



Diarienum: 2019-000381

Upprättad: 2019-09-10

Granskningsutlåtande

Detaljplan för

E20 förbi Vårgårda

Vårgårda tätort, Västra Götaland

Planens syfte och huvuddrag

Planens syfte och huvuddrag är:

- Möjliggöra Trafikverkets ombyggnad av E20, etappen Förbi Vårgårda
- Ändra användning från vägområde/skyddsområde till industrimark på två platser.

Planprocessen

Planen upprättas med standardförfarande enligt PBL 2010:900 (SFS 2014:900). Standardförfarande kan användas då en föreslagen detaljplan:

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

Start-PM

Kommunstyrelsen gav 2017-04-26 § 95 i uppdrag åt Samhällsbyggnad/Bygg- och Miljö att upprätta detaljplan för det aktuella området.

Samråd 1

Planförslaget, som är upprättat 2017-08-30, har varit utställt under tiden 13 september – 4 oktober 2017 i receptionen i Vårgårda kommunhus, på Vårgårda bibliotek samt på Vårgårda kommuns hemsida. Planhandlingar har översänts för yttrande till myndigheter och sakägare. Annons var införd i AlingsåsKuriren 2017-09-13.

De synpunkter som har inkommit under samråd 1 finns sammanfattade och kommenterade i samrådsredogörelsen.

Samråd 2

Planhandlingarna har reviderats 2019-01-07. Eftersom planområdet har utökats betydligt genomförs ett nytt samråd. Planförslaget har varit utställt under tiden 13 februari – 5 mars 2019 i receptionen i Vårgårda kommunhus, på Vårgårda bibliotek samt på Vårgårda kommuns hemsida. Planhandlingar har översänts för yttrande till myndigheter och sakägare. Annons var införd i AlingsåsKuriren 2019-02-13.

De synpunkter som har inkommit under samråd 2 finns sammanfattade och kommenterade i samrådsredogörelsen.

Granskning

Planhandlingarna har återigen reviderats 2019-05-06 och översänts som granskningshandlingar för yttrande till myndigheter och sakägare samt ställts ut under tiden 12 juni – 3 juli 2019 i Vårgårda kommunhus, på Vårgårda bibliotek samt på Vårgårda kommuns hemsida. Annons var införd i AlingsåsKuriren 2019-06-12.

De synpunkter som har inkommit under granskningen finns sammanfattade och kommenterade längre fram i detta granskningsutlåtande. Förutom smärre justeringar utifrån synpunkter i inkomna yttranden har ytterligare två ändringar skett efter granskningen:

- Planområdet har minskats genom att marken öster om E20 med föreslagen användning NATUR utgår. Därigenom kan denna mark ingå i en ny detaljplan innan den aktuella planens genomförandetid är över.
- Planbeskrivningen har reviderats för att använda det nya numreringsystemet för Fornlämningar. Planbeskrivningen har även kompletterats med fornlämningar i nära anslutning till planområdet som publicerats av länsstyrelsen under 2019.

Antagande

Det slutliga planförslaget lämnas över till kommunfullmäktige för antagande. Antagandet av planen förväntas ske under fjärde kvartalet 2019.

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

Under granskningstiden har fem remissinstanser och en berörd fastighetsägare framfört synpunkter/erinringar.

Sammanfattning av inkomna synpunkter:

Synpunkterna har bl.a. berört:

- Vägområdets utbredning
- Risk och olyckor
- Industrimarkens utbredning

Ändringar som gjorts i planen efter granskning är:

- Stycket ”Fastighetsbildning” i planbeskrivningen har kompletterats
- Stycket ”Risker och störningar” i planbeskrivningen har kompletterats och en planbestämmelse om luftintag har tillkommit
- Vägområdet har korrigerats för att stämma överens med Trafikverkets vägplan för området.
- Marken med föreslagen användning NATUR öster om E20 har utgått ur planen.
- Planbeskrivningen har kompletterats med hänvisning till SFS-nummer avseende version av PBL som använts under handläggningen
- Stycket ”Fornlämningar” har uppdaterats

Synpunkter som inte har tillgodosetts (även synpunkter från samråden)

Fastighetsägare till Bältet 6

- Markanvändningen i området mellan Bältet 6 och E20 ska ändras till industrimark.

Däremot anser kommunen starta en ny detaljplaneprocess för att tillgodose de inkomna synpunkterna och säkerställa framtida utbyggnadsmöjligheter på bl. a. Bältet 6. Förvaltningens kommentar återfinns efter sammanfattningen av hela yttrandet.

Fastighetsägare till Degrabo 5:3

- Delområde 5 ska få samma användning av kvartersmark som intilliggande mark har, d.v.s. H1 – Handel, ej daglig-varuhandel, och även G – Fordonsservice, samt den i planen föreslagna beteckningen J – industri. Förvaltningens kommentar återfinns efter sammanfattningen av hela yttrandet.

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 (2019-07-02)

I stycket *Risker och störningar/Riskbedömning farligt gods* står bl.a. följande att läsa: ” Enligt *Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner (Boverket, Räddningsverket 2006)* är lämpliga separationsåtgärder t.ex. vall, mur/plank eller tråg för att förhindra avåkningsolyckor. Detta regleras i plan genom bestämmelsen *m¹ – Avåkningskydd ska uppföras*. För de tillkommande byggrätterna införs utökad lovplikt med bestämmelsen *a¹ – Startbesked får inte ges förrän avåkningskydd har kommit till stånd*. I och med dessa åtgärder, samt de säkerhetshöjande åtgärder som kommer till stånd i samband med vägplanens genomförande anser kommunen att bebyggelse kan tillåtas inom mindre än 50 meter från väggkant. Avståndet mellan väggkant och tillkommande byggrätt är ca 35 – 40 meter gällande fastigheten Bältet 14 och ca 45 – 50 på Bältet 16”.

Räddningstjänsten anser att slutsatserna ovan inte är heltäckande gällande skyddsåtgärder då viktiga parametrar saknas i resonemanget.

Räddningstjänsten menar att 30 – 35 meter inte schablonmässigt kan antas

som skäligt skyddsavstånd. Skyddsavståndet kan behöva kompletteras med byggnadsåtgärder i form av utformningsåtgärder samt tekniska åtgärder för att ett skäligt skydd ska uppnås. Räddningstjänsten anser därför att resonemanget om säkerhetshöjande åtgärder behöver kompletteras med en mer heltäckande beskrivning.

Förvaltningens kommentar:

Efter dialog med räddningstjänsten har kapitlet "Risker och störningar" kompletterats i planbeskrivningen. Bestämmelsen om avåkningskydd har förtydligats. En bestämmelse om orientering av byggnaders luftintag har tillkommit.

2. Lantmäterikontoret Alingsås (2019-07-01)

För plangenomförandet viktiga frågor som måste förbättras
Handläggning enligt vilken lagstiftning?

Det finns inte angivet i planhandlingarna vilken version av plan- och bygglagen (med hänvisning till SFS-nummer) som används vid handläggningen av detaljplanen.

Meningsuppbyggnad

Stycket *Huvudmannaskap, ansvarsfördelning* under *Organisatoriska frågor* är inte korrekturläst vad gäller meningsuppbyggnad.

Förvaltningens kommentar:

Det har förtydligats i planbeskrivningen vilken version av plan- och bygglagen som används, med hänvisning till SFS-nummer. Meningsuppbyggnaden i ovan nämnda stycken har korrigerats.

3. Länsstyrelsen (2019-07-01)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen kan accepteras och därför inte kommer 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 riskerar att inte följas
- Bebyggelse kan bli olämplig för människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, skred och erosion.

Synpunkter på granskningshandlingen

Avståndet till E20

Länsstyrelsen påtalade i samrådsskedet att risken för olyckor på E20 med farligt gods inblandat inte var tillräckligt beskriven mot bakgrund av att föreslagen bebyggelse kan hamna på som minst 30 – 35 meters avstånd från vägkant på E20. I dag ligger bebyggelsen i regel ca 55 meter från vägkant på E20. Planförslaget innebär att bebyggelsen tillåts komma närmare E20 med ytterligare ca 20 meter samtidigt som avståndet till kvartersmark krymper till ca tio meter från vägkant.

Ned till tio meter från vägkant kan således fastighetsägaren uppföra uppställningsplatser för fordon samt stängsel med stöd av planen. Detta medför en förhöjd risk. Länsstyrelsen bedömer dock med stöd av Räddningstjänstens samrådsyttrande att planförslaget är godtagbart ur ett hälso- och säkerhetsperspektiv.

Förvaltningens kommentar:

Efter dialog med räddningstjänsten har kapitlet "Risker och störningar" kompletterats i planbeskrivningen. Bestämmelsen om avåkningsskydd har förtydligats. En bestämmelse om orientering av byggnaders luftintag har tillkommit.

4. Trafikverket (2019-07-01, kompletterat två gånger 2019-07-04)

Vägplan

Det är positivt att kommunen bemött tidigare synpunkter avseende vägplanen. Däremot stämmer fortfarande inte kommunens delområde 2 med Trafikverkets vägplan. Se bild i yttrande. Området behöver revideras innan antagande.

Bestämmelsen VÄG (första komplettering 2019-07-04)

Bestämmelsen VÄG ska utgå från *Allmänna platser med kommunalt huvudmannskap*. Planbestämmelsen bör istället skrivas under rubriken *Användning av mark och vatten*.

Bestämmelsen VÄG (andra komplettering 2019-07-04)

Området som ska tas i anspråk som vägområde ska inte vara detaljplanelagt. Därför ska befintliga detaljplaner upphävas i de delar som sammanfaller med vägområdet i Trafikverkets förslag till vägplan. Plangränsen för nya/ändrade bör därför läggas som närmast i vägområdets yttersta gräns. E20 ska alltså inte ingå i aktuell detaljplan.

Om ovanstående inte genomförs kan inte Trafikverket överta ytan med vägrätt utan kommunen får tillhandahålla den efter fastighetsbildning när kommunen inte redan äger marken.

Åtgärder intill vägområdet

I plankartan står bestämmelsen *m1, avåkningskydd ska uppföras*. Trafikverket behöver utöva bevakning av åtgärder som inte sker i statens anläggning men som görs i så nära anslutning att de påverkar eller riskerar att påverka anläggningen. I dessa fall ska ett samverkansavtal träffas som bl.a. reglerar eventuella skyddsåtgärder, samråd och informationsutbyte mellan parterna.

Kommunen ska därför kontakta Trafikverket, åtgärdsplanering, i god tid innan avåkningskyddet uppförs.

Förvaltningens kommentar:

Vägområdet i delområde 2 har korrigerats utifrån Trafikverkets vägplan. Efter dialog med Trafikverket har synpunkterna om att bestämmelsen VÄG ska utgå från Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap, och att vägområdet i vägplanen inte ska vara detaljplanerad, dragits tillbaka. I övrigt har synpunkterna noterats.

5. Vattenfall Eldistribution AB (2019-06-17)

Vattenfall noterar att kommunen tagit med de synpunkter som Vattenfall lämnat vid tidigare samråd. Vattenfall har inget ytterligare att tillföra eller erinra i rubricerat ärende.

Förvaltningens kommentar:

Synpunkten noteras.

Sakägare

6. Fastighetsägare till Bältet 6 (2019-07-02)

Genom den föreslagna detaljplaneändringen ändras den planlagda markanvändningen för området som omfattas av Detaljplan för del av Bältet från *SKYDD – Skyddsområde mot väg* samt *E – Högspänningsledning* till *VÄG* och *J – Industri*. Det rör sig om ett område mellan fastigheten Bältet 14 och E20 ("Bältet 14-området"). Området mellan fastigheten Bältet 6, som Industrifastigheter i Vårgårda AB ("Industrifastigheter") äger, och E20 ("Bältet 6-området") är dock alltså planlagt som *NATUR*. Stenhaga Fastigheter AB ("Stenhaga") har i den aktuella processen framfört ett önskemål att Bältet 6-området som i dagsläget är planlagt för natur istället ska planläggas för industri, på motsvarande sätt som genom planändringen sker för Bältet 14-området. Skälet till begäran är att möjliggöra framtida utveckling av fastigheten Bältet 6. Kommunen har dock inte hört sammat Stenhagas begäran.

Kommunen har i ärendet framfört ett antal argument för varför Bältet 14-området ska planläggas som industrimark, och har anfört i huvudsak följande.

Under rubriken *Bebyggelseområden* i planbeskrivningen anges att en mindre byggrätt planläggs på fastigheten Bältet 14. Byggrätten begränsas till en byggnadsarea som är max 50 % av egenskapsområdet, andelen hårdgjord yta till max 80% och byggrätten begränsas också av prickmark, med avstånd av minst 20 meter till *VÄG*.

Kommunen konstaterar senare i planbeskrivningen att marken i direkt anslutning till vägområdet i huvudsak planläggs som *NATUR*, men att området bl.a. på fastigheten Bältet 14 planläggs som industri för att möjliggöra en mindre expansion av den befintliga verksamheten. Avståndet mellan väggkant och tillkommande byggrätt är på Bältet 14 35 – 40 meter. För att separera byggrätten från vägområdet kommer en utökad lovplikt införas i byggrätterna, och krav kommer att ställas på lämpliga separationsåtgärder såsom exempelvis mur, vall eller tråg för att förhindra avåkningsolyckor. Kommunen bedömer att genom de separationsåtgärder som kopplas till byggrätterna samt de säkerhetshöjande åtgärderna som kommer till stånd i samband med vägplanens genomförande så kan bebyggelse tillåtas inom mindre än 50 meter från väggkant, och därvid kan byggrätt på Bältet 14 tillåtas enligt plan.

Kommunen har i samrådsredogörelsen, vad avser Stenhagas begäran, anfört att någon alternativ planläggning för Bältet 6-området inte är aktuell. Skälen till detta anges dels vara att det är samma avstånd utmed nästan hela E20

genom Vårgårda, dels att området behövs med hänsyn till att farligt gods transporteras på vägen och dessutom att området krävs för att möjliggöra insatser vid olyckor. Vidare anger kommunen som skäl att avslå Stenhagas begäran vara en eftersträvan mot en enhetlig bebyggelse utmed hela E20.

Det noteras att kommunens beslut att planlägga Bältet 14-området som industrimark sker i direkt strid mot kommunens egen argumentation mot att planlägga Bältet 6-området som industrimark, vilket givetvis begränsar styrkan i argumenten mot Stenhagas önskemål. Kommunen har samma möjligheter att planlägga Bältet 6-området som industrimark och ålägga samma begränsningar och krav på skyddsåtgärder som vad avser Bältet 14-området.

Vidare är Bältet 14-området sedan tidigare planlagt som *SKYDD – Skyddsområde mot väg*. Bältet 6-området är istället planlagt som *NATUR*. Mark planlagt såsom *SKYDD* är mer skyddsbehövligt än *NATUR* varvid högre krav ska ställas för en planändring till industri. Trots detta medger kommunen att Bältet 14-området omvandlas till industri, men inte Bältet 6-området.

Kommunen anför vidare att ett skäl till att marken på Bältet 14- området planläggs som industrimark är för att det finns konkreta utbyggnadsplaner som prövas parallellt med detaljplaneärendet, varvid det anges finnas ”betydligt större möjligheter att anpassa bebyggelsen efter situationen”. Kommunens argument är svårförståeligt. Kommunen har samma möjligheter att ställa krav på och begära anpassning av bebyggelsen efter situationen på kommande bebyggelse på Bältet 6-området vid en framtida bygglovsprocess, oavsett om planläggningen ändras nu eller senare.

Sammanfattningsvis vidhåller Industrifastigheter sin begäran att Bältet 6-området i detaljplanen ska omplaneras till industrimark.

Förvaltningens kommentar:

Nybyggnationen på Bältet 14 har bygglovsprövats utifrån gällande detaljplan. En mindre avvikelse från planen har bedömts vara acceptabel, efter att dialog kring detta har hållits med Trafikverket och Räddningstjänsten. Således har bygglov givits, varefter byggnationen har påbörjats. I det nu aktuella planförslaget har markanvändningen i den del av Bältet 14 som omfattar nybyggnaden, och en mindre del av Degrabo 5:2, ändrats till industrimark för att anpassas till pågående markanvändning.

Den aktuella planens huvudsyfte är att möjliggöra utbyggnad av E20 genom Vårgårda tätort (jämte att ändra vägområde till industrimark

på ett fåtal platser där behovet av vägområde kommer att upphöra). Om Bältet 6-området helt eller delvis ska ändras till industrimark, bedömer förvaltningen att det är lämpligt att ta med hela remsan med naturmark ner till Hobergsvägen, bl.a. för att få till en enhetlig bebyggelse utmed E20.

Man bör också inkludera den västligaste delen av Bältet 6 (och av de andra fastigheterna söderut), som ligger utanför det aktuella planområdet. Denna mark är idag prickmark, och får alltså ej bebyggas, vilket innebär att nytillkommen byggrätt isoleras från befintlig byggrätt och blir svår att utnyttja. Om planområdet utökas bör helst planprocessen tas om från samrådet och framåt, vilket skulle försena antagandet av planen kraftigt.

Vidare behöver riskfrågan utredas igen, övriga fastighetsägare utmed sträckan kontaktas, etc. Sammantaget bedömer förvaltningen att det innebär ett så omfattande och tidskrävande arbete, som ligger ganska långt från den aktuella planens huvudsyfte, att detta bör ske i form av en separat detaljplan.

Den del av planområdet öster om E20 som i granskningsförslaget redovisades som naturmark (inklusive Bältet 6-området) utgår ur planen. På så vis kan denna mark ingå i en ny detaljplan innan den aktuella planens genomförandetid är över.

SAMHÄLLSBYGGNAD
Bygg- och miljöenheten

Sabina Talavanic´
Arkitekt SAR/MSA

Stefan Olsson
Arkitekt MSA