



**VAGGERYDS
KOMMUN**

Granskningsutlåtande

Detaljplan för fastigheten Klevhult 1:100

Vaggeryds tätort, Vaggeryds kommun, Jönköpings län



Ansvarig förvaltning:
Antagandehandling:
Dnr:
Standardförfarande:

Kommunledningskontoret
oktober 2026
KS 2024/158
Antagen av kommunstyrelsen

Om granskning

Syfte med detaljplanen

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för nya bostäder inom Klevshults tätort i Vaggeryds kommun. Planen möjliggör för förtätning av bostäder i varierande former, där bebyggelsen utformas med hänsyn till den befintliga byggda miljön.

Planens granskning

Planförslaget har varit utställt för granskning under perioden 2026-04-10 till och med 2026-05-04. Planförslaget har under utställningstiden varit tillgängligt via kommunens webbplats: www.vaggeryd.se/aktuelladetaljplaner. Fysiska handlingar har även varit tillgängliga på biblioteket i Vaggeryds tätort, Järnvägsgatan 12.

Inför granskningen har information skickats ut enligt sändlista, bland annat till kända sakägare och föreningar. Granskningen har även informerats genom en underrättelse på kommunens webbplats. Under granskningsutställningen har 8 yttranden inkommit.

Luftfartsverkets yttrande kommer inte redogöras i denna samrådsredogörelse med hänvisning till sekretess 18 kap 8 § OSL.

Totalt har 8 yttranden inkommit och 3 är med erinran.

Sammanställning av inkommande yttranden

Samrådskrets	Datum för inkommande yttrande	Med erinran	Uran erinran
Länsstyrelsen	2026-04-29	x	
Lantmäteriet	2026-04-28	x	
Trafikverket	2026-04-16	x	
Tekniska nämnden	2026-04-30		x
Kultur och fritids nämnd	2026-04-07		x
Vattenfall	2026-04-13		x
Länstrafiken	2026-05-05		x
Luftfartsverkets			

Revidering av planförslaget efter genomförd granskning

Planförslaget har efter genomförd granskning reviderats, bland annat med anledning av inkomna synpunkter. Utöver de ändringar som gjorts med anledning av synpunkterna har även vissa redaktionella justeringar genomförts i planhandlingarna.

Huvuddragen av förändringar återges i korthet nedan:

Förändringar avseende plankarta med planbestämmelser:

- Plankartan är uppdaterad med bestämmelse om skydd mot störningar, innebärande att bebyggelsen eller bullerskydd ska finnas längst egenskapsområdets gräns mot väg 846.
- Parhus tillåts endast i den nordvästra delen i syfte att skapa sammanhållen bebyggelse som reducerar buller från väg 846.
- För att förena officialservitutet för väg (till förmån för Klevshult 1:60) med den planerade gång- och cykelvägen på Klevshult 1:121 ändras markanvändningen. Då motorfordonstrafik inte ryms inom allmän plats för gång- och cykelväg, planläggs området istället som kvartersmark för Teknisk anläggning (E). Markanvändningen kompletteras med en egenskapsbestämmelse som säkerställer att området hålls tillgängligt för allmän gång- och cykeltrafik, samtidigt som angöring och nödvändig servicetrafik tillåts.
- Mark som inte får bebyggas har kompletteras i östra delen av planförslaget i syfte att skapa god sikt till vägnätet.
- Utfartsförbudet är reviderat och möjliggör utfart till Hagshultsvägen.

Förändringar avseende planbeskrivning:

- Kompletterat avsnittet 5.6.2 risk för olycka, här beskrivs konsekvenser kopplade till farligt gods längs närliggande vägar.
- Kompletterat avsnitt 5.6.1 Buller, med förklaring av mätpunkter för tung trafik. Trafikmätning har utförts söder om planområdet. Då målpunkten för den tunga trafiken i Klevshult ligger söder om planområdet passerar trafiken huvudsakligen via E4 och berör inte planområdet.
- Genomförande delen i planbeskrivningen är uppdaterad.

Inkomna synpunkter

Länsstyrelsen i Jönköpings län

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör risk kopplat till farligt gods samt buller behöver lösas på ett tillfredsställande sätt för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Risk för olyckor, farligt gods

Det är positivt att kommunen bedömt och tagit ställning till riskerna med farligt gods på E4an samt järnvägen. Avseende väg 846 saknas dock vidare motivering. I och med att det enligt kommunens uppgifter passerar mellan 2–400 tunga fordon per dygn och körbana så är detta ett betydande antal tunga transporter och riskerna kopplat till farligt gods behöver bedömas. Liksom anges i planhandlingarna innebär mängden tunga transporter att vägen enligt Länsstyrelsens vägledning utgör kategori väg-låg. Riskerna kopplade till farligt gods längs väg 846 behöver tydligare bedömas och det behöver framgå om några åtgärder är nödvändiga för att planen ska bli lämplig utifrån föreslagen användning.

Kommunens kommentar:

Kommunen har kompletterat avsnittet i planbeskrivningen som behandlar risker för olyckor samt redogör för konsekvenser kopplade till tunga transporter längs landsväg 846. Trafikuppgifter från NVDB visar att kommunen kan klassificera vägen som "väg – låg" enligt Länsstyrelsens vägledning.

Det faktiska flödet av tung trafik som passerar planområdet bedömer kommunen vara lägre än de uppmätta värdena, då en betydande andel av trafiken har målpunkter söder om planområdet. Denna trafik lämnar Europaväg 4 för att pausa på Rasta med tankstation och lastbilsparkering och passerar inte planområdet.

De transporter som förekommer från den lokala sågverksverksamheten utgörs huvudsakligen av virke och bedöms inte innebära någon ökad risk kopplad till farligt gods. Sammantaget bedöms riskerna från farligt gods längs väg 846 vara begränsade, och några ytterligare riskreducerande åtgärder kopplat till den till farligt gods längs väg 846 behöver inte vidtas.

Se kapitel: [5.6.2 risk för olycka](#)

Buller

I trafikbullerförordningen finns riktvärden som gäller vid planering av ny bostadsbebyggelse. Dessa riktvärden är bland annat att vid uteplats i anslutning till bostad bör den ekvivalenta ljudnivån inte överstiga 50 dBA och den maximala ljudnivån bör inte överstiga 70 dBA. För att uppfylla gällande riktvärden ska alltså dessa nivåer klaras. Trafikbullerförordningen anger dock att om ljudnivån om 70 dBA maximal ljudnivå ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

Vid planläggning ska nya bostäder lokaliseras, placeras och utformas på sådant sätt att de i största möjliga mån uppfyller gällande riktvärden. Att tillämpa undantag som innebär en högre bullernivå än antagna riktvärden är enligt Länsstyrelsens bedömning något som endast ska nyttjas om andra lösningar inte är möjliga. Länsstyrelsens bedömning i aktuellt fall är att byggrätterna borde kunna utformas och regleras på ett sådant sätt att riktvärdena kan uppfyllas utan att undantag tillämpas.

Utöver ovanstående är Länsstyrelsens uppfattning att bullerberäkningarna är baserade på ett exempel på exploatering som innebär parhus i den norra delen och kedjehus/radhus i den södra delen. Den sammanhängande illustrerade bebyggelsen i bullerberäkningarna innebär att byggnadskropparna till viss del

bildar bullerskydd som påverkar bullermiljön på gårdssidan. I och med att planen även medger andra typer av exploateringar som exempelvis parhus i den södra delen och friliggande villor i den norra delen så saknas det redovisning av hur bullersituationen blir vid en sådan bebyggelse. Bullerberäkningar behöver alltid ta hänsyn till alla möjliga exploateringar som planen medger och säkerställa att samtliga alternativ har förutsättningar att uppfylla gällande riktvärden. Med anledning av bullers negativa hälsoeffekter bör ny bostadsbebyggelse alltid utformas och regleras så att en så god utomhus miljö som möjligt säkerställs.

I sammanhanget bör det också förtydligas i planbeskrivningen varifrån bedömningen kommer att detaljplanen medför en trafikökning om ca 80 fordonsrörelser per dygn.

Kommunens kommentar:

Plankartan och planbeskrivningen har kompletterats i enlighet med länsstyrelsens synpunkter, för att säkerställa en god utomhusmiljö. Egenskapsbestämmelsen i den nordöstra delen har uppdaterats närmast landsväg 846 och järnvägen. För att skapa en sammanhängande, bullerskärmande struktur tillåts endast parhus i denna del. Detta kombineras med utökad prickmark och plusmark som styr byggnadernas placering enligt bullerutredningen.

I den södra delen planläggs marken för kedjehus, radhus och parhus. Sammanhängande bebyggelse eller bullerskyddsåtgärd ska placeras med långsidorna mot landsväg 846 för att möjliggöra skyddad utemiljö från buller. Den högsta ekvivalenta ljudnivån från vägtrafik uppgår till cirka 55 dBA närmast landsvägen, vilket innebär att riktvärdet klaras vid fasad.

Bortsett från transporter till sågverket via Byvägen finns inga kända målpunkter för tung trafik längs landsväg 846 sträckning utanför planområdet. Sträckan har den lägsta NVDB-klassificeringen för tung trafik.

Genomgående tung trafik i regionen hänvisas till E4, och den trafik som svänger av vid trafikplats Klevshult rör sig i huvudsak söder om planområdet (till tankstationen och lastbilsparkeringen). Järnvägen beräknas ha cirka 48 tåg per dygn år 2045. Antalet maximala bullertillfällen över 70 dBA är färre än fem per timme dagtid (kl. 06.00–22.00), vilket uppfyller trafikbullerförordningens krav för uteplatser.

Planbeskrivningen under avsnitt 5.6.1 Buller har förtydligats med hänvisning till bullerutredningens bedömning om trafikökning. Eftersom området har god tillgång till kollektivtrafik med en busshållplats i direkt anslutning och Klevshults station i nära anslutning bedöms inte alla resor ske med bil. Den faktiska trafikökningen förväntas därför bli lägre än den schablonberäknade.

Se planbeskrivning kapitel: [5.6.1 Buller](#)

Lantmäteriet

In och utfart till från området:

I planbeskrivningen anges att planområdets in- och utfart är placerad i den norra delen av området och att den enda anslutningen till planområdet sker från Hagshultsvägen.

I plankartan är det utfartsförbud mellan kvartersmarken och allmän plats gata (Hagshultsvägen) längs med hela sträckan. Plankartan som är den juridiskt gällande handlingen tillåter inte utfart mot Hagshultsvägen.

Kommunens kommentar:

Plankartan har reviderats inför antagandet och möjliggör in- och utfart till Hagshultsvägen, vilket också är den intention som beskrivs i planbeskrivningen. Revideringen innebär att utfartsförbudet har justerats så att anslutning till Hagshultsvägen tillåts.

Upphävande av Officialservitut för väg till förmån för Klevshult 1:60

I planbeskrivningen anges att det befintliga Officialservitut för väg till förmån för Klevshult 1:60 som idag belastar allmän platsmark ska upphävas genom lantmäteriförrättning i samband med detaljplanens genomförande. Klevshult 1:60 bedöms generera få fordonsrörelser, enbart resor för tillsyn, drift och underhåll av anläggningen på fastigheten. Den serviceväg som är nödvändig för fastigheten bedöms rymmas inom planens användning natur och befintlig infart bedöms kunna nyttjas fortsatt utan att någon ny rättighet bildas.

Lantmäteriet konstaterar att servitutet är nödvändigt för Klevshult 1:60s lämplighet. Ett upphävande av servitutet utan att någon ny rättighet bildas kommer troligen inte att gå att genomföra.

Kommunens kommentar:

Fastigheten Klevshult 1:121 belastas idag av ett vägservitut till förmån för Klevshult 1:60. I gällande detaljplan är denna yta utlagd som allmän platsmark för gång- och cykelväg. Eftersom allmän plats ska vara till för allmänheten är det olämpligt att den belastas av privata servitut. Dessutom förbjuder trafikförordningen motorfordon på gång- och cykelvägar, vilket skapar en konflikt med servitutets rätt till biltrafik. Sträckan är samtidigt en länk i Klevshults allmänna gång- och cykelnät.

För att säkra tillgängligheten för Klevshult 1:60 planläggs sträckan som teknisk anläggning, denna sträcka är nödvändig för att möjliggöra angöring till den tekniska anläggningen. Gång- och cykeltrafiken är en kompletterande funktion inom kvartersmarken. Officialservitut för väg, talar för att marken inte bör planläggas som allmän plats. Marken regleras med egenskapsbestämmelsen som innebär att ytan ska hållas öppen för allmän gång- och cykeltrafik, men att nödvändig servicetrafik och fastighetsangöring tillåts. På så sätt kan officialservitutet tillgodoses.

Konsekvenserna av att genomförandeavtal används behöver redovisas

När avsikten är att använda genomförandeavtal (teckna exploateringsavtal) ska kommunen enligt 4 kap. 33 § tredje stycket andra meningen PBL redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. LM2026/050018

Lantmäteriet konstaterar att redovisningen av innehållet i genomförandeavtalet förefaller vara utformad på ett tillräckligt tydligt sätt. Vid genomläsningen har dock inte någon redovisning av konsekvenserna (se ovan) hittats.

Planbeskrivningen behöver därför kompletteras med sådana skrivningar. Lantmäteriet har som stöd till kommuner 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.

Kommunens kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats med rubrik om konsekvenser av att genomföra planen med ett exploateringsavtal.

Se kapitel: 6.6 Konsekvenser av att detaljplanen genomförs med stöd av exploateringsavtal

Del av planen som bör förbättras:

Redovisning av hur befintliga planer påverkas

I planbeskrivningen finns på sidan 8 en tydlig redovisning av vilka befintliga detaljplaner som finns inom planområdet. Lantmäteriet uppmanar kommunen att se över denna då planområdet sedan samrådet har utökats något.

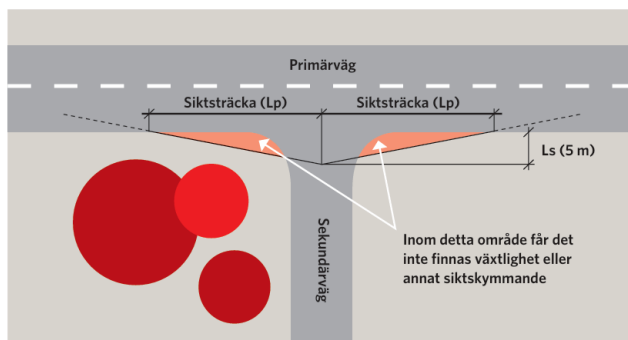
Kommunens kommentar: Planbeskrivningen har uppdaterat illustrationer som visar utökad planområdesgräns i norr.

Trafikverket

Synpunkter om trafiksäkerhet:

För att en väganslutning ska vara trafiksäker krävs tillräckliga siktsträckor. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det därför viktigt att plankartan säkerställer att sikten inte skymms vid anslutningarna till det allmänna vägnätet. Som plankartan är utformad möjliggör den att komplementbyggnader placeras invid väganslutningar mot allmän plats GATA/VÄG. Siktskymmande objekt bör inte tillåtas inom kvartersmarken vid väganslutningarna till Haghultsvägen och Landsvägen (väg 846). Detta kan exempelvis regleras genom punktprickad mark eller egenskapsbestämmelse om placering.

För att uppnå god trafiksäkerhet ska siktsträckan på primärvägen (L_p) minst motsvara rekommenderad minsta längd enligt diagrammet nedan. Mätningen utgår från en punkt fem meter in på sekundärvägen (L_s). Inom det område som utgör sikttriangel får inga siktskymmande objekt förekomma.



Figur 19. Fri sikt i korsning. L_p =siktsträcka primärväg. L_s =avstånd från primärväg där siktbedömning ska göras.

Kommunens kommentar:

Plankartan har reviderats i syfte att säkerställa trafiksäkerheten och upprätthålla goda siktförhållanden vid korsningen mellan landsväg 846 och Haghultsvägen. Utmed kvartersmarkens användningsgräns har plankartan kompletterats med mark som inte får bebyggas. Vidare har prickmarken utökats i planområdets nordvästra del för att garantera fri sikt och förhindra skymmande bebyggelse i anslutning till vägområdet.

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden har inte lämnat synpunkter på rubricerat ärende.

Kommunens kommentar: Yttrande noterat.

Kultur och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden har inte lämnat synpunkter på rubricerat ärende.

Kommunens kommentar: Yttrande noterat.

Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har inte lämnat synpunkter på rubricerat ärende.

Kommunens kommentar: Yttrande noterat.

Länstrafiken

Jönköpings Länstrafik ser positivt på detaljplanen och menar att det finns ett gott utbud med kollektivtrafik i närheten av byggnationen.

Kommunens kommentar: Yttrande noterat.

Kommunledningskontoret, Vaggeryds kommun

Oktober 2026

Planhandläggare: Tilda Vesterlund Kocsis



PLATS FÖR ATT GÖRA SKILLNAD