



LAGA KRAFTHANDLING

Sida
1(23)

Samhällsbyggnad

Antagen: 2025-12-10

Laga kraft: 2026-01-09

Detaljplan för Fagrabo Väst Gransknings- utlåtande

Granskningsutlåtande

Planens syfte och huvuddrag

Planens syfte och huvuddrag är att möjliggöra utbyggnad av nya bostäder och kompletterande service i anslutning till Vårgårda tätort med befintlig infrastruktur och offentlig och kommersiell service.

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 tar delar av ett för kommunen viktigt grönområde i anspråk, bedöms den ha stort intresse för allmänheten. Därför handläggs planen med utökat förfarande.

Start-PM

Kommunstyrelsen gav 2019-10-23 § 247 i uppdrag åt Samhällsbyggnad/ Bygg- och Miljö att upprätta detaljplan för det aktuella området. Planområdet utgör de första etapperna av Fagrabo, Vårgårda tätorts viktigaste utvecklingsområde för nya bostäder, och ingår i Planprogram för Fagrabo, antaget av KF 2019-06-12 § 78.

Inför samråd

Kommunstyrelsen informerades 2021-04-28 § 94 om planförslagets upplägg avseende planbestämmelsernas flexibilitet samt en utökning av planområdet för att även rymma en GC-väg till Parkgatan.

Kommunstyrelsen informerades 2022-05-25 § 131 om vissa förändringar av planförslaget, främst att ett större naturområde undantas från bebyggelse för att skydda en förekomst av fridlyst orkidé.

Samråd

Kommunstyrelsen gav 2022-11-30 § 243 Samhällsbyggnad/Bygg- och miljö i uppdrag att genomföra samråd för detaljplanen. Samrådet pågick mellan 15 december 2022 – 14 februari 2023. 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 2022-12-15.

De synpunkter som har inkommit under samrådet finns sammanfattade och kommenterade i samrådsredogörelsen. Planhandlingarna har inför granskningen kompletterats och reviderats utifrån inkomna synpunkter, vilket också framgår av samrådsredogörelsen.

Granskning

Kommunstyrelsen gav 2024-08-28 § 156 Samhällsbyggnad/Bygg- och miljö i uppdrag att genomföra granskning för detaljplanen. Granskningen pågick mellan 19 september – 28 oktober 2024. 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 2024-09-19.

De synpunkter som har inkommit under granskningen finns sammanfattade och kommenterade längre fram i detta granskningsutlåtande. Planhandlingarna har inför antagandet genomgått smärre justeringar utifrån inkomna synpunkter, vilket också framgår av detta granskningsutlåtande.

Antagande

Det slutliga planförslaget lämnas över till kommunfullmäktige för antagande. Antagandet av planen förväntas ske under första kvartalet 2025.

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	Alingsås och Vårgårda Räddningstjänstförbund	Med erinran
2	Lantmäteriet	Med erinran
3	Länsstyrelsen Västra Götaland	Med erinran
4	Trafikverket	Med erinran
5	Vattenfall Eldistribution AB	Med erinran
6	Vårgårda kommun/Utbildning	Med erinran
7	Polisen	Utan erinran
8	Västtrafik	Med erinran
9	Pema Radiosystem AB	Med erinran
10	Naturskyddsföreningen	Med erinran
Inkomna yttranden sakägare		
11	Blåbäret 7	Med erinran
12	Blåbäret 8	Med erinran
13	Fagrabo 1:22 (Brf Fagrabo Södra i Vårgårda)	Med erinran
14	Boende i Brf Fagrabo Södra i Vårgårda	Med erinran
15	Fagrabo 1:2	Med erinran
Inkomna yttranden övriga		
16	Boende på Sandhemsgatan	Med erinran
17	Boende på Blåmesgatan	Med erinran

Under granskningstiden har tio remissinstanser, fem sakägare och två övriga kommit in med yttranden. Synpunkterna har bl.a. berört:

- Skyfallshantering

- Geoteknik
- Dagvatten
- Kollektivtrafik
- Föreslagen bebyggelses utformning och skala
- Lanspråktagande av grönområde
- Trafik

Följande ändringar har gjorts i planen efter granskning:

- Diverse redaktionella ändringar har gjorts i planhandlingarna utifrån Lantmäteriets yttrande.
- Planbestämmelser har lagts till på plankartan som säkerställer att skyfallsåtgärder genomförs.
- Den geotekniska utredningen har reviderats avseende risker för blockutfall, planbeskrivningen har förtydligats utifrån detta.
- Dagvattenutredningen har kompletterats med ett PM avseende flöden genom Trafikverkets trummor.
- Dagvattenhanteringen avses kompletteras utanför planområdet genom anläggande av en våtmark. Detta för att klara flödeskraven hos ett markavvattningsföretag som avses anslutas.
- E1-område har preciserats till transformatorstation på plankartan.
- Stycket om kollektivtrafik i planbeskrivningen har reviderats.

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

1. Alingsås och Vårgårda Räddningstjänstförbund (2024-10-28)

- Frågeställningar som beaktats vid upprättande av yttrande:
- Räddningstjänstens insatsmöjligheter
- Insatstid
- Tillgänglighet
- Insatsmetodik
- Brandvattenförsörjning
- Uppställningsplats
- Brandskydd mellan byggnader

Räddningstjänsten har följande synpunkter på detaljplanen:

En enda väg in i området

Enligt planförslaget finns endast en enda väg in och ut ur området via huvudgata vilket försvårar möjlighet till insats om den vägen skulle vara blockerad av någon anledning. Räddningstjänsten anser att ytterligare en, alternativ väg, in till området bör tillskapas.

Vägars utformning

För att räddningstjänsten ska kunna anses ha tillträde till en byggnad bör avståndet mellan uppställningsplats för räddningstjänstens fordon och byggnadens angreppspunkt normalt inte överstiga 50 m.

Räddningstjänsten anser därför att vägarna i och till området ska utformas på ett sådant sätt att de inte lutar mer än 8% i enighet med BBR 5:72 och 5:721 för att byggnaderna ska kunna nås.

Möjligheter till brandvattenförsörjning

Brandposter bör placeras med maximalt 150 meters mellanrum samt i övrigt utformas i enighet med Svenskt vatten P114 gällande tryck och flöde för brandvattenförsörjning.

Stigarledning

Stigarledningar installeras huvudsakligen inom byggnader där byggnadshöjden överstiger 24 meter. Räddningstjänsten önskar att stigarledningar även installeras inom byggnader högre än 4 våningsplan för att kunna genomföra en effektiv räddningsinsats. En effektiv räddningsinsats kan förhindra person-, egendom-, och miljöskador.

Utrymning via räddningstjänstens stegutrustning

I tidigare yttrande om detaljplan (2022-12-22) nämndes att räddningstjänsten enbart bistår med alternativ utrymningsväg upp till 11 meter vilket stöds av Boverkets byggregler i detta fall. Räddningstjänsten vill ändå rekommendera att andra utrymningsstrategier än räddningstjänstens stegutrustning utgör den alternativa utrymningsvägen. Utrymning via räddningstjänstens stegar kan medföra stora svårigheter, särskilt av utrymning av äldre och funktionsnedsatta. Om räddningstjänsten måste använda en del av sina resurser till att fungera som alternativ utrymningsväg så kan även släckinsatsen fördröjas.

Förvaltningens kommentar:

GC-vägen som förbinder området med Parkgatan via Kesbergets friluftsområde är tänkt att kunna användas som utryckningsväg vid behov. GC-vägen avses byggas ut i ett tidigt skede. På längre sikt (i kommande detaljplaner) kommer området även att anslutas till väg 181.

En utredning om vägars lutning har tagits fram som visar att samtliga planerade vägar får en lutning om max 8 %. Vissa justeringar har skett efter att utredningen togs fram, och fler kan komma att göras under projekteringen, men vägarnas lutning avses inte få öka till mer än 8 %.

Övriga synpunkter noteras men rör frågor som hanteras först under bygglovsprövning.

2. Lantmäteriet (2024-10-15)

Yttrandet inkluderar utdrag ur plankartan och Arken som ej återges här.

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras
Utnyttjandegrad

Inom det västra delen av det område som kallas "Parken" i planbeskrivningen finns två olika bestämmelser för byggnadsarea och bruttoarea inom samma användningsområde. Det kan orsaka problem vid genomförandet. Det kan också noteras att utnyttjandegrad är en egenskapsbestämmelse.

Fastighetsbildning

Planen beskriver att gällande detaljplan Skövde Stommen 4:1 m.fl. ändras av denna detaljplan men inte konsekvenserna av det för Fagrabo 1:22 och 1:23 och vem som kan ansöka om fastighetsbildningen.

Planbestämmelser

- Det ser ut som att u-område även ska finnas inom NATUR, vilket inte är möjligt/nödvändigt. *(Hänvisar till utdrag ur plankarta.*
- Lantmäteriet anser att benämningen styckbyggda småhus inte är ett vedertaget begrepp i planeringssammanhang och ser gärna

att det begreppet ändras. Är det friliggande bostadshus som åsyftas?

- Det finns en bestämmelse om tillkommande huvudbyggnad och avstånd till fastighetsgräns mot allmän platsmark – vad avses med tillkommande?

Delar av planen som bör förbättras

Fastighetsutredning

Samfällt avloppsdike – ligger i eller väldigt nära ledningsrätten där även GC-vägen kommer som en "tarm". Planen har inte med samfälligheten. (Hänvisar till utdrag på sidan 285 i Arken Laga skifte, akt 15-TUM-24.)

Kombinationen enskild + allmän kvartersmark

Det förekommer i planen en kombination av så kallad allmän kvartersmark (kvartersmark för annat än enskilt bebyggande) och enskild kvartersmark inom planområdet. Användningen S – Skola, betraktas i de flesta fall som allmän kvartersmark och till sådan mark hör inlösenregler. Enligt 6 kap. 13 § PBL har kommunen rätt att lösa sådan mark som ska användas för annat än enskilt bebyggande, om användningen för det avsedda ändamålet inte kan anses säkerställd. Markägaren kan även begära att kommunen löser in sådan mark enligt 14 kap. 14 § PBL.

Att kombinera allmän och enskild kvartersmark kan leda till problem, exempelvis kan det bli så att ingen byggnad för det allmänna ändamålet byggs och utan enbart för det enskilda. Inlösenrätten för det allmänna ändamålet finns då fortfarande kvar. I denna situation kan både fastighetsägaren och kommunen begära att kommunen ska lösa in området för det allmänna ändamålet trots att området är utbyggt för det enskilda ändamålet.

Lantmäteriet rekommenderar att kommunen så långt som möjligt skiljer enskild och allmän kvartersmark åt. Ett förslag är att specificera var den allmänna respektive den enskilda användningen gäller så att de hålls åtskilda, till exempel genom att införa 3D-redovisning i plankartan ifall den allmänna kvartersmarken och den enskilda ska gälla för olika plan i byggnaden.

Om förhållanden är sådana att kommunen ändå vill gå vidare med förslaget med kombination av enskild och allmän kvartersmark och gör bedömningen att eventuella problem eller risker med detta är små eller inga, så bör denna bedömning redovisas och motiveras i planbeskrivningen.

Tydlighet

På plankartan har fastighetsbeteckningen Tumbergs-Galstad 3:1 kommit ovanpå bestämmelser vilket gör det svårt att se dessa.

Delar av planen som skulle kunna förbättras

Plankartan följer inte Boverkets rekommendationer

Kombinationer av användningar bör betecknas med samtliga relevanta beteckningar och redovisas var för sig i listan med planbestämmelser. I detta fall är bestämmelserna med beteckningarna B3C och B5CS exempel på vad som redovisas på samma rad bland planbestämmelserna.

Förvaltningens kommentar:

Plankartan har justerats så att det inom varje användningsområde i delområde Parken (och annorstädes) endast finns en bestämmelse om byggnadsarea och en bestämmelse om bruttoarea. Utnyttjandegraden har tillskrivits användningsområde bl.a. för att kunna reglera bebyggelsens höjd i olika delar av ett användningsområde utan att låsa byggnadernas placering alltför mycket.

Delar av fastigheterna Fagrabo 1:22 och 1:23 som ligger inom planområdet är tidigare ej detaljplanelagda p.g.a. felaktig grundkarta vid framtagande av detaljplan för Fagrabo 1:17 m.fl. Fastigheterna avses ej regleras, utan ingår (delvis) i planen för att skapa en heltäckande planmosaik.

U-områdets redovisning på plankartan har korrigerats så att det inte längre omfattar naturmark. Med styckebyggda småhus (stavningen har ändrats) avses småhus som byggts och utformats ett och ett, till skillnad från gruppbyggda småhus som byggts i ett sammanhang med gemensam utformning. Begreppet "Tillkommande huvudbyggnad" har ersatts av "huvudbyggnad".

Det samfälliga avloppsdiket har tagits med på grundkarta och i fastighetsförteckning. Det ligger utanför planområdet och påverkas alltså inte av detaljplanen.

Kommunen har tidigare haft dialog med Boverket om eventuella problem med att kombinera enskild och allmän kvartersmark, och bedömer även i detta fall att riskerna är små och att fördelarna med en mer flexibel användning överväger.

Fastighetsbeteckningen Tumbergs-Galstad 3:1 har placerats i nytt läge på plankartan för ökad tydlighet.

Användningsbeteckningarna redovisas nu separat i listan med planbestämmelser.

3. Länsstyrelsen (2024-10-25) och SGI (2024-10-17)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Mellankommunal samordning blir olämplig
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap)
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs

Länsstyrelsen befarar dock att:

- Bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Skyfall

Till detta skede har kommunen uppdaterat skyfallskarteringen. I karteringen verkar det krävas avskärande diken på vissa ställen för att undvika att vatten blir stående vid bebyggelse. Om kommunen bedömer att dessa diken krävs för att skyfall ska vara hanterat behöver de säkerställas på plankartan.

På plankartan finns en planbestämmelse om att höjdsättning av gator inom planområdet ska göras så att skyfallshantering är möjlig enligt principer i utredningen. Länsstyrelsen anser att planbestämmelsen inte säkerställer något genomförande av skyfallsåtgärd i form av höjdsättning av gator då den hänvisar till en handling som inte är juridiskt bindande. Om kommunen gör bedömningen att särskild höjdsättning av gator krävs för att marken ska vara lämplig för sitt ändamål, behöver det säkerställas på plankartan. Exempelvis genom plushöjder eller bestämmelse för gatornas höjder i jämförelse med bebyggelsen.

Kommunen har till detta skede reviderat plankartan där man bland annat lagt till planbestämmelser som hänvisar till andra handlingar som inte har samma juridiska status som plankartan. Sådana planbestämmelser har inget lagstöd och kan innebära svårigheter vid tillämpningen av planen. De planbestämmelser som behövs för markens lämplighet ska säkerställas på plankartan på sådant sätt som har stöd i PBL och Boverkets föreskrifter om detaljplan. De som inte behövs för att

marken ska vara lämplig för sitt ändamål kan däremot finnas som information i planbeskrivningen.

SGI:

SGI har under samrådsskedet yttrat sig och framförde då att befintliga risker kopplat till stabilitet i bergsslänter inte var helt klarlagda och tydligt beskrivna. I underlag har konsulten uttryckt att befintliga risker är tolerabla, dock utan att beskriva dem. SGI har därför ingen möjlighet att granska grunderna för bedömningen.

Utdrag ur texten som är tvetydig: "Dock är detta område så övervuxet att detaljerad kartering av slänten inte är möjlig", samt "Potentiella risker i form av ras hanteras i stället i byggskedet".

De risker som kan finnas under genomförandetiden består i sannolikheten att det sker blockutfall i slänten under den tiden och sannolikheten att någon, eller något, skadas vid sådan händelse. SGI kan inte se att dessa sannolikheter har bedömts. Om denna risk är låg kan de anses tolerabla. Risknivån bestäms av länsstyrelse och kommun.

I planbeskrivningen beskrivs bland annat förutsättningar och genomförande där bergstabilitet tas upp. SGI vill lyfta frågan om hur det säkerställs att rekommendationerna i beskrivningen tas om hand i byggskedet.

Förvaltningens kommentar:

Plankartan har försetts med planbestämmelse som säkerställer att avskärande diken anordnas där så krävs enligt skyfallsanalysen.

Planbestämmelsen om höjdsättning med hänvisning till skyfallsanalysen har ersatts. Då gatorna inte är detaljprojekterade bör höjdsättning med siffror undvikas. Istället säkerställs att gatorna lutar åt rätt håll, och därmed att de fungerar som skyfallsleder, genom planbestämmelse med pilsymboler som redovisar lutning och lutningsriktning.

Den geotekniska utredningen har reviderats och i samband med detta har ett nytt platsbesök vid håll 2 genomförts av sakkunnig. Den ursprungliga bedömningen kvarstår, d.v.s. att befintliga risker i området är tolerabla under genomförandet av planen. Huruvida förstärkningsåtgärder behövs för framtida bebyggelse bedöms av sakkunnig geolog efter rövning och avtäckning av branten.

Övriga synpunkter noteras.

Trafikflöde

Trafikverket noterar att "Trafikalstringen i de båda utredningarna har utgått Vårgårda kommuns förespråkade trafikstringstal på 5 fordonsrörelse per småhus och 2.2 fordonsrörelse per lägenhet. Kapacitetsberäkningarna av korsningarna visar inte på att några större framkomlighets- eller köproblem kommer uppstå med planerad exploatering i Fagrabo väst fram till år 2040. Inga åtgärder har därför bedömts vara nödvändiga."

Dagvatten

Det saknas redogörelse för hur mycket flödet ökar till Kyllingsån i söder, det står bara att flödet ökar. Även saknas resonemang om hur detta påverkar Västra stambanan. Flödet genom Trafikverkets trummor får ej öka.

Trafikverket välkomnar fördröjning av vatten innan utsläpp till ån i norr. Det bör vara ett villkor att denna yta måste anläggas i samband med utbygge av Fagrabo Väst för att säkerställa det faktiskt anläggs. Om kommunen kan säkerställa att flödet till ån inte ökar gentemot befintligt 50- och 100-årsregn bedöms Trafikverkets trumma under väg 181 inte påverkas.

Förvaltningens kommentar:

Ett PM rörande dagvattenflödena från planområdet genom Trafikverkets vägtrummor under Västra stambanan och väg 181 har tagits fram (WSP, 2025-07-30). PM:et har analyserat ett 100-årsregn (Västra stambanan) respektive ett 50-årsregn (väg 181).

Den flödesökning vid Västra stambanan som blir följden av exploateringen är liten i relation till flöden i avrinningsområdet som helhet. Vid kortvariga extremregn kommer sannolikt lågpunkten där Trafikverkets trummor ligger påverkas mest av utflödet från den befintliga kommunala dagvattenledning som redan finns i området. Den flödesökning som beräknas uppkomma mot lågzonen från planområdet och vid 100-årsregn (till följd av exploateringen) är marginell i relation till den vattenvolym som kan uppehållas i lågzonen. Utifrån punkterna nedan dras slutsatsen att negativ påverkan på trumman under Västra stambanan blir obefintlig eller försumbar:

- Vid ett 100-årsregn kommer flöden från planområdet att fördröjas initialt. Avvattningen bibehålls därmed som trög från planområdet.*
- Avståndet från planområdet till TRV:s trummor är så pass långt att de mest intensiva flödena som kommer till lågzonen kommer att nå dit innan planområdets flöden bidrar. Lågzonen och trummorna kommer då att kunna hantera merparten av de initiala flödena innan planområdets flöden bidrar.*
- Trafikverkets trummor har en kapacitet på minst 2 600 l/s – eventuellt högre.*

- *Lågzonen kan hålla ca 23 800 m³ vatten, och det finns inga tydliga diken eller fåror där som kan leda till ökad vattenhastighet. Avvattningen från lågzonen till trummorna är och förblir trög.*

Flödet som går till Toppebäcken genom trumman under väg 181 har, utöver fördröjning inom planområdet som motsvarar befintliga förhållanden, även passerat en anlagd våtmark för att ytterligare fördröja flödet. Detta för att klara de flödeskrav som gäller för dikningsföretaget Tumberg m.fl. Df 1920 (beläget vid Toppebäcken). Därmed kommer flödet genom vägtrumman inte att öka, utan snarare att minska något.

Förvaltningen har haft dialog med Trafikverket som tagit del av PM:et och godkänt resultatet.

Övriga synpunkter noteras.

5. Vattenfall Eldistribution AB (2024-10-01)

Vattenfall Eldistribution AB noterar att tidigare yttrande har beaktats i sina delar. Vattenfall Eldistribution AB önskar att ni skriver Vattenfall Eldistribution i framtagna planhandlingar om det handlar om distribuering av el till hushåll, företag och/eller samhälle samt de anläggningar som är direkt kopplade till det ändamålet. Vattenfall Eldistribution AB föreslår att det läggs till ett förtydligande att E1-områden är enbart för nätstationer under planbestämmelser i plankartan.

Förvaltningens kommentar:

Företagsnamnet Vattenfall Eldistribution AB används nu i planhandlingarna. E1-område har preciserats till transformatorstation på plankartan.

6. Vårgårda kommun/Utbildning (2024-10-15)

Vi vill framföra vikten av att gång- och cykelvägen samt huvudvägen byggs samtidigt när byggnationen av Fagrabo väst påbörjas. Detta är avgörande för att säkerställa att barnen tryggt kan ta sig till skolan. En fungerande infrastruktur för gång- och cykeltrafik är inte bara viktig för barnens säkerhet, utan också för att främja hälsosamma och hållbara transportvanor från tidig ålder. När vi skriver gång och cykelväg menar vi GC vägen via "brandrakan".

Utöver detta vill vi även lyfta fram följande aspekter ur barnens och Utbildnings perspektiv:

1. Belysning: God belysning längs gång- och cykelvägarna är nödvändig för att öka tryggheten, särskilt under de mörkare månaderna.
2. Grönområden och lekplatser: Planera för tillräckliga grönområden och lekplatser i närheten av bostadsområdena för att främja barnens lek och sociala interaktion.
3. Trafiksäkerhet: Säkra övergångsställen och hastighetsbegränsningar i närheten av skolor och bostadsområden för att minimera risken för olyckor.
4. Parkering för personal: Säkerställ att det finns tillräckligt med parkeringsplatser för skolans personal, inklusive pedagoger, administrativ personal, lokalvårdspersonal och personal för skolmåltider. Även parkeringsplatser för vårdnadshavare som hämtar och lämnar barn är viktiga.
5. Angöringsplats: Det är viktigt att det finns lättillgängliga angöringsplatser för lastbilar som levererar till skolans kök samt för paketleveranser.
6. Säkra skolvägar: Betonar vikten av säkra skolvägar för eleverna, inklusive övergångsställen, trafikljus, gång- och cykelvägar samt hastighetsbegränsningar i närheten av skolan.
7. Kollektivtrafik och skolskjuts: Undersök möjligheten att ha bra kollektivtrafikförbindelser till och från skolan. Alternativt bör det finnas plats för hållplatser vid skolan, med säkerhetsåtgärder som kör- och svängutrymme, väntområden, trafikflöde och övergångsställen.
8. Flexibla lärmiljöer: Planera för flexibla och anpassningsbara lärmiljöer som kan stödja olika undervisningsmetoder och teknologier.
9. Samverkan med närsamhället: Skolan bör ha en god relation med det omgivande samhället, vilket kan innebära samarbetsprojekt med lokala organisationer och företag.
10. Framtida expansion: Tänk på möjligheten för framtida expansion av skola, inklusive extra mark för att bygga nytt, bygga ut eller anpassa byggnader vid behov.

Vi hoppas att dessa synpunkter beaktas i den fortsatta planeringen och ser fram emot att se hur Fagrabo väst utvecklas till en trygg och barnvänlig miljö.

Förvaltningens kommentar:

Detaljplanen reglerar inte i vilken ordning exploateringen ska genomföras. Med det sagt instämmer förvaltningen i att det är lämpligt att bygga ut GC-vägen till Parkgatan i ett tidigt stadium för att gynna gång- och cykelresor till och från skolorna och stationen. Övriga synpunkter noteras, flertalet gäller frågor som är beaktade i planarbetet eller som hanteras under framtida bygglovsprövning.

8. Västtrafik (2024-10-15)

Att utveckling av bostäder och verksamheter sker i anslutning till befintlig bebyggelse och kollektivtrafikstråk är mycket positivt ur aspekten hållbart resande. Detta eftersom det innebär exempelvis kortare avstånd och att underlaget för kollektivtrafiken stärks.

Det bedöms finnas goda möjligheter att resa med gång och cykel till lokala målpunkter. Planområdets läge innebär också en god tillgänglighet med kollektivtrafiken för framför allt regionala resor.

I planbeskrivningen står det: *Det är ca 2 – 2,5 kilometer mellan planområdet och stationsområdet med buss- och järnvägstrafik. På ca en kilometers avstånd finns busshållplats med viss trafik vid Stockholmsvägen. Planen möjliggör framtida busstrafik utmed huvudgatan och dess rundslinga när dessa är fullt utbyggda. Busstrafiken kan utgöras av en mindre buss mellan Fagrabo och Vårgårda centrum och/eller nya dragningar av regionala busslinjer, främst de till Herrljunga.*

Kommunen och Västtrafik har pratat om denna fråga under hösten 2023 på det årliga samverkansmötet mellan parterna. Att trafikera i en slinga är inte en effektiv lösning för kollektivtrafiken, eftersom det innebär längre restider. Det finns heller inga planer på att köra mindre kollektivtrafikfordon inne i Vårgårda, eftersom underlaget i tätorten inte är tillräckligt för särskild tätortstrafik. Under mötet lyftes ett antal förslag på anpassning av linje 545, där kommunen valde alternativet att ha kvar dagens körväg.

Västtrafik beslutar i frågor som till exempel hur linjer ska dras, var hållplatser ska ligga och hur ofta trafiken ska gå. Det är därför viktigt att ha en samverkan med Västtrafik innan förslag om kollektivtrafikens utformning ges i detaljplan.

Förvaltningens kommentar:

Planbeskrivningen har reviderats så att det framgår att det inte finns konkreta planer på kollektivtrafik inom planområdet, men att utformningen av huvudgatan möjliggör detta i framtiden.

9. Pema Radiosystem AB/Vårgårda stadsnät AB (2024-09-20)

För info så är det Vårgårda Stadsnät AB som har alla fiberkablar i området, Skanova har ingen ingenting där.

Förvaltningens kommentar:

Synpunkten noteras.

10. Naturskyddsföreningen (2024-10-28)

Planen presenterar en blandning av olika bostadstyper. Det är bra med ett stort, varierat utbud. Dock borde flerbostadshusen ha fler våningar än 3,5, då de ändå måste ha hiss installerad. Detta ger också fler boende per disponerad markyta. Kommunen har ju brist på byggbar mark i tätorten. Huskropparna skulle kunna ha en flexibel höjd i och med topografin.

Planen förespråkar trä som fasadmateriäl. Vårgårda vill ju vara i framkant vad gäller åtgärder mot negativ klimatpåverkan. Då bör ju materiäl och teknik som främjar detta användas. I mätningar har radon noterats ligga på upptill 59 000 Bq/m³ i luft, vilket påverkar riktvärdet i bostad på 200 Bq/m³ negativt. Detta måste hanteras vid grundläggning av husen.

Hur uppvärmning av tappvatten och lägenheter ska ske finns ej beskrivet mer än att fjärrvärme inte är aktuellt. Återstår värmepump. Luft eller bergvärme som medium. Det bör framgå att solceller på tak är tillåtna.

Inom planområdet finns begränsade områden med bevarandevärda växter. Främst då knärot, men även revlummer, inom naturvårdsområde 5. Här kommer det bli en balansgång hur mycket av tall och mossor som får vara kvar för att bevara en livskraftig knärot. Revlummer finns på större ytor utanför planområdet. Detta med tanke på att ytorna ska kombineras med grönytor för park/naturmark. I detta fall är det lika med grönområdet 3. Det planeras att ta bort vindfällan från naturvårdesområdena. Förslag: ta bort riset och lägg tillbaka rotvältan, men låt stammen eller en del av stammen vara kvar för att bli låga. Den höjer den biologiska mångfalden över tid.

Det är bra att huvudgatan får en tydlig inriktning för cykel- och gångtrafik på båda sidor. Att hastigheten blir 40 km/h är bra. Däremot är det mer tveksamt att låta all trafik samsas på kvartersgatorna. Den är bara sex meter bred totalt. Det kan vara en bra idé att måla en heldragen linje som markering för gångtrafiken. 30 km/h som hastighet är bra.

Noterar att övrig infrastruktur är den traditionella som får råda. När kommer den framtida, hållbara att ta plats i Vårgårda?

Förvaltningens kommentar:

Exploateringsgraden, inklusive hushöjder, bedöms vara lagom avvägning mellan behovet av nya bostäder och anpassning till platsen. En småskalig bebyggelse eftersträvas som underordnar sig kringliggande natur och inte alstrar för mycket trafik. Synpunkterna angående naturskötsel kommer att beaktas vid planens genomförande. Övriga synpunkter noteras.

Sakägare**11. Fastighetsägare Blåbäret 7 (2024-09-27)**

Vi är boende på Korsnäbbsgatan och har idag skogen och Vårgårdas främsta friluftsområde invid husknuten. Enligt vad som anges i planen ser det ut som om elljusspåret med omnejd skulle räcka till som 'rekreationsområde', vilket jag sätter mig helt emot, då det området är en väldigt begränsad yta. Vi anser att planen skulle ta alltför stora delar av ett för kommunens invånare väsentligt grönområde i anspråk.

Eftersom planen anger att 200 – 300 bostäder skulle komma att byggas finns ännu större anledning att inte göra någon åverkan på befintligt grönområde. Skogen, marken mot Fagrabo ängar samt det öppna landskapet mot Högstorp bör, enligt oss, få vara som det är. I bild 3 (s. 10) är vissa områden utmärkta som påtagligt viktiga naturvärdesobjekt, vilket vi fullt håller med om, men förutom de utmärkta områdena menar vi att hela detaljplanen utgör väsentliga naturvärdesobjekt.

I bild 8 (s. 19) visas de tilltänkta delområden, samtliga dessa motsätter vi oss bebyggelse i. Att bebyggelsen dessutom (enl. s. 23 – 24) skulle medföra en ökning av motortrafik med flera hundra procent känns orimligt, både ur miljösynpunkt och för oss boendes trivsel.

Förvaltningens kommentar:

Fagrabo är utpekad som Vårgårdas stora utbyggnadsområde för bostäder i den fördjupade översiktsplanen över Vårgårda tätort, och bedöms kunna innehålla ca 1 150 bostäder i blandade former när det är fullt utbyggt. Ett planprogram har tagits fram i vilket en mindre del av Kesbergets friluftsområde föreslås tas i anspråk för bebyggelse, men merparten av friluftsområdet kommer att bevaras och bli mer tillgängligt genom programförslaget. Fagrabo bedöms vara det enda större området i anslutning till Vårgårda tätort där ny bostadsbebyggelse är lämplig. I övrigt är möjligheten att etablera nya, större bostadsområden i Vårgårda tätort starkt begränsade.

Motortrafiken som beskrivs öka med flera hundra procent gäller Fagrabovägen, vilken idag är mycket lågt trafikerad. En trafikutredning har visat att vägen har kapacitet för en sådan ökning. Om behov uppstår kan exempelvis hastighetsdämpande åtgärder sättas in i takt med att trafiken ökar.

12. Fastighetsägare Blåbäret 8 (2024-10-08)

Alternativ två okey. Inga höghus i område 1. Men helst inte etapp ett alls. Så mycket som möjligt av Kesbergsområdets skog skall behållas. Ju fler invånare vi blir i Vårgårda ju viktigare är området. Området utnyttjas flitigt och det är det enda större grönområde som finns i Vårgårda centralt.

I planprogrammet finns också ett område nr 8 inritat. Ej med på alternativ ett och två. Detta område ska absolut inte bebyggas det är den vackraste delen i hela området. Till er alla som arbetar med dessa planer, gå dit en dag och njut. Så förstår ni vad jag menar.

Förvaltningens kommentar:

Alternativ 1 och 2 är endast illustrationer av vad som möjliggörs genom detaljplanens bestämmelser, varav den ena domineras av småhus och den andra av flerbostadshus. Detaljplanen tar inte ställning till vilken fördelning av hustyper som bör komma till stånd, utöver det som är reglerat genom planbestämmelserna.

Inom den del av det aktuella detaljplaneförslaget som motsvaras av planprogrammets etapp 1 medges endast bebyggelse upptill 2,5 våningar, utom utmed den framtida huvudgatan och i delområde Platån, där 3,5 respektive fyra våningar tillåts. Förvaltningen bedömer att bebyggelsens placering, på ett visst avstånd från befintlig bebyggelse, är en lämplig avvägning mellan att bevara bostadsnära grönska och att länka Fagrabö till Vårgårda tätort.

Enligt beslut i kommunstyrelsen är planprogrammets etapp 8 den etapp som kommer att byggas ut sist. Då förväntad utbyggnadstakt av Fagrabö är ca 20 – 25 bostäder/år innebär det att etapp 8 byggs ut först om ca 40 – 50 år (så länge inga andra politiska beslut tas som förändrar detta).

13. Fastighetsägare Fagrabö 1:22, Brf Fagrabö S i Vga (2024-10-09)

Vi har en synpunkt på gatorna i området. Eftersom Gullvivevägen är en mycket smal väg som är svår att mötas på vore det bra om ingen genomfartstrafik sker till det nya området.

Förvaltningens kommentar:

Planförslaget innebär ingen genomfartstrafik på Gullvivevägen. Det nya området sydöst om Fagrabo Ångar avses endast få tillfart från den nya huvudgatan. En fem meter bred remsa av naturmark föreslås skilja Fagrabo Ångar från tillkommande bebyggelse. En passage för gående och cyklister mellan Fagrabo Ångar och det nya området är möjlig att anordna, men förutsätter att både Brf Fagrabo Södra och ägaren/ ägarna till den nya fastigheten går med på detta.

14. Boende i Brf Fagrabo S i Vga (2024-10-09)

Jag bedömer det som högst olämpligt att Gullvivevägen skulle bli en genomfartsväg! Det är en trång liten väg där det inte går att mötas två bilar på.

Det är även barn i rörelse ute på vägen så risken för en tragisk olycka skulle öka betydligt om det skulle bli någon form av genomfartstrafik på Gullvivevägen. Det nya området som planeras måste använda egen anslutande väg till sina bostäder.

Förvaltningens kommentar:

Planförslaget innebär ingen genomfartstrafik på Gullvivevägen. Det nya området sydöst om Fagrabo Ångar avses endast få tillfart från den nya huvudgatan. En fem meter bred remsa av naturmark föreslås skilja Fagrabo Ångar från tillkommande bebyggelse. En passage för gående och cyklister mellan Fagrabo Ångar och det nya området är möjlig att anordna, men förutsätter att både Brf Fagrabo Södra och ägaren/ ägarna till den nya fastigheten går med på detta.

15. Fastighetsägare Fagrabo 1:2 (2024-10-25)**Dagvatten avrinning norrut**

Toppebäcken börjar inte förrän ca en kilometer norrut. I början är det ett samfällt dike, med en bredd på ca 50 – 70 cm. Ett avtal med Toppebäckens markavvattningsföretag gäller endast företagets område, inte uppströms. Samtliga samfällighetsdelägare och enskilda markägare måste godkänna ändrat vattenflöde, enligt uppgifter från Länsstyrelsen. Enligt tabell 1 är fördröjningsbehovet 742 l/s vilket blir 44 m³/minut.

Det samfällda diket klarar inte en vattenhöjning utan att kringliggande dräneringar berörs.

Vid ett flertal gånger under sommaren har vi efter kraftigt regn kontrollerat flödet från planområdet. Det har varit ca 3 – 4 cm vatten i ett rör med diametern 150 mm. Avrinningen från fördröjningsmagasinet får ej vara mer. Markerna kring det samfällda diket är mycket låglänta och tål ej ett högre vattenstånd. Vid markskador p.g.a. höjt vattenstånd ska kommunen ersätta med annan mark. Diket uppströms mot Hembygdsgården ska inte ledas in i fördröjningsmagasinet, utan rinna i nuvarande sträckning. Dagvattnet från område 4A ska ledas i gatan, inte över Fagrabo 1:2. Framtida utbyggnad av diket kommer att belasta diket ännu mer.

Byggnation

Utvidga område 3 för fler bostäder. Bygg även på en del av området som är planerat som parkområde, så att åkermark sparas längre tid för livsmedelsproduktion. Livsmedelsproduktion är också ett samhällsintresse. Det ska kompenseras för ett flertal saker men inte för åkermark.

Spillvattnet avses pumpas till Tumbergsledningen. Pumpa även en del av dagvattnet dit för att avlasta diket.

Att större och större områden hårdgörs och dagvattnet leds bort minskar grundvattnet, bygg därför stenkistor där så är möjligt, t.ex. norr om Fagrabovägen.

Förvaltningens kommentar:

Dagvattnet från planområdet som avses släppas ut till Toppebäcken via det samfällda diket avses dessförinnan fördröjas i ytterligare ett steg utanför planområdet. Genom att en vall uppförs på fastigheten Fagrabo 1:15 tillskapas en våtmark/damm vars utflöde kan begränsas till det flödeskrav som är inskrivet i markavvattningsföretag upp till ett 50-årsregn. Diket uppströms mot Hembygdsgården avses inte ledas in i våtmarken/dammen, utan rinna i nuvarande sträckning. Vårgårda kommun ska ersätta fastighetsägare vid markskador som uppkommer om kommunens anläggning (den invallade) våtmarken/dammen) inte fungerar som tänkt. Vid kraftigare nederbörd än 50-årsregn kan anläggningen brädda till Toppebäcken via det samfällda diket, men flödet kommer likväl att vara mindre än under befintliga förhållanden (utan ny bebyggelse och utan anläggning). Vid sådana tillfällen ersätter inte kommunen fastighetsägarna för eventuella markskador (som sannolikt hade uppkommit även under befintliga förhållanden).

Avtal som säkerställer att anläggningen är på plats innan dagvatten från planområdet anslutes till diket och Toppebäcken, samt reglerar kommunens ansvar för skötsel av anläggning och dike/bäck, är under

framtagande. Avtalen avses tecknas med både dikessamfälligheten och markavvattningsföretaget.

Dagvattnet från område 4A avses ledas i dike alternativt ledning utmed/i huvudgatan, inte över Fagrabo 1:2. Endast avrinning från naturmark avses gå över Fagrabo 1:2, som idag.

Förvaltningen bedömer att nuvarande förslag är en lagom avvägning mellan ny bebyggelse och bevarad naturmiljö. Ett av syftena med detaljplanen är att möjliggöra ett friluftsnära boende med bevarad natur mellan husen och god tillgång till grönområden.

I möjligaste mån vill man undvika pumpning av dagvatten och istället anpassa dagvattensystemet efter terrängen.

Fördröjningsmetoden kan komma att anpassas till platsens egenskaper rörande mark. Där så är möjligt kan dagvattnet tillåtas infiltrera, exempelvis genom stenkistor.

Övriga

16. Boende på Sandhemsgatan (2024-09-24)

Vi bor utmed Fagrabovägen och Stockholmsvägen i hörnfastigheten och kommer bli berörda kring det nya byggnadsområdet.

Vi är inte nöjda med beslutet om att all trafik planeras på Fagrabovägen mot Stockholmsvägen. Det blir en ökad trafikbelastning vilket påverkar säkerheten negativt. Ser inte i projektbeskrivningen att hastighetsbegränsningen sänks eller planering av några rondeller/farthinder. Max 30 km är ett krav på Fagrabovägen. Ser därför fördelar med att planera väg mot till Parkgatan för att minska trafiken på Fagrabovägen.

Redan idag är det höga ljudvolymen från fordon. Vår tomt/uteplats kommer troligtvis påverkas ännu mer av höga buller. Vilka fastigheter berörs av tänkta bullerplank?

Förvaltningens kommentar:

Trafiksituationen på Fagrabovägen behandlades översiktligt vid framtagandet av detaljplanen för Fagrabo Ängar. Man tog då höjd för trafikökningen som kommande etapper förväntades orsaka. I planen föreslogs bl.a. farthinder på Fagrabovägen i höjd med Fagrabo Ängar. Maxhastigheten på Fagrabovägen avses sänkas till 40 km/h. I takt med att trafiken på vägen ökar kan vid behov fler åtgärder komma att

genomföras. Synpunkterna vidarebefordras till kommunens gatuavdelning.

De bullerplank som omnämns i den aktuella detaljplanen/aktuell bullerutredning gäller endast bebyggelse inom planområdet. Om ni upplever att ljudvolymen vid er fastighet har ökat/kommer att öka kan ni kontakta kommunens miljöavdelning.

17. Boende på Blåmesgatan (2024-10-27)

Vi delar er uppfattning om behovet av fler bostäder i Vårgårda och att möjligheterna att etablera nya större bostadsområden är begränsade.

Närheten till skogsområdet i Fagrabo var en av anledningarna till att vi valde att flytta till Vårgårda. Vi tar dagligen promenader i skogsområdet där planen är att etablera bostäder. Våra farhågor är att områdets skogskaraktär försvinner, likt det gjort i Stadsskogen i Alingsås. Ett grönt stråk genom ett bostadsområde är inte detsamma som skog och möjligheten till friluftsliv begränsas.

För att bibehålla ett sammanhängande skogsområde anser vi att de planerade sex villorna alternativt sju flerbostadshusen kring återvändsgatan i söder inom etapp 1, delområde 3, tas bort. Även södra delen av etapp 8 bör begränsas.

Om området kring återvändsgatan i söder inom etapp 1, delområde 3 trots allt måste bebyggas anser vi att alternativ 2 med friliggande villor med 1,5 plan är att föredra framför flerbostadshus på 2,5 plan, då det blir högt och dominerande i den skog som är kvar.

Att leda GC-trafik via Näktergalsgatan över Fasangatan till Blåmesgatan anser vi blir trafikfarligt. Vi observerar ofta barn och ungdomar som kommer på cykel och kickbike från Näktergalsgatan och i hög fart korsar Fasangatan över till Blåmesgatan utan att se sig för. Vi anser att olycksrisken blir oacceptabelt hög. Ett bättre alternativ vore att helt ta bort GC-länken till Korsnäbbsgatan vändplats och i stället leda cyklisterna ner genom GC-tunneln under Fasangatan alternativt via den befintliga grusade gångvägen ner mot skolområdet.

Förvaltningens kommentar:

Förvaltningen bedömer att den södra delen av delområde 3 bör vara kvar då det bidrar till att ansluta ny bebyggelse till befintlig, något som eftersträvas för att Fagrabo ska upplevas som en integrerad del av

Vårgårda tätort. Omgivande natur bedöms "tåla" bebyggelse i upp till 2,5 plan, vilket är betydligt lägre än de uppväxta tallar och andra träd som finns där idag.

Enligt beslut i kommunstyrelsen är planprogrammets etapp 8 den etapp som kommer att byggas ut sist. Då förväntad utbyggnadstakt av Fagrabo är ca 20 – 25 bostäder/år innebär det att etapp 8 byggs ut först om ca 40 – 50 år (så länge inga andra politiska beslut tas som förändrar detta). GC-vägen till/via Näktergalsgatan är den närmaste vägen från stora delar av planområdet till exempelvis skolområdet eller stationen. För den som går eller cyklar är det avgörande att kunna ta den genaste vägen, annars är risken stor att man improviserar och väljer en ur säkerhetssynpunkt mindre lämplig väg. Därför bedöms alternativet via GC-tunneln under Fasangatan inte vara ett realistiskt alternativ för många (framtida) tänkbara rutter. Vid behov kan fartdämpande åtgärder vidtas på Näktergalsgatan och/eller Fasangatan. Vidare hjälper GC-vägen till med att integrera Fagrabo med övriga tätorten.

SAMHÄLLSBYGGNAD

Bygg- och miljöenheten

Sabina Talavanić
Arkitekt SAR/MSA

Stefan Olsson
Arkitekt MSA