

Samhällsbyggnad

Antagande: 2026-02-18

Laga kraft: 2026-03-18

Detaljplan för Vårgårda Norra Gransknings- utlåtande

Granskningsutlåtande

Planens syfte och huvuddrag

Planens syfte är att möjliggöra etablering av nya verksamheter samt handel, ej livsmedelshandel som huvudändamål, i anslutning till Vårgårda tätort och E20.

Om granskningsutlåtande

Kommunen ska enligt plan- och bygglagen efter granskningstiden sammanställa samtliga synpunkter som kommit in i ett s.k. granskningsutlåtande. Granskningsutlåtandet ska innehålla en redovisning av kommunens ställningstaganden och förslag med anledning av synpunkterna. I de fall kommunen inte tillgodosett inkomna synpunkter bör det ges en tydlig motivering. Granskningsutlåtandet ska även innehålla information om på vilket sätt allmänheten har getts tillfälle att delta i planprocessen.

I detta granskningsutlåtande redovisas och bemöts samtliga yttranden som inkommit under granskningstiden. Yttrandena har oftast kortats ner och sammanfattats. De ändringar som framförda synpunkter har gett anledning till sammanfattas inledningsvis. Samtliga inkomna yttranden i sin helhet finns att begära ut hos kommunen.

Planprocessen

Planen upprättas med utökat förfarande enligt PBL 2010:900 (SFS 2014:900). Utökat förfarande ska användas då en föreslagen detaljplan:

- Inte är förenlig med översiktsplan samt Länsstyrelsens yttrande över den, eller
- Är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse, eller
- Kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (5 kap 7 § PBL)

Då planen innebär en relativt stor exploatering i utkanten av Vårgårda tätort bedöms den ha stort intresse för allmänheten. Den i planen föreslagna

markanvändningen stämmer bara delvis med vad översiktsplanen föreskriver. Därför handläggs planen med utökat förfarande.

Start-PM

Kommunstyrelsen gav 2020-06-17 § 151 i uppdrag åt Samhällsbyggnad/ Bygg- och Miljö att upprätta detaljplan för det aktuella området.

Samråd

Kommunstyrelsen gav 2021-09-29 § 191 Samhällsbyggnad/Bygg- och miljö i uppdrag att genomföra samråd för detaljplan för Vårgårda Norra. Samrådet pågick mellan 13 oktober – 3 november 2021. Planhandlingarna var utställda i receptionen i Vårgårda kommunhus, på Vårgårda kommuns hemsida, och har översänts för yttrande till myndigheter och sakägare. Annons var införd i Alingsås Tidning 2021-10-14.

De synpunkter som har inkommit under samrådet finns sammanfattade och kommenterade i samrådsredogörelsen.

Granskning

Kommunstyrelsen gav 2022-09-28 § 198 Samhällsbyggnad/Bygg- och miljö i uppdrag att genomföra granskning för detaljplan för Vårgårda Norra med tillägget att förbudet mot livsmedelshandel tas bort från plankartan. Granskningen pågick mellan 3 – 28 november 2022. Planhandlingarna var utställda i receptionen i Vårgårda kommunhus, på Vårgårda kommuns hemsida, och har översänts för yttrande till myndigheter och sakägare. Annons var införd i Alingsås Tidning 2022-11-03.

De synpunkter som har inkommit under granskningen finns sammanfattade och kommenterade längre fram i detta granskningsutlåtande.

Antagande

Det slutliga planförslaget lämnas över till kommunfullmäktige för antagande. Antagandet av planen förväntas ske under första kvartalet 2026.

Överklagande

Senast tre veckor efter att antagandebeslutet har kungjorts ska eventuella överklaganden skickas in till Vårgårda kommun.

Laga kraft

Om detaljplanen inte överklagas vinner den laga kraft tre veckor efter att antagandebeslutet kungjorts (omkring fyra veckor efter beslut om antagande).

Sammanfattning granskning

Inkomna yttranden remissinstanser		Erinran
1	Länsstyrelsen Västra Götaland	Med erinran
2	Lantmäteriet	Med erinran
3	Trafikverket	Med erinran
4	Alingsås och Vårgårda Räddningstjänstförbund	Med erinran
5	Vattenfall Eldistribution AB	Utan erinran
6	Vårgårda kommun/VA	Med erinran
7	Vårgårda kommun/Miljö	Med erinran
8	Polisen	Utan erinran
Inkomna yttranden sakägare		
9	Lund 3:21	Med erinran
10	Fagrabo 1:2	Med erinran

Under granskningstiden har åtta remissinstanser och två fastighetsägare framfört synpunkter/erinringar. Synpunkterna har bland annat berört:

- Outredda servitut och områden
- Geoteknik
- Farligt gods
- Skyfall
- Trafik
- MKN för vatten
- Huvudmannaskap för väg
- VA
- Byggnation på åkermark

Följande ändringar har gjorts i planen efter granskning:

- Bestämmelsen "E2 – pumpstation" har lagts till i områdets norra del.
- Tidigare outredda servitut visade sig vara outredda områden vilka nu har retts ut av Lantmäteriet.
- Konsekvenser för en olokaliserad nyttjanderätt och samtliga servitut har lagts till i tabeller i genomförandebeskrivningen.
- Konsekvenser och rättigheter för varje berörd fastighet har lagts till i tabeller i genomförandebeskrivningen samt att informationen i tabeller har uppdaterats.
- Planbeskrivningen har tydliggjorts avseende släckvattenflöde.

- Utfartsförbudet har utökats vid korsningen av väg 1916 och kvartersgatan.
- Utfartsförbudet har utökats utmed väg 1916 så att det endast finns tre fasta utfarter norr om Lund 3:16.
- Illustrationsplanen har kompletterats med ett trafikutformningsförslag.
- Riskutredningen har förtydligats gällande förutsättningarna för utredningen.
- Dagvattenhanteringen har kompletterats, justerats och förtydligats. Alla fristående delar har gjorts om till bilagor som länkats till dagvattenutredningen.
- Ett PM för skyfall har tagits fram (bilaga 3).
- Planbestämmelsen "a1" som avsåg villkor för startbesked har tagits bort.
- Planbestämmelsen "a1" som avser servitut för dagvattenanläggningar har tillagts.
- Planbestämmelse "dagvattendike" har tillagts inom naturmark.
- Planbestämmelse "n6" gällande markuppfyllnad har tillagts.
- Planbestämmelse "n5" har lagts till för avledning av dagvatten genom dike inom kvartersmark.
- Planbestämmelsen "skydd1" har förtydligats och flyttats till angränsande kvartersmark. Den benämns därför nu "n8". Bestämmelsen "skydd2" har ändrats till "skydd".
- Planbestämmelsen "f1" har förtydligats.
- Handel för livsmedel har tagits bort ur planen.
- Ytterligare fördröjning av dagvatten från området föreslås ske i den norra delen av naturmarken för att närma sig kraven i markavvattningsföreteget Tumberg m.fl. DF 1920, till vilket dagvattnet avleds efter fördröjning.

Förvaltningen bedömer att föreslagna ändringar inte innebär någon väsentlig ändring av planförslaget. Justeringarna bedöms därför inte kräva ny granskning av detaljplanen.

Inkomna yttranden och förvaltningens kommentarer

Yttranden med synpunkter återges i sammandrag samt kommenteras nedan. Datum då yttrandet inkom inom parentes.

Remissparter

Länsstyrelsen och SGI (2022-12-16)

SGI:s yttrande återges här endast i form av Länsstyrelsens sammanfattning av detsamma.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör miljökvalitetsnormer för vatten samt hälsa och säkerhet (skyfall, farligt gods, geoteknik och trafik-säkerhet) behöver lösas för att inte riskera en prövning av Länsstyrelsen om planen antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksentresse kommer att skadas påtagligt
- Mellankommunal samordning blir olämplig
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap)

Länsstyrelsen finner det dock inte uteslutet att:

- Miljökvalitetsnormer riskerar att inte följas
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, skred och erosion

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Hälsa och säkerhet – Geoteknik

Länsstyrelsen har hämtat synpunkter från SGI. Bedömningen från SGI är att de flesta tidigare synpunkter har beaktats till granskningsskedet. Den synpunkt som kvarstår gäller avsaknaden av stabilitetsberäkningar kring planerad damm. Kommunen behöver föra ett resonemang kring varför detta inte har gjorts samt överväga att komplettera den geotekniska undersökningen.

Hälsa och säkerhet – Farligt gods

Sedan planen varit på granskning har förutsättningarna ändrats så att även handel med livsmedel tillåts. Detta innebär att fler människor kan komma att vistas inom området men denna nya förutsättning hanteras

inte i riskutredningen. Länsstyrelsen anser vidare att förutsättningarna i riskutredningen inte är tillräckligt beskrivna för att det ska vara möjligt att granska utredningens slutsatser. Exempelvis saknas uppgifter om det kommer att finnas avåkningsskydd utmed E20 efter att vägen byggts ut. Av riskutredningen framgår att om avståndet mellan E20 och studerad bebyggelse är minst 50 meter eller om avståndet mellan väg 181 och närmsta bebyggelse är minst 30 meter hamnar individrisken på nivåer anses som låga och därmed behövs inga skyddsåtgärder. Länsstyrelsen kan dock inte se att några sådana avstånd finns reglerade på plankartan. Kommunen behöver med hjälp av en kompletterad riskutredning bedöma om riskerna är acceptabla även utifrån de nya förutsättningarna för handels-området samt reglera ett minsta avstånd från E20 och väg 181.

Hälsa och säkerhet – Skyfall

Kommunen behöver beskriva planens eventuella påverkan på området utanför planområdet samt framkomligheten till och från planområdet vid översvämning. Bland annat beskrivs i dagvattenutredningen en befintlig avvattningspunkt invid E20, som mottar vatten från ett stort område väster om E20. Omhändertagande av skyfallsvatten behöver beskrivas och eventuella åtgärder behöver fastställas som planbestämmelser.

Hälsa och säkerhet – Trafik

Då detaljplanen nu även tillåter dagligvaruhandel bedömer Länsstyrelsen att de ökade trafikflödena kan innebära förhöjd risk för trafikolyckor som inte är försumbar. Lösningar som ger en acceptabel trafiksäkerhet behöver diskuteras tillsammans med Trafikverket. Länsstyrelsen hänvisar i övrigt till Trafikverkets yttrande.

MKN för vatten

Planbeskrivningen behöver utifrån dagvattenutredningen tydligare redovisa hur stor fördröjningsvolym som ska anläggas för dagvattenhantering av hela det området som kommer att exploateras. Det framgår av planbeskrivningen att avrinning från tomterna även kommer att ske mot befintliga diken i öster och söder. Dessa diken syns dock inte på plankartan. Kommunen behöver förtydliga hur och till vilken grad dagvattnet som leds öster- och söderut renas. Dagvattenhanteringen är ett kommunalt ansvar som inte kan läggas på enskilda fastighetsägare. Det går dock att reglera att ytor inom kvartersmark ska vara genomsläppliga för att minska behovet av avledning av dagvatten.

Förvaltningens kommentar:

- Geoteknik

Konsult som utfört geoteknisk utredning har inför antagande studerat SGI:s synpunkt och gjort bedömningen att stabilitetsberäkningar som gäller för E-E lika gärna skulle kunna vara den beräkningssektionen som gäller över detaljhandeln, som SGI efterfrågar. Värdena är försiktigt valda för både friktionsvinkel och skjuvhållfasthet. Geotekniskt är jorden ganska lik. Området ska fyllas upp/planas ut likt som sektion E-E och då ska samma restriktioner gälla på båda områdena med laster och dammens placering. Att göra mer stabilitetsberäkningar skulle ge ungefärligt samma svar som de på E-E och inte ge några nya restriktioner/slutsatser. Mellan granskning och antagande har ovan bedömning stämts av med SGI. Planbestämmelse n₆ har inför antagande lagts till inom område HR₁Z.

- Farligt gods:

Riskutredningen har förtydligat att handel med livsmedel åter tagits bort ur planen och har kompletterats med information om avåkningsskydd längs E20 och ändrad väghastighet på väg 1916.

Riskutredningen har också kompletterats med ett teoriavsnitt om metodik och principer för riskvärdering. I planen regleras avstånden mellan bebyggelsen och E20 och väg 181 genom plankartans gränslinjer, så att individrisken säkras till låga nivåer utan krav på skyddsåtgärder.

- Skyfall:

Inför antagande har ett PM för skyfall (WSP, 2026) tagits fram för att hantering av skyfall, för att säkerställa framkomlighet till och från planområdet och hindra negativ påverkan på omgivningen. Resultatet av utredningen framgår av planbeskrivningen.

Trafikverket har ett dike som leder dagvatten från lågpunkten väster om planområdet (viadukten) som ansluter dike inom aktuell detaljplans norra del och sedan ansluter till Toppebäcken. Detaljplanen möjliggör för detta dike i plankartan. Med denna avvattningslösning bedöms problem vid extrem nederbörd i princip kunna elimineras och inget vatten blir stående vid viadukten. Lågpunkten bedöms därför inte påverka aktuellt planområde.

- Trafik:

Se kommentarer till Trafikverkets yttrande.

- MKN Vatten:

Inför antagande har PM Dagvatten uppdaterats (WSP, 2026-01-07) och visar att detaljplanens kvartersmark har ett fördröjningsbehov av 3550 m³, vilket utgår från att kunna hantera ett 10-års regn inklusive klimatfaktor. Utredningen visar förslag till och graden av rening av dagvattnet inom området.

Efter granskning har kommunen utrett möjligheten att fördröja och rena dagvatten genom en kombination av översilningsytor följt av sedimentationsmagasin. De underjordiska anläggningarna (magasin) inom kvartersmark regleras genom servitut på plankartan. Detta syftar till att behålla marken som kvartersmark och möjligheten att nyttja marken för logistik eller parkering för de framtida verksamheterna, samtidigt som kommunen kommer ha ansvaret för dagvattenhanteringen genom servitut för de underjordiska anläggningarna. Områden för underjordiska anläggningar är reserverade i plankartan i enlighet med uppskattat behov. Ytan för servituten är reglerad med prickad mark och bestämmelsen a₁.

De diken som idag finns inom planerad kvartersmark ska tas bort. De diken som ligger i naturmark föreslås att finnas kvar och nya diken regleras för att flödena ska kopplas samman. Det föreslås att dagvatten från planområdet efter fördröjning och rening i underjordiska magasin kan rinna till dessa diken. Dessa magasin är placerade på kvartersmark men är reglerade med servitut till förmån för Vårgårda kommun.

Planbestämmelser som lagts till:

- a₁
- prickad mark
- dagvattendike

Befintliga diken som omnämns i dagvattenutredningen (WSP, 2026-01-07) redovisades i en bilaga som tyvärr inte kom med granskningshandlingarna. Dessa redovisas i bilagan och har förtydligats i dagvattenutredningen samt reglerats i plankartan och illustrerats i illustrationsplanen.

Lantmäteriet (2022-11-24)

Yttrandet inkluderar två utdrag ur karta som ej återges här.

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras:

Alla förutsättningar inom planområdet behöver utredas

Inom planområdet behöver samtliga förutsättningar vara fullständigt redovisade så att varje berörd fastighetsägare eller rättighetsinnehavare kan bedöma vilka konsekvenser planförslaget kommer att medföra för dem. Det finns tre outredda servitut som behöver utredas innan planen antas. Det finns också två outredda områden som behöver utredas för att få fram alla delägare, så att alla som blir berörda av planförslaget redovisas.

Delar av planen som bör förbättras:

Påverkan på befintliga fastigheter och rättigheter

I planbeskrivningen redovisas fastigheter och rättigheter inom planområdet, men ingen information om hur de kommer att påverkas. Samtliga konsekvenser bör redovisas.

Ersättning för upphävande av GA

Gemensamhetsanläggningen (ga) Lund ga:3 behöver som en följd av planförslaget upphävas. Enligt 40 a § anläggningslagen ska ägaren till den mark som blir av med belastning av en ga betala ersättning till de fastigheter som deltagit i ga:n om det uppkommer en skada. I planbeskrivningen nämns ej dessa regler som inte är dispositiva och numera gäller när en ga upphävs.

Planbestämmelse som saknar lagstöd

I planförslaget används en bestämmelse om villkor för startbesked: "a₁: startbesked får inte ges förrän dammen har kommit till stånd". I PBL 4 kap 14 § framgår för vilka villkor ett startbesked får villkoras. Det angivna villkoret i a₁ går inte att tolka in i dessa, och saknar därmed lagstöd.

Fastighetsgräns utan gränspunkter i registerkartan i anslutning till kvartersmark

I planförslaget har kvartersmark för verksamheter, industri och pumpstation lagts ut i direkt anslutning till fastighetsgränsen mot Fagrabo 3:1 och Tumberg 3:2. Den aktuella fastighetsgränsen saknar både enligt grundkartan och den digitala registerkartan inmätta gränspunkter. Märk att detaljplanens utbredning inte påverkas om fastighetsgränsen visar sig ha ett annat läge. Risken är att antingen en del av kvartersmarken ligger på grannfastigheten eller att det blir en remsa mellan planlagd mark och fastighetsgräns.

I denna typ av fall handlar det om att gränsen är ett objekt av vikt för planbestämmelser enligt HMK Handbok Digital Grundkarta 2021. När en sådan gräns är osäker bör man 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. När gränsens läge är klarlagd kan eventuell anpassning av planen göras till gränsen.

Inlösen av allmän plats med kommunalt huvudmannaskap

Fastighetsreglering för mark för allmän plats kan ske utan överenskommelse. Det bör tilläggas att om kommunen är huvudman för den allmänna platsen så har kommunen rätt att lösa in de allmänna platserna med kommunalt huvudmannaskap utan stöd av överenskommelse. Kommunen har också skyldighet att på fastighetsägares begäran lösa in den allmänna platsen.

Delar av planen som skulle kunna förbättras:

Skillnad på byggnadsarea och bruttoarea

I planbeskrivningen skulle det kunna klargöras vad skillnaden är på byggnadsarea och bruttoarea, då båda begreppen används i planen.

Byggnadshöjd bör helst inte användas

Boverket rekommenderar att höjd på byggnadsverk endast i undantagsfall regleras med byggnadshöjd. Inom rättspraxis finns olika tolkningar av begreppet vilket kan leda till att bygglovsprövning försvåras. I första hand bör totalhöjd,nockhöjd eller möjligen takfotshöjd användas.

Kommer anslutningsavgifter att tas ut?

I planbeskrivningen står att tillkommande byggnader inom planområdet ska anslutas till kommunalt VA. Det kan tydliggöras om det ska tas ut avgift för varje byggnad/fastighet som ansluts.

Förvaltningens kommentar:

- *De outredda områdena som i planbeskrivningen felaktigt kallades outredda servitut har retts ut av Lantmäteriet.*
- *Konsekvenser och rättigheter för varje berörd fastighet har lagts till i tabeller i Genomförandebeskrivningen.*
- *Genomförandebeskrivningen har kompletterats med stycke om 40 a § Anläggningslagen (1973:1149).*
- *Planbestämmelse a₁ om startbesked har tagits bort efter granskning.*
- *Planbestämmelsen damm har utvecklats med tydligare beskrivning på plankartan. I både planbeskrivning och genomförandebeskrivning har det tydliggjorts att dammen ska anläggas innan annan mark tas i anspråk i området.*
- *Fastighetsbestämning av de osäkra fastighetsgränserna har genomförts av LM och grundkartan har reviderats inför antagande. Plankartan har justerats utifrån de reviderade fastighetsgränserna.*
- *Genomförandebeskrivningen har kompletterats med information om att kommunen har rätt att lösa in de allmänna platserna med kommunalt huvudmannaskap och att kommunen har skyldighet på fastighetsägarens begäran att lösa in den allmänna platsen.*
- *Genomförandebeskrivningen har tydliggjorts avseende anslutningsavgifter till kommunalt VA.*
- *Övriga synpunkter noteras.*

Trafikverket (2022-12-12)

Huvudmannaskap

Trafikverket tycker det är bra att kommunen förtydligar i planbeskrivningen att väg 181 har statligt huvudmannaskap. Gällande väg 1916 kommer denna vara statlig till dess att vägen formellt dragits in.

Trafikutredning

Trafikverket tolkar det som att trafikberäkning för den västra korsningen utgör korsningspunkten mellan väg 181 och väg 1916. Om detta inte är fallet anser Trafikverket att kommunen måste komplettera sina handlingar med trafikberäkningar även för denna korsningspunkt då den förmodligen kommer ha den högsta belastningen av anslutningarna till området när planområdet byggs ut.

Vidare vill Trafikverket att kapaciteten i den intilliggande trafikplatsen vid E20 undersöks. Mycket trafik från planområdet kommer sannolikt använda sig av denna för att ta sig till och från planområdet och det är därför viktigt att säkerställa att den kommer klara trafikökningen.

Trafikverket efterfrågar även att trafikberäkningarna innehåller scenario för trafiksituationen vid ett nollalternativ.

Trafikverket vill även att kommunen kompletterar trafikberäkningarna med följande:

Trafikflöden

- Hur har dagens maxtimmesflöden och svängandelar tagits fram?
- Hur har prognostiserade flöden tagits fram? Har en rimlighetsbedömning av prognosen gjorts?
- Motsvarar maxtimmen man räknat på förmiddagens eller eftermiddagens maxtimma? Hur ser trafiksituationen ut under den maxtimme (FM el. EM) som man inte räknat på?

Trafikalstring

- Vilken metod har använts för att beräkna tillkommande trafik från exploateringsområdet?
- Hur stora är trafikmängderna som genereras från exploateringen och hur stor del av denna förväntas alstras under förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimme? Hur riktningsfördelas trafiken in/ut från området? Slutligen gällande resultatet vill Trafikverket påpeka att vanligtvis när man gör kapacitetsberäkningar för nybyggnad är kravet att man ska hålla sig inom det som benämns önskvärd servicenivå. I detta fall innebär det under 0,6 i belastningsgrad. Ligger belastningsgraderna inom det som kallas godtagbar servicenivå (0,6-1) så överskrids visserligen inte kapaciteten, men trafiksystemet blir mycket känsligare och köbildning uppstår lättare. Trafikverket kan

konstatera utifrån trafikberäkningen att en av anslutningarna överskrider 0,6. Trafikverket anser därför att så länge det inte finns ett inriktningsbeslut i kommunfullmäktige om att väg 1916 kommer övertas, ska kommunen komplettera med åtgärdsförslag på hur man löser kapacitetsbristen. Finns det ett beslut i kommunfullmäktige anser Trafikverket att kommunen bör komplettera med åtgärdsförslag då Trafikverket starkt rekommenderar att kraven i VGU följs. Har inte detta klargjorts innan antagande kan Trafikverket komma att överklaga detaljplanen.

Krav från VGU 2022:

Vid nybyggnad av en väg bör servicenivån uttryckt som belastningsgrad (b) under dimensionerande timme (DH-Dim) i alla delar av väganläggningen uppfylla värden enligt punktlistan nedan. Belastningsgrad upp till 1,0, eller i undantagsfall > 1, kan dock godtas om investeringen bedöms lönsam och det i övrigt finns särskilda skäl.

- Vägsträcka: belastningsgrad $\leq 0,8$
- Korsningar typ A, B, C och F: belastningsgrad $\leq 0,6$
- Korsningar typ D samt trafikplatser: belastningsgrad $\leq 0,8$

Cykelvägnätet

Trafikverket vill understryka gällande föreslagen cykelväg att statligt huvudmannaskap måste övergått till kommunalt innan kommunen kan bygga en ny GC-väg längsmed väg 1916. Om förändringsärendet inte vunnit laga kraft innan det att kommunen planerar att anta detaljplanen kvarstår synpunkterna från Trafikverkets samrådsyttrande. Detta innebär i så fall att kommunen måste redovisa att GC-vägen uppfyller kraven i VGU samt att avtal måste träffas mellan Trafikverket och kommunen gällande utförande och bevakning för byggnation av GC-väg intill väg 1916. Det måste med andra ord finnas ett formellt lagakraftvunnet beslut om att väg 1916 dragits in och kommunen övertagit väghållarskapet för att kommunen ska kunna få bygga GC-väg intill väg 1916 utan avtal. Oavsett vilket alternativ kommunen väljer måste frågan vara löst innan detaljplanen antas.

Anslutning till statligt vägnät

Trafikverket kan inte se att kommunen ändrat plankartan efter Trafikverkets synpunkt gällande utfartsförbud eller hur de tillkommande anslutningarna mot väg 181 eller nya väg 1916 uppfyller kraven i VGU. Innan planen antas måste kommunen redogöra för Trafikverket hur anslutningarna uppfyller kraven i VGU. Dessutom måste kommunen precisera om man ämnar anlägga fler anslutningar mot väg 1916 samt placera utfartsförbud längsmed nya väg 1916 på de ställen där utfart inte är tänkt att byggas. Trafikverket bedömer att avtal behöver träffas mellan Trafikverket och kommunen gällande bevakning av genomförandet av planområdets angivna anslutning till väg 181 i sydost. Avtalet behöver träffas innan antagande av detaljplanen.

Standardhöjning

Avtal gällande standardhöjning måste skrivas innan antagande i det fall vägen fortfarande har statligt huvudmannaskap. I övrigt kvarstår de synpunkter som Trafikverket hade under samrådsskedet gällande Standardhöjning.

Risker med farligt gods

Trafikverket anser att skrivelse för planbestämmelsen *skydd₁* måste omformuleras. Bestämmelsen så som den är formulerad nu kan tolkas som att nya diken får grävas inom Trafikverkets vägområden för väg 181. Vägområdet är den mark som tas i anspråk för väganordningen vilket inte enbart innefattar körbanan. Vägområdet utgörs av vägbanan, diken, slänter, bullerskydd, dagvattenmagasin med mera med direkt koppling till vägen. Inom vägområdet krävs tillstånd från väghållningsmyndigheten för att utföra arbete och uppföra fasta objekt. Trafikverket anser därför att planbestämmelsen gällande *Skydd₁* måste omformuleras så att det tydligt framgår att skydd varken får anläggas inom Trafikverkets vägområde eller inom säkerhetszonen.

Skyltar

Trafikverket tycker att det är bra att kommunen fört in skrivelse kring Trafikverkets riktlinjer för skyltar utmed det allmänna vägnätet i planbeskrivningen. Gällande bestämmelse för *Placering, utformning, utförande*, f1, i plankartan kan den med fördel omformuleras på följande vis: *"Skyltar ska placeras på fasad. Skyltens text ska vara kortfattad och kunna uppfattas på en sekund. Skyltar som riktar sig mot E20 och väg 181 får ej vara bildväxlande utan budskapet ska vara statiskt. Skyltar som riktar sig mot E20 och väg 181 får inte heller blinka, blända eller på annat sätt distrahera vägtrafikanterna. Belyst skylt ska försees med skymningsrelä, PBL 4 kap. 16 § 1st 1p."*

Avtal

I och med att väg 1916 under rådande granskningsskede för detaljplanen innehar statligt huvudmannaskap är utgångspunkten att avtal måste tecknas för de åtgärder som föreslås på och längsmed väg 1916. Innan planen antas måste antingen ett förändringsärende ha vunnit laga kraft och därmed ett formellt beslut finnas att vägen dragits in, eller så måste avtal ha träffats för de åtgärder som föreslås på och längsmed väg 1916. Trafikverket rekommenderar att kommunen påbörjar arbetet med förändringsärendet för övertagande av statlig väg så fort som möjligt. Utifrån rådande omständigheter kan inte detaljplanen antas förrän avtal träffats mellan Trafikverket och kommunen gällande föreslagna åtgärder för väg 1916. Under alla omständigheter behöver avtal ändå träffas mellan Trafikverket och kommunen gällande Trafikverkets bevakning av genomförandet av planområdets anvisade anslutning till väg 181 i

sydost. Avtalet behöver träffas innan kommunen fattar beslut om antagande av detaljplanen.

Sammantagen bedömning

Synpunkter som kvarstår oberoende väg 1916

Trafikverket anser att synpunkter framförda under rubrikerna *Skyltar*, *Risker med farligt gods*, *Trafikutredning* samt *Anslutning till statligt vägnät* ska hanteras innan detaljplanen antas.

Om detaljplan antas innan förändrat väghållarskap

I ett scenario där kommunen har för avsikt att anta detaljplanen innan förändringsärendet vunnit laga kraft måste avtal träffas mellan Vårgårda kommun och Trafikverket om alla föreslagna åtgärder för väg 1916.

Om detaljplan antas efter förändrat väghållarskap

I ett scenario där kommunen har för avsikt att vänta med att anta detaljplanen till efter att vägen övergått i kommunalt huvudmannskap behöver inget avtal träffas om åtgärderna som föreslås på och intill väg 1916.

Trafikverket rekommenderar att Vårgårda avvaktar med att anta detaljplanen tills förändringsärendet vunnit laga kraft. Kommunen måste oavsett besvara synpunkterna gällande *Skyltar*, *Risker med farligt gods*, *Trafikutredning* samt *Anslutning till statligt vägnät* innan detaljplanen antas. Trafikverket noterar att kommunen planerar att anta detaljplanen första kvartalet 2023 i enlighet med tidplanen för detaljplanen. Kommunen bör därför återkomma till Trafikverket så snart man beslutat sig för hur man vill gå vidare i frågan gällande väg 1916, detta för att det ska vara möjligt att kunna ta fram avtal i tid. Detaljer kring avtalets utformning diskuteras i en separat dialog med Trafikverket.

Förvaltningens kommentar:

- *Väg 1916 har under arbetet med antagandehandlingarna beslutats förbli statlig. Detta har angivits i planbeskrivningen.*
- *Det stämmer att trafikberäkningen för den västra korsningen utgör korsningspunkten mellan väg 181 och väg 1916.*
- *Framtaget trafikförslag har kompletterats med ett resonemang gällande påverkan på kapaciteten för trafikplatsen vid E20.*
- *Nollalternativ har inte tagits fram då det inte finns någon annan punkt än korsningen 181/1916 att beräkna och att denna utan planområdets utbyggnad i princip förblir oförändrad.*
- *Svar på de frågor Trafikverket har på framtagna trafikberäkningar, avseende trafikflöden och trafikallstring:*
 - *Hur har dagens maxtimmesflöden och svängandelar tagits fram?*

Svar: Norconsults "Förväntade trafikökning fram till år 2040" samt Vägtrafikflödeskartan och NVDB (Trafikverket) har använts för

dagens trafikflöden. Eftermiddagens maxtimme (12% av ÅDT) har använts.

- Hur har prognostiserade flöden tagits fram? Har en rimlighetsbedömning av prognosen gjorts?

Svar: Norconsults "Förväntade trafikökning fram till år 2040" har använts och egna uppräkningsberäkningar har gjorts enligt

"Trafikuppräkningsberäkningar för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2065" (2020-06-15) som jämförelse.

- Motsvarar maxtimmen man räknat på förmiddagens eller eftermiddagens maxtimme? Hur ser trafiksituationen ut under den maxtimme (FM el. EM) som man inte räknat på?

Svar: Eftermiddagens maxtimme har använts då den förväntas bli mest påverkad av det tillkommande handelsområdet.

Förmiddagens maxtimme för befintlig infrastruktur är lägre än eftermiddagens och har därför inte beräknats.

- Vilken metod har använts för att beräkna tillkommande trafik från exploateringsområdet?

Svar: Jämförelser med liknande handelsområden har gjorts och en schablonsiffra på 200 fordonsrörelser per 1000 kvm BTA har använts.

- Hur stora är trafikmängderna som genereras från exploateringen och hur stor del av denna förväntas alstras under förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimme? Hur riktningsfördelas trafiken in/ut från området?

Svar: Hänvisar till kapacitetsutredning i trafikförslag från 2024-04-11.

- *Inför antagande har livsmedelshandel tagits bort ur planen vilket påverkat belastningsgraden positivt. Belastningsgraden överskrider inte 0,6 i beräkningarna gjorda för handel utan livsmedel.*
- *Gällande ny GC-väg längs med 1916 har ett trafikförslag tagits fram.*
- *Reglering av körbara utfarter har gjorts genom preciserade utfartsförbud längs väg 181 och väg 1916, samt stämts av genom dialog med Trafikverket.*
- *Ett trafikförslag har tagits fram för att redogöra för anslutning av väg 181 och väg 1916.*
- *Avtal mellan Trafikverket och Vårgårda kommun gällande den östra infarten, standardhöjningen av 1916 och bevakning av genomförandet av anslutning till väg 181, är under framtagande.*
- *Planbestämmelse f₁ har omformulerats i enlighet med yttrandet.*
- *Planbestämmelse skydd₁ avser befintligt dike längs väg 181. Efter dialog med Trafikverket har bestämmelsen skydd₁ placerats på kvartersmarken i direkt anslutning till vägområdet och benämns*

ns på plankartan. Planbestämmelsens formulering har kompletterats för att tydliggöra vad som gäller om nytt dike behöver anläggas.

Vattenfall Eldistribution AB (2022-11-22)

Utöver de synpunkter Vattenfall framfört i samrådsskedet har Vattenfall inget ytterligare att tillägga. Vattenfall har inget att invända mot de revideringar som gjorts med hänsyn till de synpunkter Vattenfall framförde i samrådsskedet.

Förvaltningens kommentar:

Synpunkten noteras.

Gata/VA (2022-11-28)

Det finns behov av att reservera plats för en framtida kommunal pumpstation för spillvatten, i en lågpunkt i området. En pumpstation är ca 20 m² till ytan och behöver ha tillgänglighet från väg för service. Då området lutar mot norr så är det lämpligt att spillvatten leds med självfall till en lågpunkt i norra delen av området, och därifrån kommer pumpas söderut mot de tryckavloppsledningar som nu är anlagda vid Trafikverkets kommande rastplats vid E20 Rasta och under Herrljungavägen.

Dricksvatten- samt tryckspillvattenledningar är anlagda på de sträckor av lokalgata som Trafikverket anlagt och kommer övertas av kommunen som ledningsägare. Gata/Va-enheten planerar för en utbyggnad av kommunala dricksvatten- och spillvattenledningar mellan Vårgårda och Rasta, dock ej dagvattenledningar som skulle leda dagvatten söderut till Vårgårda. Dagvattenledningar behöver anläggas inom detaljplaneområdet och dagvatten släppas ut lokalt till lämplig recipient.

Förvaltningens kommentar:

Plankartan har uppdaterats så att pumpstation är tillåtet inom planområdets norra del.

Bygg- och miljö/Miljö (2022-12-13)

Miljöavdelningen vill särskilt nämna att det är viktigt att yt- och grundvatten inte påverkas negativt. Släckvattenutredning samt dagvattenutredning visar på att åtgärder för att förhindra det planeras. Likaså är åtgärder för att skydda groddjur och kompensera för de biotopskyddade åkerholmar som tas bort viktigt. Miljöavdelningen har inget att erinra över detaljplan Norra Vårgårda.

Förvaltningens kommentar:

Synpunkten har noterats.

Alingsås och Vårgårda Räddningstjänstförbund (2022-12-11)

Yttrandet inkluderar bild som ej återges här.

Tillgänglighet

Räddningstjänsten bedömer att vägnätet uppfyller räddningstjänstens behov att nå framsidorna på aktuella byggnader som presenteras på illustrationskartan. Räddningstjänsten anser dock att det även ska finnas möjlighet att köra runt byggnaderna för att kunna genomföra en effektiv räddningsinsats. Rundkörning bör även vara av verksamheternas intresse på grund av att i händelse av brand kommer sannolikt vägar spärras av vilket kan leda till att verksamheter begränsas i sin produktion.

Brandvattenförsörjning

Enligt detaljplanen, i avsnittet teknisk försörjning, beskrivs ett brandvattenförsörjningsflöde på 20 liter per minut eller 1200 liter per minut. Räddningstjänsten anser, i enighet med VAV P76 och P83, att flödet ska dimensioneras för 2400 liter per minut.

Enligt illustrationskartan visualiseras även en damm. Räddningstjänsten önskar att ha möjlighet att sätta en motorspruta (pump) i dammen (hänvisar till bild på spruta). I händelse av storskalig brand kommer räddningstjänsten sannolikt använda särskild slang som skapar vattenridå mellan byggnaderna som kräver 2000 liter på minut.

Farligt gods

E20 och riksväg 181 är primär väg för farligt gods. Byggnaderna är belägna inom 150 meter från vägarna vilket innebär att aspekter kring farligt gods behöver utredas vidare i byggprocessen.

Brandskydd mellan byggnader

Illustrationskartan visualiserar flertalet större industribyggnader där avståndet mellan dessa inte bedöms som särskilt långt.

Räddningstjänsten önskar att byggnaderna placeras så långt som möjligt ifrån varandra på grund av att skapa bättre möjlighet att förhindra brandspridning i händelse av storskalig brand.

Förvaltningens kommentar:

Detaljplanen styr inte den exakta placeringen av byggnaderna och hindrar inte rundkörning. Detta hanteras vid framtida bygglovsprövning.

Efter granskning har kommunen utrett möjligheterna att nyttja dammen för släckvatten eller andra möjliga åtgärder för att utöka dimensioneringsflödet till 2400 liter per minut. Slutsatserna av detta arbete är att planbeskrivningen istället tydliggörs avseende befintligt släckvattenflöde, 1200 liter per minut, som kommer att finnas och att detta bedöms tillräckligt för verksamheter med låg och normal brandbelastning. Vidare anger planbeskrivningen att verksamheter med hög brandbelastning kräver särskilda åtgärder och har ett rekommenderat dimensioneringsflöde på 2400 liter per minut. Kompletteringen i planbeskrivningen ger stöd åt det tekniska samrådet där Räddningstjänsten bjuds in.

Polisen (2022-11-03)

Polismyndigheten har tagit del av inkommen begäran och har ingen erinran.

Förvaltningens kommentar:

Synpunkten noteras.

Sakägare

Fastighetsägare Lund 3:21 (2022-11-14)

Frågor och synpunkter:

- Ökad trafik på Stockholmsvägen p.g.a. detaljplan
- Detaljplan påverkan på vår fastighet, höjdskillnad på mark och fastighet
- Ökat buller mot vår fastighet från industri som kan vara aktiv dag, kväll helg!?
- Byggnadsbuller och boendemiljö påverkan under byggnation
- Vibrationer i mark som har negativ påverkan på vår fastighet och boendemiljö
- Värdeminskning på fastighet till följd av ändrad / utökad detaljplan
- Utköp av vår fastighet

Vi har några frågor och synpunkter på den planerade detaljplan som kommer att ligga relativt nära vår fastighet.

Vi har under två år varit med om en större byggnation av vägen som påverkat vår fastighet från både väg 181 och Stockholmsvägen. Vägen har ändrats på så vis att vi fått vår insyn till fastigheten påverkad, högre buller och ökad trafik.

Vi undrar hur en utökad verksamhet av industri kommer påverka trafiken på lokalvägen Stockholmsvägen. Vägen är redan idag utsatt för tung trafik som går mellan Herrljunga och Vårgårda och vice versa.

Byggnationen på Norra sidan av 181 kommer likaså påverka vår fastighet ytterligare. Planerade fastigheter ser vi planeras vara 18 respektive 15 meter höga och ligga nära väg 181. Vår fastighet har redan påverkats mycket negativt av den ändring Trafikverket gjort då vägen har höjts i snitt 4 meter över befintlig väg.

Ni beskriver nivåskillnaderna mellan den planerade detaljplanen. Ni visar till att denna ska jämnas ut. Frågan är då hur planerade fastighetsmark kommer ligga i förhållande till vår fastighetshöjd. Dessa nivåskillnader kommer att utgöra hur planerade fastigheter påverkar vår fastighet.

Under de två år Trafikverket byggt om vägnätet och trafikplatsen har vår fastighet och boendemiljö påverkats mycket negativt. Vi har levt med vibrationer och buller som orsakat oss stor stress. Vi har tidvis varit tvungna att bo på annan ort och Trafikverket fick även bekosta boende på hotell under vis tid. Vi upplever er planering mycket negativt då vi nu ser att vi kan komma att påverkas ytterligare av vibrationer och buller.

Vibrationer från Trafikverkets maskiner har varit påtagliga då marken där ni planerar bygga består till stor del av torv. Torven har orsakat att vibrationerna har upplevts mycket besvärande. I somras byggde vi om i köket och såg då att trossbotten på golvet rasat in i delar av vardagsrummet och kök. Trafikverket gjorde ingen förbesiktning av vår fastighet och skadan kunde då ej fastställas som orsak av vibrationerna. Från Trafikverkets sida kunde man ej heller bortse från sambandet mellan skadan och byggnationen men då ingen förbesiktning gjorts ville man ej ta ansvar för skadan. Skadan fick bekostas av oss själva.

Vi har gjort en extern besiktning av fackman inom området. Vårt hus är byggt ca 1869 av andra byggnadsmaterial som liggande timmer som står på stengrund. Besiktning visar att fastigheten inte kan utsättas för vibrationer, då material är över 100 år gammalt, är byggt på annan byggteknik än vad som Trafikverket bygger sina värden på. Värdet på vibrationer som ej är skadliga på fastighet och som understiger gränsvärdet påverkar fastigheter olika beroende på kondition, teknisk utförande och ålder.

Vi önskar samtal kring att bli utköpta av vår fastighet. Vi ser att värdet på vår fastighet har påverkats negativt av de ändringar som redan gjorts och som ni nu planerar med ny detaljplan.

Förvaltningens kommentar:

Trafiken på Stockholmsvägen bedöms öka något, dock inte den tunga trafiken som förväntas hålla sig på väg 181 och E20. Då vägen ligger som minst drygt 70 meter från boningshuset på Lund 3:21 bedöms trafikökningen inte påverka boendemiljön i större utsträckning.

Den planerade bebyggelsen är reglerad i detaljplanen så att marken inte får fyllas upp till högre nivåer än 101,8 meter över nollplanet.

Boningshuset på Lund 3:21 ligger enligt grundkartan på 106 – 107 meter över nollplanet, alltså 4 – 5 meter högre än planerad bebyggelse.

Däremellan bildar väg 181 en skyddande vall med nivåer på 107,8 – 110,6 meter (enligt Trafikverkets vägplan). Kortaste avstånd mellan boningshus och planerad bebyggelse är ca 95 meter.

I bygglovsskedet prövas potentiellt störande verksamheter mot miljöbalken, vilket säkerställer att verksamheterna inte utgör en olägenhet för människors hälsa.

Vad gäller vibrationer, buller och arbetstider under byggnation behandlas dessa frågor inte i detaljplaneskedet, utan kommer att tas upp vid framtida bygglovsprövningar. Den besiktning som ni låtit utföra kan då vara till nytta, så att hänsyn till husets egenskaper i möjligaste mån beaktas.

Då förvaltningen bedömer att föreslagen exploatering inte kommer medföra en betydande olägenhet för boende på fastigheten Lund 3:21, är det osannolikt att kommunen kommer att köpa ut fastigheten.

Fastighetsägare Fagrabo 1:2 (2022-11-29)

Kommunen bör vara restriktiv gällande byggnation på åkermark p.g.a. den framtida livsmedelssituationen. Konsumenterna efterfrågar närproducerade livsmedel.

Dagvattenutsläppen till Toppebäcken ska regleras med fördröjningsmagasin så att vattenflödet ej blir snabbare än nu. Slänterna i bäcken ner mot Nossan är ej stabila och får ej skadas genom ett ökat vattenflöde. Slänterna har rasat tidigare vid skyfall. Utloppen från området till bäcken bör kunna stängas vid ett eventuellt utsläpp av föroreningar.

Förvaltningens kommentar:

Kommunen bedömer att det är ett väsentligt samhällsintresse att möjliggöra utbyggnad av tätorten för bl.a. verksamhetsområden. Då Vårgårda tätort omges av ett flertal barriärer saknas alternativa platser för utbyggnad av bl.a. verksamhetsområden, se stycket "Jordbruksmark" i planbeskrivningen.

Dagvattnet från planområdet ska fördröjas så att det inte medför snabbare flöden än idag, snarare kommer situationen att förbättras genom ytterligare ett, sedan granskningen tillkommet, fördröjningssteg i naturmarken inom planområdet. Vid behov kan slänterna i bäcken mot Nossan förstärkas efter överenskommelse med fastighetsägare.

SAMHÄLLSBYGGNAD

Bygg- och miljöenheten

Sabina Talavanić
Arkitekt SAR/MSA

Stefan Olsson
Arkitekt MSA