%	Väg 17060 norr om exploateringen Rastad	$10 + 0,5 + 1 + 2 = 14 \text{ f/dygn}$

		Väg 17060 mellan exploateringarna Rastad och Lerås Väg 17060 söder om exploateringen Lerås	$10 + 0,5 + 1 + 2 = 14 \text{ f/dygn}$ $9 + 3 + 2 = 14 \text{ f/dygn}$
--	--	---	---

- 3.3. Total framtida trafik

Styrelsen har sammanställt en tabell som motsvarar Tabell 5 som finns i "PM TRAFIKUTREDNING" på sidan 45. I tabellen har hänsyn tagits till Föreningens enkätsvar om resvägar och de gulmarkerade värdena ovan.

Tabell 5. Trafik per sträcka av väg 17060 efter Åhults Samfällighetsförenings korrigering från enkätsvar (vintertid, permanent boende)

Sträcka längs väg 17060	Dagens dygnstrafik	Alstrad dygnstrafik	Total framtida dygnstrafik
Väg 17060 norr om exploateringen Rastad	133	$80 + 45 = 125$	$133 + 125 = 258$
Väg 17060 mellan exploateringarna Rastad och Lerås	111	$78 + 45 = 123$	$111 + 123 = 234$
Väg 17060 söder om exploateringen Lerås	145	$78 + 61 = 139$	$145 + 139 = 284$

Trafik under sommarmånaderna

I "PM TRAFIKUTREDNING" står att läsa under 2.2. Trafikflöden på sidan 11:

"Värt att notera är att det pågick ett arbete med vatten- och avloppssystemet längs väg 17060 under

tiden som slangmätningarna utfördes, vilket lär ha påverkat flödet till viss del. Å andra sidan är det inte otänkbart att flödet är lite högre generellt under sommaren. Som schablon kan man tänka sig att det extra flödet"

Ovanstående antagande och slutsats är direkt fel. Trafikmängderna är under perioden maj till augusti betydligt större än under resterande del av året.

Att trafikmängden varit större på grund av de pågående arbeten med utbyggnad av kommunalt VA, är förvisso sant, men det pågår och kommer alltid pågå olika typer av byggnationer i området, så denna ökning måste också klaras inom vägens totala kapacitet.

Det som dessutom kan ha påverkats i den genomförda trafikmätningen är att på grund av VA-arbeten har fler valt att resa norrut längs vägen eftersom arbetena vid tiden trafikmätningen gjordes var i den södra delen. Vid valet av att då köra norrut behövde färden inte störas av VA-arbetet.

Styrelsen anser att trafiken sommartid utmed vägen är helt åsidosatt och outredd i "PM TRAFIKUTREDNING"

Med exempelvis en 50 procentig närvaro i fritidshusen under sommaren behöver ovanstående värden i tabellform dubbleras, vilket innebär att "PM TRAFIKUTREDNING":s slutsatser inte kan accepteras vara underlag för att driva igenom detaljplanerna i dess nuvarande utformning, utan att exploatörerna bekostar de åtgärder som behövs.

Med ovanstående resonemang blir Tabell 5 enligt nedan:

Tabell 5. Trafik per sträcka av väg 17060 efter Åhults Samfällighetsförenings korrigerings från enkätsvar samt inkluderat 50 procentig beläggning i fritidshus (sommartid)

Sträcka längs väg 17060	Dagens dygnstrafik	Alstrad dygnstrafik	Total framtida dygnstrafik
Väg 17060 norr om exploateringen Rastad	133	80+ 45 = 125	(133+125) x 2= 516
Väg 17060 mellan exploateringarna Rastad och Lerås	111	78 + 45 = 123	(111+123) x 2= 468
Väg 17060 söder om exploateringen Lerås	145	78 + 61 = 139	(145+139) x 2= 568

Trafik som inte är inkluderad i något av ovanstående tabeller är:

- Tung nyttotrafik, på grund av förbud som gällde under trafikräkningen
- Båtagare som hyr båtplats av markägare
- Badgäster
- Bär- och svampplockare
- Veteranfordons kolonner som använder vägen
- Cykelmotionärer som kommer klungvis för träning

Styrelsen för Åhults Samfällighetsförening motsätter sig det som anges i Planbeskrivningarna för del av Lerås 1:1 och Rastad 1:6 mfl, att det är Samfällighetsföreningens ansvar att utföra och bekosta erforderliga nödvändiga åtgärder som följer av föreslagna exploateringar.

Styrelsen kräver att dessa kostnader skall bäras av exploatörerna och utföras efter samråd och anvisningar från Samfällighetsföreningen.

Tidigare beslut av Styrelsen nedan, är fortfarande gällande:

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

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

Kommunen: Yttrande noteras.

Med anledning av inkomna synpunkter från Åhults samfällighetsförening har den genomförda trafikutredningen kompletterats. Föreningen framförde att de redovisade trafikmängderna bedömdes vara för låga. Trafikutredningen har därför utökats med ett nytt kapitel som särskilt beaktar dessa synpunkter.

I den reviderade utredningen har följande justeringar och fördjupningar genomförts

- Antalet beräknade resor per fastighet har justerats enligt vägföreningens siffror.
- Samtliga detaljplaner längs aktuell vägsträckning har inkluderats i trafikprognosen.
- Schablonvärden för tillkommande trafik under sommartid, då fler fritidshus nyttjas, har införts.
- Kapacitetsanalysen har fördjupats och omfattar nu även möjligheter till kapacitetshöjande åtgärder, såsom anläggande av mötesplatser.
- Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter utvärderas mer ingående.

Den sammanvägda bedömningen i trafikutredningen är att vägen har kapacitet att hantera den tillkommande exploateringen. Den aktuella detaljplanen Rastad som omfattar vägföreningens väg, möjliggör även en framtida breddning av vägområdet och därmed utrymme för kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Planbeskrivningen har kompletterats i avsnitt 5.14 Trafik och mobilitet med en sammanfattning av den reviderade trafikutredningen.

En mer detaljerad genomgång av trafikutredningen och kommunens bedömning redovisas nedan.

Tidpunkt för Trafikmätning

För att ta fram ett underlag för trafikförhållandena genomfördes en slangmätning mellan 26 februari – 4 mars 2025 och omfattade mätningar under både vardag och helg. Under mätperioden beslutade vägföreningen att stänga vägen för fordon över 4 ton på grund av tjällossning, vilket kommunen inte hade kännedom om i förväg. Kommunens bedömning är att mätningen ändå är representativ, då området saknar större industrier, påverkan var begränsad och endast ett fåtal tunga transporter uteblev.

Utredningen har kompletterats med en känslighetsanalys baserad på vägföreningens antaganden om sommartrafik. Analysen visar att även vid högsta beräknade trafikflöde, cirka 420 fordon per dygn, ligger trafiken långt under de nivåer där kapacitetsproblem uppstår enligt Trafikverkets riktlinjer (770–2 300 fordon per dygn). Väg 17060 har dessutom flera mötesplatser och bredare partier som bidrar till framkomlighet.

Syftet med trafikutredningen

Kommunen bedömer att trafikutredningen inte enbart redovisar kapacitet, utan även lämnar förslag på åtgärder som kan förbättra trafiksäkerheten.

Med anledning av framförda synpunkter har kommunen kompletterats med en analys av mötesplatser för att säkerställa bibehållen hastighet och ett jämnt trafikflöde. Förutom de 19 markerade mötesplatserna konstateras att vägen i praktiken är bredare vid anslutningar från grusvägar och vid infarter till bostäder. Vid platsbesök har cirka 60 sådana naturligt bredare platser identifierats. Sammanlagt finns således omkring 79 platser där vägen är bredare, motsvarande en bredare plats ungefär var 100:e meter längs den 7,7 km långa sträckan.

Vid det scenario som innebär högst trafikflöde till exempel under sommartid enligt vägföreningen kan upp mot 420 fordon per dygn köra och med ett antagande om att 13 procent av dygnsflödet sker under maxtimmen, uppgår flödet till cirka 27 fordon per timme och riktning. Detta motsvarar ungefär ett fordon varannan minut.

Vid 40 km/h färdas ett fordon cirka 670 meter på en minut, vilket innebär att möten i genomsnitt kräver en bredare plats var 670:e meter. Eftersom bredare platser finns ungefär var 100:e meter visar beräkningen att det med god marginal finns tillräcklig tillgång till mötesmöjligheter.

Föreningens enkätundersökning

Kommunen har tagit del av resultatet från vägföreningens trafikutredning.

Nyttillkommen trafik av exploateringarna

För att bemöta vägföreningens oro kring vägens kapacitet har utredningen kompletterats med beräkningar av den trafik som tillkommer genom exploateringarna. Beräkningen utgår från att varje ny bostad genererar i genomsnitt 5,3 resor per dygn.

Vägföreningen uppgav i sitt yttrande att området Grimsjö 1:14 skulle omfatta 13 fritidshus, men kommunen har korrigerat uppgiften till 10 hus, eftersom 4 av de 14 fritidshus som detaljplanen medger redan är uppförda.

Spridning av trafiken samt total framtida trafik

Kommunen har tagit del av vägföreningens siffror om spridning av trafiken samt total framtida trafik och valt att uppdatera trafikutredningen i kapitlet för känslighetsanalysen.

Trafik under sommarmånaderna

Utredningen utgår från att trafikbelastningen är som högst under sommaren. Vägföreningen har framfört att sommartrafiken innebär en fördubbling av dagens trafik, baserat på en schablon, även om ingen faktisk trafikmätning har utförts. En känslighetsanalys har därför kompletterats till utredningen och utredningen utgått från denna schablon för dagens trafik, men inte för den alstrade trafiken, eftersom en fördubbling av denna skulle innebära över 10 resor per bostad och dygn, vilket inte bedöms rimligt ens i en känslighetsanalys.

Utredningen har kompletterats med beräkningar av den trafik som tillkommer genom detaljplanerna. Beräkningarna bygger på att varje ny bostad genererar i genomsnitt 5,3 resor per dygn. För detaljplanen Grimsjö har kommunen justerat antalet fritidshus till 10, då fyra av de 14 möjliga byggnaderna redan uppförts.

Längs väg 17060 samsas samtliga trafikslag på samma yta, vilket är normalt för mindre landsvägar med låga hastigheter och begränsat antal oskyddade trafikanter. Avsaknaden av gång- och cykelväg bedöms därför inte utgöra en brist och det finns inget krav på att anlägga en sådan. Trafiksäkerhetsåtgärder såsom farthinder, speglar eller lokal breddning av vägen kan dock övervägas där sikten är begränsad.

Utredningen visar sammantaget att väg 17060 har kapacitet att hantera den trafikökning som detaljplanerna medför, även vid sommarens högsta belastning. Kommunen vill samtidigt framhålla att fler bostäder även kan innebära fler medlemmar i vägföreningen och därmed ett bredare ekonomiskt underlag för framtida åtgärder.

Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden har inte lämnat något yttrande i samband med samrådsförfarandet under år 2024. I granskningsskedet har förvaltningen gjort en genomgång av planhandlingarna och samrådsredogörelsen, med utgångspunkt i nämndens ansvarsområden. Syftet har varit att identifiera om inkomna synpunkter berör frågor inom nämndens ram, samt att bedöma i vilken utsträckning kommunen har tagit hänsyn till dessa aspekter. Förvaltningen konstaterar att flera synpunkter från Länsstyrelsen, privatpersoner och andra aktörer berör frågor om kulturmiljö, rekreation, friluftsliv och social tillgänglighet, områden som faller inom nämndens ansvar.

Nämnden betonar vikten av att dessa värden fortsatt beaktas i planläggningen och stödjer de synpunkter som lyft fram dessa perspektiv. Det är positivt att kommunen har genomfört vissa ändringar i planförslaget, såsom revideringar av planbeskrivningen och införande av planbestämmelser, i syfte att möta delar av ständpunkter som framförts.

Vissa frågor, såsom båtplatser, jakt och allemansrättens praktiska konsekvenser, ligger dock utanför detaljplanens direkta räckvidd och hanteras inte inom ramen för planen. Nämnden ser ändå ett värde i att

dess aspekter uppmärksammas i den fortsatta utvecklingen av området, särskilt med tanke på dess närhet till Sandsjön och de natur- och kulturmiljöer som finns i direkt anslutning till planområdet.

Kommunen: yttrande noteras.

Kommunledningskontoret instämmer med kultur och fritidsnämndens uppfattning att vissa frågor som lyfts såsom båtplatser och jakt ligger utanför detaljplanens ansvarsområde och därför inte kan regleras inom ramen för planen.

Kommunledningskontoret, Vaggeryds kommun

Februari 2026

Tilda Vesterlund Kocsis
Planarkitekt

Behnam Sharo
Stadsarkitekt

Torbjörn Åkerblad
Kanslichef/bitr.
kommundirektör



PLATS FÖR ATT GÖRA SKILLNAD