

## Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland

### *Förslag till inriktning för Västtrafiks uppdrag 2014-2015*

1. Inledning.....	1
2. Utmaningar 2014-2015.....	2
3. Inriktning för Västtrafiks uppdrag 2014-2015.....	3

Övergripande mål: Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka  
för en konkurrenskraftig och attraktiv region

Delmål 1: Resandet med kollektivtrafiken 2025 ska fördubblas i förhållande till  
2006 .....4

Delmål 2 Minst 85-90 procent av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken  
2025 .....7

Delmål 3: Kollektivtrafiken ska beakta alla resenärgruppers behov. Det ska  
finnas ett utpekat nät som är tillgänglighetsanpassat för att möjliggöra hela resan.  
.....9

Delmål 4 Kollektivtrafiken ska utvecklas så att den både minskar transportsektorns  
miljöpåverkan och sin egen miljöpåverkan till 2025.....10

## 1. Inledning

Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknämnd är sedan 1 januari 2012 ansvarig beställarnämnd för kollektivtrafiken i Västra Götaland och beslutar om årlig ram och uppdrag för Västtrafik. Inriktningen utgår från det regionala trafikförsörjningsprogrammet som arbetats fram i samverkan med kommunerna genom kollektivtrafikeråden. Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling fram till 2025, med etappmål till 2016.

Inriktningen avser 2014 och 2015 och är formulerad i form av prioriteringar, där den slutliga ambitionsnivån för respektive mål avgörs i samband med det beslut om detaljbudget i september 2013.

### Prioritering av åtgärder

Uppdragsinriktningen visar prioritering av olika åtgärder under 2014 och 2015. Prioriteringarna klassas enligt följande:

- Nödvändigt, N
- Angeläget, A1 och A2 (där A1 har högre prioritet än A2)

### Mål till 2016 i trafikförsörjningsprogrammet och beslutade strategier styr prioriteringarna

- ❖ Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka till 2025. Rätt riktning prioriteras till 2016.
- ❖ Delmål 2016: Resandet ska öka med 30 procent 2016 jämfört med 2010
- ❖ Minst 85-90 procent av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken 2025. Rätt riktning prioriteras till 2016.
- ❖ Delmål 2016: Ett prioriterat nät bestående av 770 hållplatser och terminaler ska vara anpassat för funktionshindrade till 2016
- ❖ Delmål 2016: 70 procent av kollektivtrafiken vara fossiloberoende.

---

## 2. Utmaningar 2014-2015

Under 2014 och 2015 står kollektivtrafikens utveckling inför relativt stora utmaningar som behöver beaktas vid planering av åtgärder.

Utgångsläget är att vi har haft en mycket positiv utveckling av kollektivtrafiken de senaste åren. Av fördubblingen 2006-2025 har vi i dagsläget klarat ungefär en tredjedel. Vi har också rustat kollektivtrafiken inför 2013 för att klara en ökad efterfrågan i samband med trängselskatten i Göteborg. Miljöanpassningen av kollektivtrafiken har pågått under en längre tid och där ligger vi bra till i förhållande till både egna och nationella mål.. Det är framförallt 2014 som vi ser kraftfulla kostnadsökningar i den befintliga trafiken, dvs även om inga utökningar görs för att nå målen.

**Befintlig tågtrafik fördyras** I maj 2012 drog sig DSB First ur avtalet med Västtrafik. SJ bedriver nu trafiken som en övergångslösning. Västtrafik med samarbetsparter kompenseras ekonomiskt för att DSB bröt avtalet. Kompensationen kommer bara delvis räcka för att täcka de merkostnaderna som uppstår. År 2014 bedöms effekten av detta tillsammans med ökade kapitalkostnader för nya tåg öka kostnaderna för befintlig tågtrafik med drygt 180 mnkr.

**Stor del av busstrafiken upphandlas.** Åren 2014 och 2015 kännetecknas av hög andel nya trafikavtal. Knappt 40 procent av busstrafiken upphandlas på nytt. Trenden är att upphandlingseffekten är negativ, d.v.s. kostnaderna för trafiken ökar i samband med upphandlingar.

**Effekter av trängselskatten är svårbedömd.** Även om Västtrafik rustat trafiken inför trängselskattens genomförande finns en osäkerhet kring förändrade resmönster till följd av trängselskatt och nytt express- och stombussnät. Först under 2013 kommer bilden klarna kring behov av trafik i olika stråk och områden.

**Nytt prissystem och sortiment.** Utredning kommer fortgå under hela 2013, med förhoppning att kunna påbörja tester och därefter stegvis implementering av ett nytt prissystem och sortiment. Även om simuleringar i teoretiska modeller görs är det svårt att på förhand bedöma hur resenären väljer i det nya sortimentet.

**Hur konjunkturläget utvecklas** påverkar också efterfrågan på resor. Konjunkturen påverkar också de ekonomiska förutsättningarna i form av skatteunderlag och påverkan på index.

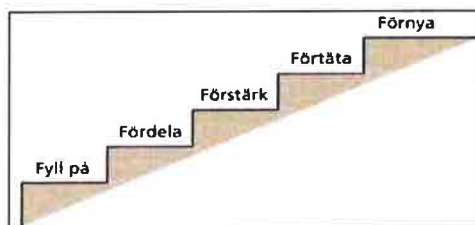
### 3. Inriktning för Västtrafiks uppdrag 2014-2015

#### Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka för en konkurrenskraftig och attraktiv region

*Detta är det övergripande målet i trafikförsörjningsprogrammet. Under det övergripande målet finns fyra fastställda delmål som beskrivs på efterföljande sidor. Kollektivtrafikresandet har utvecklats positivt från 2010 fram till idag. Baserat på Svensk kollektivtrafiks kollektivtrafikbarometer har kollektivtrafikens marknadsandel utvecklats i rätt riktning det senaste året.*

Kollektivtrafikens roll i samhället ska stärkas som ett viktigt medel att skapa hållbar tillväxt i Västra Götaland. För öka kollektivtrafikens marknadsandel runt om i regionen krävs insatser, inte bara för kollektivtrafiken, utan också samordnade insatser för samhällsplanering, infrastruktur och pendelparkeringar. Viktiga faktorer för om människor väljer kollektivtrafiken är närhet till relevant utbud och restiden. Bostäders lokalisering, parkeringspolicys, busskörfält, hållplatser och terminaler är saker som regionen måste arbeta med tillsammans med kommuner, trafikverk och andra intressenter. **Samverkan med andra parter**, främst kommunerna och trafikverket, är därmed en central del i kollektivtrafikmyndighetens arbete och i Västtrafiks uppdrag. Nya roller innebär att nya former för samverkan behöver vidareutvecklas och stärkas .

Kopplat till det övergripande målet i trafikförsörjningsprogrammet finns delmål samt **flerstegsprincipen**. Delmål fem har inte fastställts och ingår därmed inte i uppdragsinriktningen. Flerstegsprincipen illustreras av en trappa och handlar om att göra mesta möjliga av det man redan har. Det är en principmodell – att kontinuerligt arbeta för att merutnyttja, effektivisera, osv innan nya satsningar övervägs, för att använda tillgängliga skattemedel på bästa möjliga sätt.



Kollektivtrafiknämnden har i uppgift att **verka för forskning och utveckling** på kollektivtrafikområdet. Flera parallella aktiviteter pågår, dels för att utveckla nya tjänster kopplade till kollektivtrafikresan och dels för att utveckla miljövänligare, energieffektivare fordon och bränslen. Under 2013 kommer ett nytt FoI-centrum att etableras i Lund. Västra Götalandsregionen är en av delfinansierarna. Västra Götalandsregionen har också ett engagemang i forskningscentrat SAMOT. Västtrafiks medverkan är en förutsättning i olika utvecklingsprojekt som ska omsättas i operativ verksamhet på kort eller lång sikt. Dialog sker därmed löpande mellan kollektivtrafiksektariatet och Västtrafik kring samverkan.

<b>Delmål 1:</b>	<b>Resandet med kollektivtrafiken 2025 ska fördubblas i förhållande till 2006</b>
<b>Strategier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) sänk restidskvoten gentemot bilen</li> <li>b) öka möjligheterna där det finns stor potential</li> <li>c) erbjud attraktivt biljettsortiment (lyfts i delmål 2)</li> <li>d) underlätta kommersiella marknadsstillträdet</li> <li>e) planera för att hela resan ska fungera dör till dör</li> <li>f) arbeta med incitament, tjänster, marknadsföring och mobility management</li> </ul>

*Att öka resandet med kollektivtrafiken är ett delmål för att nå en högre marknadsandel för kollektivtrafiken, och att stärka kopplingen mellan regionens olika delar. Resandet har utvecklats mycket positivt från 2006 till idag. Av fördubblingen är mer än en tredjedel avklarad. Målet i trafikförsörjningsprogrammet är att fortsätta denna positiva utveckling. Ett etappmål är att resandet ska öka med 30 procent mellan 2010 och 2016. Hittills har resandet ökat med 18 procent. Utvecklingen sedan 2006 är positiv i hela länet, men släpar något i förhållande till uppsatta mål i Fyrbodal.*

b) Resmöjligheterna i relationer med stor potential för ökat resande ska förbättras och det utpekade stornätet ska stärkas

**Åtgärda akut kapacitetsbrist.** Västtrafik skall prioritera åtgärder och utöka kapaciteten, för att få med alla befintliga resenärer.(N)

**Nya tåg.** Västra Götalandsregionen har under senare tid investerat i sammanlagt 34 nya tåg; 22 pendeltåg och 12 regiontåg. De nya pendeltågen har ca 50 % fler sittplatser än de nuvarande pendeltågen samt högre komfort. Dessutom innebär investeringen bättre möjligheter att ta med cykel ombord på tåget. Att sätta in de nya tågen i trafik innebär ökade kostnader. Införande sker successivt under 2013 vilket innebär att kostnaden slår igenom fullt ut från och med 2014.(N)

**Parera och justera för att landa ny struktur i och till/från**

**Göteborgsområdet** Införandet av trängsleskatt i Göteborg innebär ett viktigt utvecklingssteg för kollektivtrafiken, kanske det viktigaste på flera decennier. Därmed är också resandemålet relativt högt satt för Göteborgsregionen. Transportsystemet i Västsverige genomgår en omfattande förändring bland annat som en följd av det Västsvenska paketet. Detta innebär stora möjligheter för kollektivtrafikens utveckling. Människors resmönster kommer att förändras. För Västtrafiks del innebär detta hög flexibilitet, möjlighet till förstärkning och uppmärksamhet för att möta resenärernas nya resmönster. Under 2014 och 2015 handlar det primärt om att följa upp de nya trafikuppläggen och successivt anpassa dessa till förändrade resmönster. Här ingår också att medverka i processen för upphandling av nya spårvagnar för att kunna fasa ut gamla vagnar och utöka kapaciteten. (N)

**Vända trenden i Fyrbodalen.** Resandet sjunker under 2012 i Fyrbodalsområdet. Förklaringar är att skolresor minskar samt att arbetsmarkanden påtagligt förändrats. Då utvecklingen går i fel riktning behöver detta analyseras djupare och de åtgärder som har störst potential att öka resandet och bidra till det övergripande målet om ökad marknadsandel, bör prioriteras. Stadstrafiken i Tvåstad utgör 40 procent av resandet i Fyrbodalen. Potential för ökat resande bedöms i första hand finnas inom stadstrafiken, samt i de tyngre pendlingsstråken. (A1)

**Kollektivtrafikens konkurrenskraft ska stärkas och utvecklas i hela regionen.** Samtliga kommunalförbund har pekat ut stråk som tillsammans utgör ett prioriterat regionalt nät i regionen, sammanställt i förslaget till trafikförsörjningsprogram. Detta nät ska utvecklas som en stomme i regionens kollektivtrafik, tillsammans med stadstrafiken i regionens städer. Vägledande i åtgärdsrioritering 2014-2015 är, utöver trafikförsörjningsprogrammet, de linjenätsutredningar som genomförts för olika stadstrafikområden i Västra Götaland (t ex Skövde och Lidköping), pågående arbete med Göteborgs trafikstrategi och den nyligen påbörjade BRT-utredningen i Borås. *Västtrafik ska prioritera åtgärder som ger flest resenärer per insatt krona i respektive delregion 2014-2015, men också påbörja strukturella förändringar för att kunna ta emot fler resenärer på sikt (såsom t ex linjenätsomläggningar, BRT osv innebär).* (A2)



**a). Trimma, effektivisera och minska restidskvoterna**

I linje med flerstegsprincipen ska Västtrafik verka för åtgärder som bidrar till att öka fyllnadsgraden i befintlig trafik och sprida ut resandet i högrafiktid.

---

Här kan information till resenärerna vara ett verktyg, men också samverka med kommunerna kring t ex skoltider. En översyn av linjenätets effektivitet bör göras vid varje tidtabellsskifte för att trimma och effektivisera utbudet i förhållande till efterfrågan, samt se över hur restidskvoterna kan förbättras. Det handlar inte bara om linjer med den lägsta kostnadstäckningen. Vid en eventuell förändring av linjetrafik till anropsstyrd trafik, eller t o m nedläggning av en linje, eller del av linje, ska samhällets behov av grundläggande servicenivå och samordningsvinster med skolskjuts beaktas. Samråd med berörda kommuner är en del av Västtrafiks arbete att hitta bästa möjliga lösning. Effektiviseringar som görs i ett trafikområde ska i första hand föras tillbaka till samma trafikområde. (N)

d) Det kommersiella marknadstillträdet

Den 1 januari 2012 trädde den nya kollektivtrafiklagen i kraft. Den innebär bl a att kommersiella aktörer kan konkurrera med den samhällsbeställda trafiken. Hittills har det kommersiella tillträdet varit relativt begränsat. Kollektivtrafikenämnden har tillsammans med Västtrafik en viktig uppgift att se till att den nya spelplanen fungerar. Västtrafik ska på ett balanserat neutralt sätt ta fram beslutsunderlag inför beslut om trafikplikt. En central uppgift är att genomföra samråd inför upphandling (SIU) med trafikföretagen. Det innebär att på ett neutralt sätt lyssna av företagens analys av marknaden och intresset för att bedriva trafik på kommersiell basis. (N)

e), f) Införa ytterligare incitament, tjänster åtgärder hela resan

Eftersom invånarna i Västra Götaland bor utspritt kräver fördubblingsmålet att matning till stråken också utvecklas på ett positivt sätt. Det vi brukar kalla "hela resan". För att klara fördubblingen måste kostnadseffektiva sätt att mata till stråken utvecklas. Det kan handla om cykel- och pendelparkeringar, samarbete med cykel- och bilpooler, utveckling av anropsstyrd trafik, mobility management-åtgärder osv. Dessutom behöver fler attraktiva knut- och bytespunkter utvecklas för att ge mervärde åt resan. Här ser vi fram emot ett gemensamt utvecklingsarbete med kommunerna och andra relevanta aktörer. (A1)

<b>Delmål 2:</b>	<b>Minst 85-90 procent av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken 2025</b>
Strategier	a) Förbättra pålitlighet och punktlighet b) Utred och erbjud minsta utbud av resmöjligheter för boende på landsbygd och mindre tätorter c) Erbjud ett attraktivt biljettsortiment d) Arbeta med att stärka kollektivtrafikens varumärke

*Det långsiktiga målet är att 85-90 procent av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken år 2025. Fram till 2016 är målet att nöjdheten ska öka. Nöjdheten med kollektivtrafiken i Västra Götaland är alltför låg när man frågar resenären generellt vad man anser om kollektivtrafiken. Här har mediabilden stor påverkan. När frågan ställs till resenären, i anslutning till en resa är nöjdheten oftast hög. Mätningar som görs på ett urval av Västtrafiks linjer visar då på en nöjdhet motsvarande 85-95 procent. I målet ingår även tillgänglighet på landsbygd och mindre orter.*

**a) Förbättra pålitlighet och punktlighet**

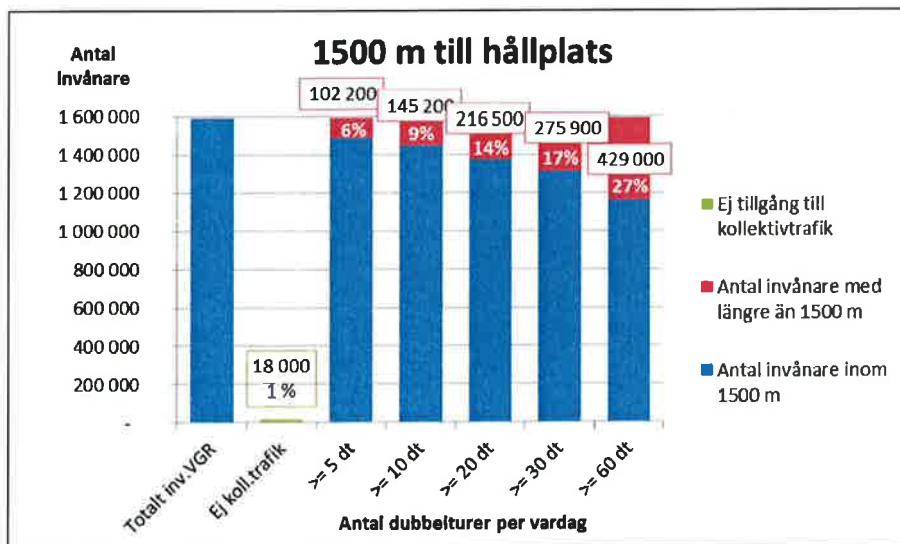
Information om störningar, fokuserat arbete för att säkerställa punktlighet och pålitlighet är fortsatt viktiga åtgärder för att öka kundnöjdheten 2014-2015.(N)

**b) Planera för utveckling av servicenivån för landsbygd och mindre orter**

Kollektivtrafiknämnden finansierar för närvarande ett treårigt utvecklingsprojekt för anropsstyrd trafik syftar till att utveckla tillgängligheten för boende i mindre orter och på landsbygden och innebär därmed innebära åtgärder framförallt i Sjuhärad, Skaraborg och Fyrbodalen. Under 2012 och 2013 har Västtrafik infört möjligheten att använda anropsstyrd trafik på landsbygdsbusslinjer, som endast trafikeras när skolorna är igång. Det handlar om drygt 70 linjer av Västtrafiks totalt 900 linjer. Västtrafik har också halverat tiden för beställning av anropsstyrd trafik, till en timme. Projektet pågår t o m 2014. Utvärdering kommer att ske mot slutet av projektperioden för att bedöma vilka delar av projektet som ska överföras i ordinarie verksamhet under 2015. Västtrafik har också halverat tiden för beställning av anropsstyrd trafik. Under 2013 provas ny anropsstyrd trafik i några kommuner. Beroende på utfallet av dessa tester kan nya koncept etableras 2014-2015 (N)

Utredning och samråd i kollektivtrafikeråden sker för närvarande i syfte att tydliggöra inriktningen för kollektivtrafikens servicenivå på landsbygd till/från mindre orter. Denna utredning ska därmed utgöra en grund för åtgärder i trafiken 2014 och 2015. Västtrafik bör successivt börja implementera de riktlinjer som framkommer i arbetet med servicenivå på landsbygd. Som en viktig del ingår att arbeta proaktivt med kommunerna för att bygga ut pendelparkeringar på landsbygden samt att i högre grad verka för samordning av olika trafikslag (A2).

Högst prioritet ges till åtgärder som innebär att den minsta servicenivå på landsbygd uppfylls i de områden i regionen som inte idag uppfyller lägsta kriteriet om 5 resmöjligheter i veckan (hållplats inom 1,5 kilometer). Det gäller i första hand delar av Dalsland och Bohuslän. En utbyggnad av anropsstyrd trafik är en prioriterad åtgärd. (A1)



#### c) Implementering av ny pris- och sortimentsstrategi

En viktig del i det arbetet med att öka kundnöjdheten och attrahera fler resenärer är att införa ett nytt pris- och betalsystem som uppfattas som enklare och mera rättvist av resenären. Förutsatt att fullmäktige beslutar om genomförande under hösten/vintern 2013 kan implementering påbörjas 2014 och det nya prissystemet kan vara fullt infört i slutet av 2015. Det kommer kräva investeringar och kraftfulla informationsinsatser, men framförallt beredskap på en osäkerhet av hur intäktsmassan kommer röra sig, när resenären kan välja bland nya produkter i biljettsortimentet. Biljettintäkterna täcker idag ungefär hälften av kollektivtrafikens kostnader. Arbetet projektleds av kollektivtrafiksekretariatet med Västtrafiks medverkan. Efter beslutad strategi övergår ansvaret för genomförandefasen till Västtrafik. (A1)

#### d) Stärk varumärket kollektivtrafik

Fortsatt samverkan nationellt och regionalt med kollektivtrafikens alla parter är en viktig del i byggandet av varumärket kollektivtrafik. Resenären bryr sig inte om vem som är skyldig till ett problem som uppstår i kollektivtrafiken, utan ser till sitt eget resbehov. Att stärka kollektivtrafikens varumärke kräver långsiktighet och ständig utveckling, och ingår därmed som en naturlig del i Västtrafiks uppdrag 2014-2015. Utvecklingsarbete krävs för att identifiera åtgärder med genomslagskraft. Det här är en central uppgift för att öka nöjdheten med kollektivtrafiken i länet (A1)

<b>Delmål 3:</b>	<b>Kollektivtrafiken ska beakta alla resenärgruppers behov. Det ska finnas ett utpekat nät som är tillgänglighetsanpassat för att möjliggöra hela resan.</b>
Strategier	<ul style="list-style-type: none"><li>a) Förbättra samverkan mellan olika aktörer</li><li>b) Utveckla ett prioriterat kollektivtrafiknät i samverkan med väghållarna (650 hp och 120 terminaler till 2016)</li><li>c) Gör det enklare att resa</li><li>d) Öka tryggheten i resandet</li><li>e) Öka jämlikhet, jämställdhet och integration samt underlätta barns resande</li><li>f) Inför kvalitetsuppföljning</li></ul>

*Trafikförsörjningsprogrammet omfattar 770 prioriterade terminaler och hållplatser. Ungefär 400 dessa var anpassade fram till 2011. Målåret för att anpassa dessa 770 var tidigare 2010 men har nu flyttats fram till 2016. Det innebär att hög prioritet bör ges till att nu klara målet.*

Här har såväl väghållaren/markägaren som Västra Götalandsregionen och Västtrafik ett ansvar, då väghållaren ansvarar för åtgärder upp till och med markytan och Västtrafik ansvarar för det som enkelt uttryckt är över mark (byggnader, hållplatsutrustning osv). Proaktivt arbete med ansvariga väghållare för att gå mot delmålet 2016 krävs under 2014-2015. Västtrafik uppdras att ta fram en handlingsplan, med prioritet för åtgärder i de stråk som pekas ut i trafikförsörjningsprogrammet. (A1)

Västtrafik arbetar kontinuerligt med att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken. Under 2011-2012 har förbättringar bl a gjorts i reseplaneraren som ger resenären besked om linjen är anpassad för funktionshindrade. Sedan december 2012 är också audiovisuella utrop infört i alla Västtrafiks fordon. Utmaningar som kvarstår för själva trafiken är nu framförallt vidareutveckling och säkerställande av kvalitet och driftsäkerhet av lift och ramper. De äldre spårvagnar som inte ännu fasats ut är inte tillgänglighetsanpassade, men går inte heller att fasa ut förrän nya kommer som kan ersätta dem. Det väntas ske successivt från 2016 och framåt.

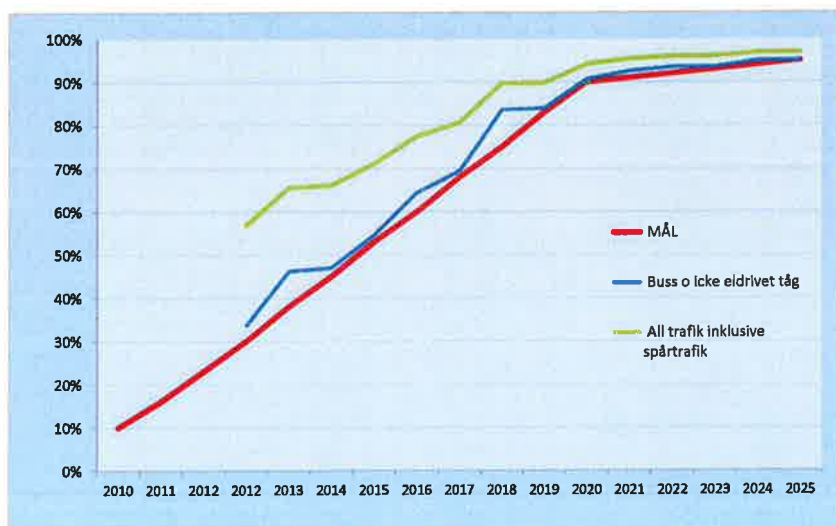
Mycket av det arbete som görs för att förbättra för funktionshindrade gynnar alla resenärgrupper. Kunskapsbyggande pågår för att öka förståelsen kring olika grupperns behov, för att successivt identifiera prioriterade åtgärdsområden för att öka jämlikhet, jämställdhet, integration samt underlätta barns resande. Samverkan i utvecklingsarbetet sker bl a med Västra Götalandsregionens kansli för mänskliga rättigheter. (A2)

<b>Delmål 4:</b>	<b>Kollektivtrafiken ska utvecklas så att den både minskar transportsektorns miljöpåverkan och sin egen miljöpåverkan till 2025</b>
Strategier	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Arbeta med mobility management och påverka människors val av färdmedel</li> <li>b) Separat miljö och klimatstrategi (antagen dec 2012)</li> </ul>

Det är generellt mer kostnadseffektivt att höja miljökraven i samband med en upphandling än att genomföra förändringar inom pågående avtal. Genom att en så stor del av trafiken nu ska handlas upp innebär det att en kollektivtrafiken under de närmsta åren kommer att kunna ta relativt stora steg mot miljömålen som pekats ut i trafikförsörjningsprogrammet och miljö- och klimatstrategin. Höjda krav innebär höjda kostnader och åtgärden kräver därmed tydlig prioritet (N).

Att prioritera biogas innebär en relativt dyrare trafik, jämfört med andra förnyelsebara bränslen. Eftersom det finns regionutvecklingsperspektiv att beakta föreslås krav på biogas ställs för samtliga områden som idag har biogas, samt att andelen biogas i Skaraborg utökas jämfört med idag. (A1)

Under 2012 har miljö- och klimatstrategin reviderats med hänsyn till målen i trafikförsörjningsprogrammet och en reviderad uppdaterad strategi är fastställd av kollektivtrafiknämnden. Strategin ska vara vägledande för Västrafiks upphandlingar. Ytterligare utvecklingsarbete kring metodik och mål krävs inom bullerfrågan.



Västrafik har också en viktig roll som aktör för att aktivt driva utvecklingen på miljöområdet framåt, genom t ex fortsatt engagemang i test- och demonstrationsprojekt. Även samverkansprojekt för att underlätta kollektivt resande till evenemang och turistmål, exempelvis projektet SEEMORE (A2).

### Förslag till inriktning för Västtrafiks uppdrag 2014-2015 i punktform

#### Nödvändiga åtgärder (N)

- Övergripande, för samtliga delmål gäller att samverka mellan kollektivtrafikens parter, inklusive kommuner, trafikverk, trafikföretag osv – behöver fortsätta och vidareutvecklas för att målen ska nås.
- I första hand ska åtgärder i trafikutbudet genomföras där det råder akut kapacitetsbrist, samt trimningsåtgärder som leder till ett bättre resursutnyttjande.
- Tågtrafikens kapacitet och komfort byggs ut successivt. I första hand genom införande av nya tåg, som redan är beställda.
- Nytt trafiksystem i och med trängselskattens införande behöver ”sätta sig”. De närmsta åren krävs att Västtrafik noga följer resandemönster och parerar och justerar utbudet
- Utarbeta underlag inför beslut om trafikplikt
- Åtgärder för att säkerställa leverans kvalitet och störningsinformation
- Fortsatt test och utveckling av anropsstyrd trafik inom pågående projekt
- År 2014 och 2015 prioriteras fortsatt systematiskt arbete att stegvis fasa ut fossila drivmedel, och säkerställa att detta sker på ett rimligt kostnadseffektivt sätt, i enlighet med miljö- och klimatstrategin. Stora steg tas i och med att många upphandlingar görs med trafikstart 2014-2015.

#### Angelägna åtgärder (A1 och A2)

##### -----delmål1

- Åtgärder för att vända negativ resandetrend i Fyrbodalen. (A1)
- Prioritera åtgärder i enlighet med de utredningar som gjorts, i syfte att utveckla trafikförsörjningsprogrammets utpekade stråk och stadstrafiken i länet. (A1, A2 – prioritet efter kostnadseffektivitet, flest reseor/kr)
- Utveckla incitament, tjänster och marknadsföring som ökar resandet i samverkan med andra parter, främst kommunerna (A1)
- Medverka i utvecklingsprojekt för ökat resande (A2)

##### -----delmål2

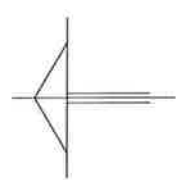
- Utveckla grundläggande servicenivå (A1, A2 prioritet enligt resultat från pågående utredning.)
- Åtgärder för att stärka varumärket kollektivtrafik (A1)
- Implementering av en ny pris- och sortimentsstrategi (A1)

##### -----delmål3

- Prioriterade hållplatser och terminaler anpassas för funktionshindrade, i enlighet med särskild handlingsplan (A1)
- Utveckling av kvalitetsuppföljningssystem av fordonens tillgänglighetsutrustning (A1)
- Utveckling i riktning mot ett breddat MR-perspektiv (A2)

##### -----delmål4

- Öka andelen biogas i Skaraborg vid ny upphandling (A1)
- Uppföljning av miljökrav i gällande avtal (A1)
- Medverka i utvecklingsprojekt (A2)



- UPPGIFTER OM GRUNDKARTAN**  
 Upprättad genom utlåtning ur kommunens plankommitté.  
 Koordinatplan RT ROK Sgsviv 84-100  
 Måttas III, höjdsystem RH 70
- Jenny Larsh  
 Måttas
- BETECKNINGAR PÅ GRUNDKARTAN**
- Fejlighetsgräns
  - Trastvägen
  - Trastvägen
  - Fejlighetsbeteckning
  - Byggnad
  - Smitfällighet
  - Väg, gångväg
  - Staket
  - Naturlinor
  - Ber. Inod
- 0.1

- UPPLYSNINGAR**  
 För plan dessa förhålls med  
 planbestämmelser och illustrationskartor  
 - Planbestämning av utställningsbåda  
 - Fejlighetsbeteckning skv. 2012-10-24

- UTREDNINGAR**
- Geoteknik utredning (WSF 2012-05-01)
  - Bullerutredning (WSF 2012-05-01)
  - Bullerutredning (COWI 2012-02-14, kompletterad 2012-04-18 samt 2012-10-10)



Skala 1:500 (A1)  
 Skala 1:1000 (A3)

**ILLUSTRATION**



Skala 1:500 (A1)  
 Skala 1:1000 (A3)

**PLANBESTÄMMELSER**

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast engiven användning och utformning är tillåten.

**GRÄNSBETECKNINGAR**

- Gräns för planområdet (rikt 3 m utanför området)
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

**ANVÄNDNING AV MARK**

- Allmän plats
- GC-VÄG Gång- och cykelväg
- GRÖNYTA Grönareta
- Kvartersmark
- Bastäder

**UTNYTTJANDEGRAD**

- e1 Största byggnadsarea av fastighetsarec 35 procent
- e2 Största bruttoarea 2200 kvm

**BEGRENSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE**

Inom område för komplementbyggnad uppföras

- u Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

**MARKENS ANORDNANDE**

- m1 Befintliga träd skall bevaras om så möjligt.
- uteplats Uteplats skall finnas
- grönyta Grönyta skall finnas

Dagvatten löses om möjligt lokalt genom att perkolationsbåda anläggas inom planområdet. Bräddavlopp anordnas mot befintlig dagvattenledning i Centrumgatan.

Utfört

**UTFORMNING; UTSEENDE; BYGGNADSTEKNIK**

- Utformning Löstas respektive högsta antal våningar
- IHV Löstas respektive högsta antal våningar
- 0-000 Minsta respektive största taklutning i grader
- Styrskild omsorg skall ligga utformning av tomt och byggnads yttre.

**SKYDDSBESTÄMMELSER**

Riktviden för trafikbuller inomhus, ekvivalentnivå 30 dB(A) och maximalnivå 45 dB(A) nattetid får inte överskridas.

- m1 Minst hälften av bostadsrummen ska vara riktade mot syd/sydväst/sydost, ekvivalentnivå högst 45/50 dB(A) och maximalnivå högst 70 dB(A).
- m2 Varje lägenhet ska ha tillgång till en uteplats (privat eller gemensam) där riktviden för trafikbuller utomhus på uteplats, ekvivalentnivå 55 dB(A) och maximalnivå 70 dB(A), uppfylls.

**plank**

Bullerskärmar uppförs vid behov i omfattning och höjd som krävs för att m1, och m2 ska uppfyllas.

**ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER**

Genomförandestiden är 5 år från det datum detaljplanen varit laga kraft. Kommunen är huvudman för allmänna platser.

Fostighetsplanen, Förslag till tomtindelning av Kv Anden, laga kraft 1988-10-23, akt nr 15-WS-343, appliceras i det område som omfattas av denna detaljplan och med att denna plan undas och beslutet vinner laga kraft.

**UTSTÄLLNINGSHANDLING 2**  
 Detaljplan för del av Anden 3

Vårgårda tätort, Vårgårda kommun

Upprättad 2012-02-01 av Samrådsbyggnad Bygg & miljö	Godkänd av KS
Reviderad 2012-10-24 av Samrådsbyggnad Bygg & miljö	Antagen av KF
Sabrina Tolaväns Arkitekt SÅR/M&A	Stellan Olsson Planarkitekt
	Laga Kraft
Skala 1:500 (A1), 1:1000 (A3)	



**UTSTÄLLNINGSHANDLING 2**  
Detailplan för  
**del av kv. Anden 3**  
Vårgårda tätort, Västra Götalands län

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

HANDLINGAR.....	s.3
BAKGRUND.....	s.3
SYFTE.....	s.3
PLANDATA .....	s.4
BEHOVSBEDÖMNING.....	s.4
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	s.5
Översiktliga planer.....	s.5
Gällande detaljplaner.....	s.5
Gällande fastighetsplan.....	s.5
Kommunala beslut.....	s.5
Riksintressen.....	s.5
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR.....	s.6
<b>Nuvarande markanvändning</b> .....	s.6
Geoteknik.....	s.6
Radon.....	s.6
Fornlämningar.....	s.6
<b>Bebyggelseområden</b> .....	s.7
Befintlig bebyggelse.....	s.7
Ny bebyggelse.....	s.7
<b>Gator och trafik</b> .....	s.8
Vägtrafik.....	s.8
Parkering.....	s.8
Parkeringsutredning.....	s.8
Transporter.....	s.9
Tillgänglighet.....	s.9
Gång- och cykeltrafik.....	s.9
Skolväg.....	s.10
<b>Teknisk försörjning</b> .....	s.11
Vatten och avlopp.....	s.11
El och tele.....	s.11
Avfallshantering.....	s.12
<b>Störningar</b> .....	s.12
Buller.....	s.12
Riskbedömning.....	s.12
ADMINISTRATIVA FRÅGOR.....	s.13
Detaljplan.....	s.13
Handläggning.....	s.13
Planavgift.....	s.13
GENOMFÖRANDEFRÅGOR.....	s.13
ORGANISATORISKA FRÅGOR.....	s.13
FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR.....	s.14
TEKNISKA FRÅGOR.....	s.14
EKONOMISKA FRÅGOR.....	s.15
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN.....	s.15

Detaljplan för  
**del av kv. Anden 3**  
Vårgårda kommun, Västra Götalands län

## PLANBESKRIVNING

### HANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Behovsbedömning av miljöbedömning
- Samrådsredogörelse
- Utlåtande efter utställning 1

#### Utredningar

Bullerutredning ( COWI AB 2012-02-14, kompletterad 2012-04-18 samt 2012-10-10)

Geoteknisk undersökning (WSP 2012-03-01)

Markradonundersökning (WSP 2012-05-29)

## BAKGRUND

Vårgårda Bostäder AB har ansökt om tillstånd hos kommunen att bygga ett flervånings hyreshus i kv Anden. Den aktuella fastigheten ligger i ett detaljplanelagt område som anger parkering för den del av kvarteret som avses för byggnation. För att ändra användning av parkering till bostadsändamål krävs en ändring av gällande detaljplan.

Ursprungligt förslag för områdets utformning har tagits fram av GLANTZ Arkitektstudio 2011-10-04 på uppdrag av Vårgårda Bostäder AB. Efter genomfört samråd har ett nytt skissförslag för möjlig utformning av kvarteret tagits fram av Vårgårda kommun 2012-09-10. Förslaget har använts som preliminärt underlag för kompletterad bullerutredning.

### Syfte

Planens syfte och huvuddrag är att:

- Säkerställa kvartersmark för bostadsändamål.
- Säkerställa parkeringsbehov för boende.
- Utnyttja tillgängliga luckor i befintlig samhällsstruktur
- Göra förtätning av bebyggelse i Vårgårda tätort där färdigbyggd infrastruktur finns.

### Plandata

Planområdet är centralt beläget i Vårgårda tätort och omfattar del av fastigheten Anden 3 samt del av fastigheten Skövde 28:1. Området gränsar till Centrumgatan i väster, Trastvägen i norr och befintlig bostadsbebyggelse. Avståndet till buss- och järnvägsstationen är ca 270 meter. Fastigheten Anden 3 ägs av Vårgårda Bostäder AB. Fastigheten Skövde 28:1 ägs av kommunen.

Planområdet består till största del av en parkeringsyta. I övrigt innehåller området en garagelänga, gång- och cykelbana och grönytor med enstaka träd. Totala arealen som omfattas i detaljplanen är ca 2 200 m<sup>2</sup>.



Fig 1 Översiktsskarta

### Behovsbedömning av miljöbedömning

Förslag till detaljplanen bedöms inte ge upphov till en betydande miljöpåverkan vilket medför att en MKB inte kommer att upprättas, se bilaga. Behovsbedömningen antogs av KS 2012-02-01 § 18. Bygg- och Länsstyrelsens handläggare Torbjörn Sahl har under samrådet inkommit med yttrande 2012-03-30, i vilket Länsstyrelsen instämmer i kommunens behovsbedömning.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Översiktliga planer

Gällande översiktsplan för Vårgårda kommun, antagen 2006-06-07 KF § 43, har som övergripande mål att uppnå ett attraktivt boende i kommunen. De strategiska målen är bland annat;

- Att skapa centralt boende för både yngre och äldre.
- Att tillgängliga luckor i befintlig struktur utnyttjas för bebyggelse och att bebyggelse tillkommer där befintlig infrastruktur kan nyttjas.
- Den fysiska miljön samt boendemiljön ska utformas med god tillgänglighet för alla grupper.
- Nytt boende skall etableras där det redan finns goda kommunikationsmöjligheter.
- Närhet till samhällsservice som exempelvis skola är väsentligt.

Flera faktorer begränsar möjligheterna till utbyggnad av nya bostäder i tätorten. Riksintressen för natur- och kulturvård, Västra stambanan, utredningsområde för utbyggnad av E20 samt det lokala friluftsområdet vid Kesberget innebär i stort sett att den enda möjliga framtida expansionen sker i Fagraboområdet samt vid förtätning av befintlig bebyggelse.

### Gällande detaljplan

För del av kvarteret Anden gäller detaljplan nr 13 ändring av stadsplan, fastställd 1967-07-25. Detaljplanen anger bostadsändamål för hela kvarteret. Den delen av kvarteret Anden som avses detaljplaneras får inte bebyggas enligt gällande DP. Planen berör även en liten del av fastigheten Skövde 28:1, ingående i stadsplan nr 38 fastställd 1978-09-07. Området anvisas för allmänt ändamål. För båda detaljplanerna har genomförandetiden gått ut.

### Gällande fastighetsplan/tomtindelning

För Anden 3 gäller Förslag till tomtindelning av Kv. Anden, laga kraft 1968-10-23, akt nummer 15-VÅS-545. Genomförandet av föreslagen detaljplan innebär att tomtindelningen upphör att gälla.

### Kommunala beslut

Kommunstyrelsen gav 2011-03-23 § 67 i uppdrag till Samhällsbyggnad / bygg- och miljöavdelningen att upprätta detaljplan för del av Anden 3.

### Riksintressen

Inom planområdet finns inga riksintressen. Västra Stambanan, som ligger ca 270 meter söder om planområdet, är av riksintresse för kommunikationer, enligt miljöbalken 3 kap 8 §.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### **Nuvarande markanvändning**

Planområdet utgörs idag av en parkeringsyta med garagelänga samt en mindre grönyta närmast Centrumgatan.

### **Geoteknik**

Geoteknisk utredning är utförd av WSP Göteborg (2012-03-01). Området är mycket plant och ligger på nivåer mellan +106 m och +107 m. Jorden består generellt överst av fyllning och därunder av sand, som underlagras av ett material med mycket låg relativ fasthet och vilar via grövre friktionsjord eller morän på berg. Trycksonderingarna har i undersökta punkter kommit ned ca 14 m utan att stöta på berg.

Fyllningen återfinns sannolikt inom stora delar av ytan för den planerade byggnaden och generellt i området. Dess tjocklek uppgår till ca 1 m och består överst av asfalt och därunder av sand, som i en punkt innehöll inslag av mulljord.

Sandens tjocklek uppgår till ca 8-9 m. Sanden har överst en medelhög till hög relativ fasthet och på mellan 7-8 meters djup återfinns ett lager med mycket hög relativ fasthet. Ett lager med mycket låg relativ fasthet återfinns enligt Cpt-utvärdering under sanden på från 9 till 10 m djup och är ca 5 m tjockt.

Berget och djup till bergytan har inte undersökts närmare. Vattenytan var vid mättilfället i januari belägen 4,7 m under markytan, vilket motsvarar nivån +101,8 m.

### *Grundläggning*

Sättningsförhållandena är gynnsamma, även om vissa smärre sättningar kommer att utbildas. Någon risk för skred och ras finns inte i undersökningsområdet på grund av att varken lera eller brantare slänter förekommer. Stabiliteten bedöms således som tillfredsställande. Blivande byggnad kommer att kunna grundläggas med platta på mark. All organisk yttjord skall schaktas bort under blivande byggnader, hårdgjorda ytor o dyl. Byggnaden kan med fördel utföras med källarvåning.

Markradonundersökning är utförd av WSP Göteborg (2012-05-29) och de erhållna mätvärdena ligger inom gränsen för normalradonmark. Byggnader på normalradonmark skall enligt BBR uppföras radonskyddande.

### **Fornlämningar**

Inga kända fornlämningar finns i området.

## Bebyggelseområden

### Befintlig bebyggelse

Den befintliga bebyggelsen som angränsar till planområdet i norr och öster består av flerfamiljshus från sent 1960-tal. De är uppförda i två våningar i rött tegel och är luftigt placerade kring rätvinkliga gårdar, gräsmattor och parkeringsplatser. Söderut finns parkeringsytor utmed Centrumgatan och innanför dessa ligger Pingstkyrkan i gult tegel med bostad på övervåningen. Bakom Pingstkyrkan finns en grupp tvåfamiljshus och stora villor av varierande ålder med upp till två våningar och vind. Bebyggelsen på andra sidan Centrumgatan har karaktär av baksida med parkeringsytor, enstaka fristående hus samt kvartersbildande bebyggelse i två till tre våningar vänd mot Kungsgatan.



Fig 2 Planområdet

### Ny bebyggelse

I Vision 2018 för Vårgårda anges bl a att det är viktigt att skapa attraktivt boende för att locka hit nya företag och nya invånare. Små och ”billiga” lägenheter bör tillskapas centralt med gångavstånd till service och kommunikationer. Lägenheterna riktas lämpligen till äldre och yngre människor som inte har tillgång till bil.

Planförslaget möjliggör utbyggnad av kvarteret med flerbostadshus med två till fyra våningar. För att uppfylla bullerkraven föreslås en kvartersbildande byggnad med innergård. En gemensam uteplats ska finnas, lämpligen på innergården där den avskärmas från trafiken och får god kontakt med bostäderna.

Befintlig lekplats finns knappt 40 meter sydöst om planområdet och går att nå på GC-väg utan att korsa bilväg (se figur 3, sidan 9).

## Gator och trafik

### Vägtrafik

Området ligger i korsningen Centrumgatan-Trastvägen. Skyltad hastighet är 50 km/h på båda gatorna. Centrumgatan är huvudled. Trafikmängden på Centrumgatan och Trastvägen bedöms år 2020 vara 3900 resp 1200 fordon per dygn varav ca 5 % utgörs av tung trafik.

### Kollektivtrafik

Området ligger nära buss- och järnvägsstationen. På Centrumgatan finns en busshållplats alldeles intill området.

### Parkering

Parkeringsutredningen nedan visar att det finns ett överskott av p-platser i närområdet (kv. Anden, Måsen och Kajan), även utan att befintliga P-platser inom planområdet räknas. Därutöver föreslås bef. garageplatser på Trastvägen i kv Anden utökas med 10 platser, se figur 3 på sid 9. Överskottet av p-platser kan nyttjas för nya bostäder inom planområdet. Ifall dessa inte räcker till ska återstående p-platser placeras på tomtmark inom planområdet.

Då området är centralt beläget och man vänder sig till personer utan bil är det lämpligt att planera för en väderskyddad cykelparkering.

### Parkeringsutredning för kv. Anden, Måsen och Kajan

Inom Vårgårda Bostäders område finns idag 182 lägenheter.

	garage	p-platser	totalt
– Antal bef. garage (g) och p-platser (p)	59	139	198
– I och med den föreslagna nybyggnationen försvinner 9 garage och 39 p-platser.	-9	-39	-48
– Inom område A nedan föreslås i detaljplanen att parkeringsytan utökas med 10 garage.	10		
<b>Totalt antal garage och parkeringsplatser utanför planområdet.</b>	<b>60</b>	<b>100</b>	<b>160</b>

Krav på antal parkeringsplatser för kv Anden, Måsen och Kajan är enligt kommunens parkeringsnorm för zon 1 (=den centrala delen av Vårgårda)

0.8 platser per lägenhet. Detta ger ett behov av  $182 \times 0.8$  platser = 146 platser. Det finns alltså 14 platser över som kan användas av 17 nya bostäder. Byggs fler än 17 bostäder ska resterande bostäder ha parkering på tomtmark enligt kommunens parkeringsnorm. Exemplet på illustrationskartan har ca 24 bostäder och får därför 6 p-platser på tomtmark.



Figur 3 Område A

Förslag till utbyggnad av garage med 10 platser vid Trastvägen samt ny placering av cykelställ. Lekplatsen mitt på kartan föreslås nyttjas också av boende i ny bebyggelse.

### Transporter

Transporter till området samt angöring hänvisas via Trastvägen.

### Tillgänglighet

Marken kommer att utformas så att tillgänglighet erhålles för personer med funktionsnedsättning i den omfattning som krävs enligt normer.

### Gång- och cykeltrafik

Planområdet gränsar till tre viktiga huvudstråk och gc-länkar utmed Centrumgatan, Trastvägen samt Smedjegatan som förbinder planområdet med resten av tätorten, i enlighet med Gång- och cykelplan för Vårgårda tätort.

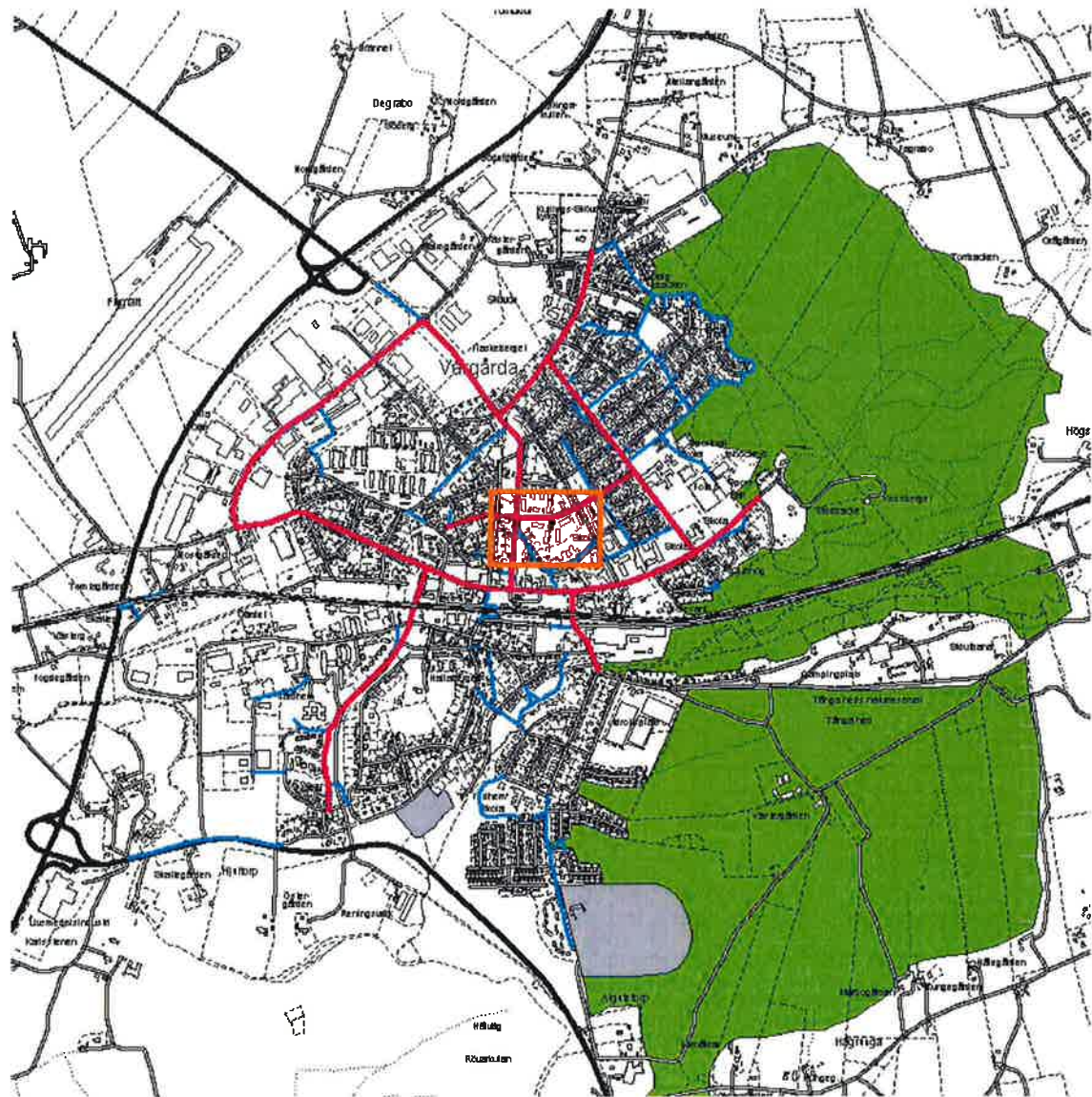


Fig 4 Gång- och cykelvägar

### Skolväg

Skolbarn i området kommer att ha sin skolgång i Vårgårdas grundskolor och gymnasium öster om området. Förskolan är också belägen där. Till skolorna finns trafiksäkra gc-vägar utmed Trastvägen och Centrumgatan. Vid Trastvägens korsningar med Centrumgatan och Allégatan finns trafikljus.

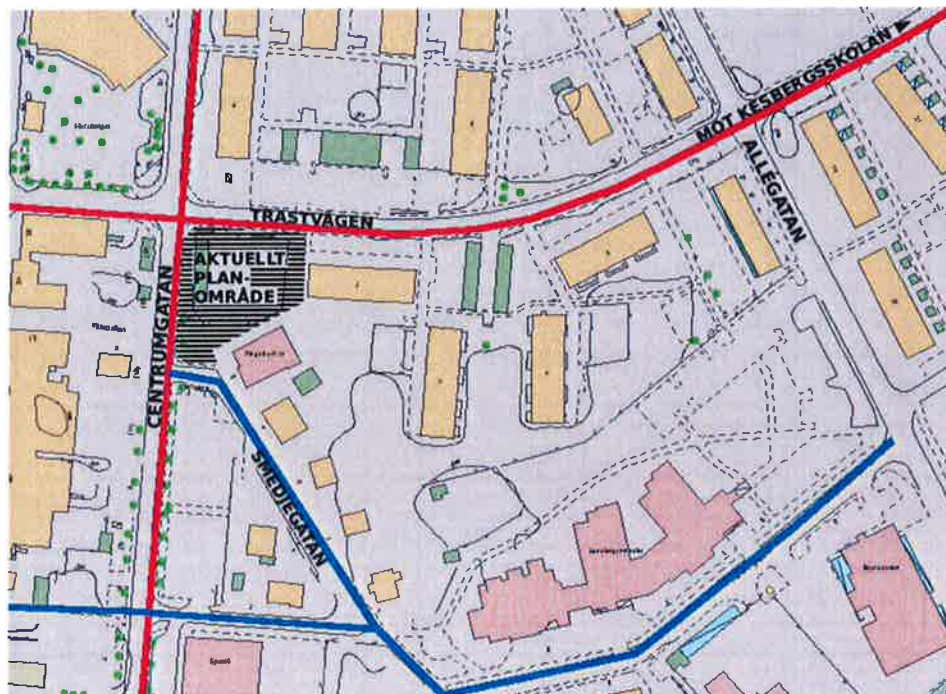


Fig 5 Gång- och cykelvägar

## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

Planområdet gränsar till kommunalt VA-nät. I planen föreskrivs lokalt omhändertagande av dagvatten om detta är möjligt, detta genom att en perkulationsbädd anläggs inom planområdet med bräddavlopp mot befintlig dagvattenledning i Centrumgatan.

### Värme

Fjärrvärme finns idag framdraget i Centrumgatan. Lämpligen ansluts planerad bebyggelse till fjärrvärmenätet.

### El och tele

Vattenfall är ansvarig för eldistribution till området. Inom området finns en 0,4 kV kabel som är inmätt. I Centrumgatan finns en 10kV markkabel. Inom tomtmark är u-område markerat på planritning. Kabelanvisning i fält begärs av Vattenfall innan arbete påbörjas. Eventuella flyttningar av ledningar inom planområdet bekostas av exploitören. Beställning bör göras minst 6 månader i förväg.

Eventuella ändringar av TeliaSoneras anläggningar föranledda av exploiteringen kommer att debiteras fastighetsägare/exploatör. I god tid innan arbeten påbörjas i närheten av TeliaSoneras anläggningar skall beställning på eventuell undanflyttning ha inkommit till TeliaSonera Sverige AB.

Beställning på utsättning skall inkomma till TeliaSonera i god tid, minst 4 dagar före önskad utsättning.

#### **Avfall**

Hantering av avfall ska ske enligt kommunens renhållningsordning. Avfallshanteringen ombesörjes idag av Ragnsells AB.

### **Störningar**

#### **Buller**

Den planerade bebyggelsen är utsatt för buller och vibrationer från Centrumgatan i väster, Trastvägen i norr samt från Västra stambanan i söder. Den föreslagna bebyggelsen ligger på ett avstånd av ca 270 meter från Västra stambanan. Enligt Trafikverkets prognoser för 2020 kommer ca 210 tåg att passera Vårgårda per dygn, varav 90 godståg.

En *Bullerutredning* för området är framtagen av COWI AB (daterad 2012-02-04). Denna har kompletterats 2012-04-18 samt 2012-10-xx. Den senaste kompletteringen utgår från kommunens skisser på föreslagen bebyggelse.

I planen säkerställs följande:

- I minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska möjlighet finnas att öppna fönster mot tyst/ljuddämpad sida med högst 45/50 dB(A) ekvivalent bullernivå och 70 dB(A) maximal bullernivå.
- Varje lägenhet ska ha tillgång till en uteplats, privat eller gemensam, där riktvärden för trafikbuller utomhus på uteplats, ekvivalentnivå 55 dB(A) och maximalnivå 70 dB(A), uppfylls.
- Bullerskärmar uppförs vid behov i omfattning och höjd som krävs för att säkerställda bullernivåer ska uppfyllas.

För att uppnå riktvärdena i planbestämmelserna föreslås bebyggelsen gruppera sig kring en innergård, åt vilken tyst/ljuddämpad sida vänder sig. Bebyggelsen bör enligt bullerutredningen bli en våning högre i syd för att skydda tyst/ljuddämpad sida i norr från järnvägsbuller. Uteplatsen bör anläggas på innergården och klarar då riktvärdena. Bullerskärmar kan behövas för att skydda innergården och dessa ska i så fall utformas så att de inte reflekterar buller mot kringliggande fastigheter. Exempel på placering av bullerskärm, se illustrationskartan: p = plank/skärm.

#### **Riskbedömning**

I riskbedömning för ett tidigare projekt i Vårgårda, detaljplan för del av Skövde 1:16 (Folkets Hus) utförd av FB Engineering AB Göteborg 2009-06-23 anges, att individrisken inomhus på avstånd längre än 100 meter från järnväg anses vara låg. Då den nya byggnaden kommer att ligga ca 270 meter från järnvägen ligger individrisken här på en mycket låg nivå.

## ADMINISTRATIVA FRÅGOR

### Detaljplan

Gällande detaljplaner nr 13 fastställd 1967-07-25 och nr 38 fastställd 1978-09-07, ersätts och upphävs i det område som detaljplanen berör i samband med denna detaljplan.

### Handläggning

Planen har efter samråd övergått från handläggning enligt enkelt planförfarande till handläggning med normalt planförfarande inför utställning och avses bli antagen av Kommunfullmäktige.

### Planavgift

Planavtal finns mellan Vårgårda kommun och Vårgårda Bostäder. I detta regleras plankostnad.

## GENOMFÖRANDEFRÅGOR

### Organisatoriska frågor

Under Genomförandefrågor redovisas de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Dessa redovisade uppgifter har ingen rättsverkan.

### Huvudmannaskap, ansvarsfördelning

Vårgårda kommun är huvudman för allmän platsmark.

Vårgårda Bostäder är huvudman för kvartersmark. Vårgårda kommun är huvudman för vatten- och avloppssystem fram till tomtgräns.

Vattenfall är ansvarig för eldistribution.

TeliaSonera är ansvarig för telenätet.

### Tidsplan

Planförslaget har varit ute på samråd under tiden 29 februari – 21 mars 2012 samt utställning 7 – 28 maj. En andra utställning planeras att hållas i november 2012. Detaljplanen beräknas bli antagen och vinna laga kraft under det första kvartalet 2013.

### Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det datum detaljplanen vunnit laga kraft.

## FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

### Markägande

Marken ägs av Vårgårda Bostäder AB och Vårgårda kommun.  
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare framgår av den till detaljplanen tillhörande fastighetsförteckningen.

### Fastighetsbildning

Kvartersmark för bostäder utgör en fastighet. Den bildas genom marköverlåtelse av en del gatumark från fastigheten Skövde 28:1 till Anden 3 enligt figur nedan.

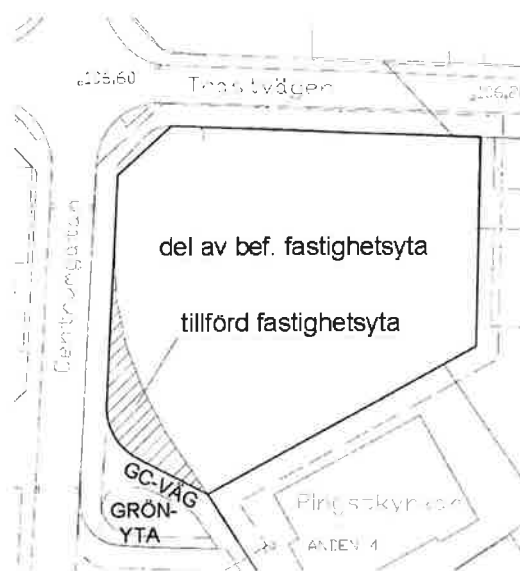


Fig 6 Marköverföring

### Tomtindelning

Genom en administrativ bestämmelse på plankartan upphör gällande tomtindelning, förslag till tomtindelning av Kv Anden laga kraftvunnen 1968-10-23 (akt nummer 15-VÅS-545), för planområdet att gälla i sin helhet. Ny tomtindelning erfordras ej, fastighetsbildning kan ske med detaljplanen som grund.

## TEKNISKA FRÅGOR

### Vatten och avlopp

Vårgårda kommun ansvarar för det kommunala vatten- och avloppssystemet. Dagvatten löses om möjligt lokalt genom att perkulationsbädd anlägges inom

planområdet. Bräddavlopp anordnas i så fall mot befintlig dagvattenledning i Centrumgatan.

### **EI- och teleledningar mm**

Vattenfall är ansvarig för eldistribution inom området. Kablarnas lägen är inmätta. Kabelanvisning i fält skall göras innan arbete påbörjas. Eventuella flyttningar av ledningar inom planområdet bekostas av exploatören. Beställning bör göras minst 6 månader i förväg.

Eventuella ändringar av TeliaSonerans anläggningar föranledda av exploateringen kommer att debiteras fastighetsägare/exploatör. I god tid innan arbeten påbörjas i närheten av TeliaSonerans anläggningar skall beställning på eventuell undanflyttning ha inkommit till TeliaSonera Sverige AB. Beställning på utsättning skall inkomma till TeliaSonera i god tid, minst 4 dagar före önskad utsättning.

### **Buller**

Det åligger exploatören att genomföra åtgärder för att motverka bullerstörningar såväl vad gäller byggnad som skyddad uteplats.

## **EKONOMISKA FRÅGOR**

### **Planekonomi**

Samhällsbyggnad/Bygg och Miljö ansvarar för kostnader i samband med framtagande av detaljplan. Plankostnaderna regleras i ett avtal mellan Vårgårda kommun och Vårgårda Bostäder AB.

## **MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN**

Detaljplanen har upprättats av Samhällsbyggnad/Bygg & Miljö i Vårgårda kommun på uppdrag av Kommunstyrelsen. Sören Andersson från Gata, park och mark och Robert Isberg från VA har medverkat i arbetet.

Samhällsbyggnad Bygg och miljö

Sabina Talavanic'  
Arkitekt SAR/MSA

Stefan Olsson  
Planarkitekt



Sabina Talavanic, bygg och miljöchef  
sabina.talavanic@vargarda.se

Detaljplan för  
**del av kv. Anden 3**  
Vårgårda kommun, Västra Götalands län

## UTLÅTANDE EFTER UTSTÄLLNING 1

### HANDLÄGGNING

Planförslaget, som är upprättat 2012-02-01 och reviderat 2012-04-25, har varit utställt under tiden 7 – 28 maj 2012, på kommunens medborgarkontor och bibliotek samt på Vårgårda kommuns hemsida.

Planhandlingar har översänts för yttrande till myndigheter och sakägare. Annons var införd i Alingsås Tidning 2012-05-07 och i AlingsåsKuriren 2012-05-08.

#### *Genomförda utredningar*

Bullerutredning

Geoteknisk undersökning

Markradonundersökning

### SAMMANFATTNING

Under utställningstiden har två remissinstanser framfört synpunkter/erinringar.

Datum

**INKOMNA YTTRANDEN**

Remisspart	Utan synpunkter	Med synpunkter	Svar datum
3. Räddningsförbundet			
5. Lantmäterikontoret			
6. Länsstyrelsen		X	12-06-08
7. Trafikverket		X	12-05-31
9. Vattenfall	X		12-05-16
10. Polismyndigheten	X		12-06-04
11. Västtrafik			
12. TeliaSonera			
15. Hyresgästföreningen			
16. Bygg o miljö, miljöenheten			
17. Naturskyddsföreningen			
19. Boende, namnlista			
20. Anden 4, Pingstkyrkan			
21. Miljöpartiet de Gröna			

**Sammanfattning av inkomna synpunkter**

Synpunkterna har berört:

- Trafikbuller
- Dagvattenhantering

Inkomna synpunkter har lett till att ett antal ändringar har gjorts i planhandlingarna bl a:

- Redovisad bebyggelse har annan utformning pga bullerproblematik
- Bullerbestämmelser har setts över
- Dagvattenhantering

**SYNPUNKTER UNDER SAMRÅDSUTSTÄLLNINGEN**

Yttranden med synpunkter återges i sammandrag samt kommenteras nedan.

## 6. Länsstyrelsen Västra Götalands län

### Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

#### *Hälsa och säkerhet – trafikbuller*

Planområdet är utsatt för trafikbuller från flera olika håll och från både väg- och järnvägstrafik. Sedan samrådsskedet har en kompletterad bullerutredning tagits fram och denna visar att den högsta ekvivalenta bullernivån vid fasad uppgår till 61dBA på de två nedersta våningsplanen. Enligt Boverkets allmänna råd 2008:1 bör nya bostäder endast i undantagsfall medges vid en sådan ljudnivå och under förutsättning att det finns en tyst eller ljuddämpad sida.

Bullerutredningen visar att det krävs balkonger som är inglasade till mer än tre fjädedelar för att åstadkomma ljuddämpad sida för planerade bostäder och detta anser Länsstyrelsen inte kan godkännas som åtgärd. Delvis inglasning av uteplats/balkong är ett sätt att klara riktvärdena för uteplats men är inte ett sätt att klara tyst eller ljuddämpad sida. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver se över placering och utformning så att tyst eller ljuddämpad sida kan ordnas utan att flertalet fönster hamnar innanför en omfattande inglasning.

Planbestämmelser för trafikbuller bör utformas så att det framgår att minst hälften av alla bostadsrum i varje lägenhet ska ha tillgång till en tyst/ljuddämpad sida (max 45/50 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå fasad). Vidare ska bestämmelse finnas om att ljudnivå på uteplats inte ska överstiga 70 dBA (max) och 55 dBA (ekvivalent).

På plankartan är ytan för uteplats liten samtidigt som den ska inrymma lekplats och omgärdas av en 1,8 meter hög och 26 meter lång bullerskärm. Det är viktigt att platsen inbjuder till utevistelse och fungerar som lekplats.

### Övriga synpunkter

#### *Dagvatten*

Planbestämmelsen om hur dagvatten ska omhändertas behöver justeras. Den är för otydlig. De idéer som presenteras i samrådsredogörelsen om hur dagvattnet ska tas om hand bör säkerställas i bestämmelse och helst ska mark avsättas för detta.

#### Bygg o miljö kommentar

Den redovisade byggnaden har en annan utformning och placering på tomten än tidigare. En kompletterande bullerundersökning visar att man därigenom erhåller en tyst/ljuddämpad sida mot innergården samt att den ekvivalenta ljudnivån inte överstiger 60 dBA vid övriga fasader. Den redovisade uteplatsen klarar genom sitt läge de efterfrågade ljudnivåerna. Uteplatsen innehåller inte längre lekplats då en sådan finns i närområdet, se planbeskrivning. Planbestämmelser rörande tyst/ljuddämpad sida och

Datum

ljudnivåer på uteplats har tillkommit. Planbestämmelse angående dagvattenhantering har preciserats, men möjligheten till lokalt omhändertagande bör avgöras vid byggnadsprojektering, liksom eventuell lokalisering och dimensionering av perkolationsbädd.

## 7. Trafikverket

### Synpunkter

#### *Trafikbuller*

Planområdet är utsatt för trafikbuller från flera olika håll och från både väg- och järnvägstrafik. Trafikverket skrev i samrådsyttrandet att avsteg för buller bör kunna tillämpas i detta centrala läge i Vårgårda förutsatt att minst hälften av rummen får tillgång till tyst/ljuddämpad sida. Ett klargörande om detta efterfrågades.

Den kompletterande bullerutredning som gjorts efter samrådet visar att det krävs balkonger som är inglasade till mer än tre fjädedelar för att åstadkomma ljuddämpad sida för planerade bostäder. Trafikverket bedömer att detta inte kan godkännas som åtgärd för att uppnå tyst/ljuddämpad sida.

Bullerutredningen visar också att den högsta ekvivalenta bullernivån vid fasad uppgår till 61dBA på de två nedersta våningsplanen. Enligt Boverkets allmänna råd 2008:1 bör nya bostäder endast i undantagsfall medges om ljudnivån överstiger 60 dBA och under förutsättning att det finns en tyst / ljuddämpad sida. Trafikverket rekommenderar att 60 dBA inte överskrids i detta fall. Kanske kan detta erhållas genom en flytt av byggnaden?

Trafikverket anser också att kommunen bör överväga en annan utformning av byggnaden, exempelvis ett slutet kvarter. Det är också viktigt att den gemensamma uteplatsen blir trivsamt. Enligt plankartan är uteplatsen relativt liten och ska även inrymma en lekplats.

Planbestämmelser för trafikbuller bör utformas så att det framgår att minst hälften av alla bostadsrum i varje lägenhet ska ha tillgång till en tyst/ljuddämpad sida (max 45/50 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå fasad). Vidare ska bestämmelse finnas om att ljudnivå på uteplats inte ska överstiga 70 dBA (max) och 55 dBA (ekvivalent).

#### Bygg o miljö kommentar

Se kommentar till Länsstyrelsen.

### Samhällsbyggnad Bygg och miljö

Sabina Talavanić  
Arkitekt SAR/MSA  
Vårgårda kommun

Stefan Olsson  
Planarkitekt  
Vårgårda kommun