



Rasmus L Persson, 0322-600 658  
rasmus.persson@vargarda.se

# Samrådsredogörelse planprogram Fagrabo

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>3</b>
1.1	Hur samrådet har bedrivits .....	3
1.2	Inkomna yttranden.....	3
<b>2</b>	<b>Statliga myndigheter, verk, bolag m.fl.</b> .....	<b>4</b>
2.1	Länsstyrelsen Göteborg .....	4
2.2	Trafikverket.....	11
2.3	Polismyndigheten .....	14
2.4	Vattenfall.....	16
2.5	Räddningstjänsten.....	17
2.6	Lantmäteriet.....	18
2.7	Västrafik.....	18
<b>3</b>	<b>Sakägare</b> .....	<b>19</b>
3.1	Fagrabo 1:2 .....	19
<b>4</b>	<b>Föreningar</b> .....	<b>20</b>
4.1	Vårgårda Scoutkår.....	20
4.2	Ok Kullingshof .....	20
4.3	Naturskyddsföreningen.....	22
4.4	Vårgårda cykelklubb .....	23
4.5	Friskis och Sveltis.....	24
4.6	Södra Härene idrottsklubb.....	26
<b>5</b>	<b>Politiska partier</b> .....	<b>26</b>
5.1	Miljöpartiet de gröna i Vårgårda .....	26
<b>6</b>	<b>Övriga</b> .....	<b>27</b>
6.1	Privatperson 1 .....	27
6.2	Privatperson 2 .....	27
6.3	Privatperson 3 .....	28
6.4	Privatperson 4 .....	29
6.5	Privatperson 5 .....	29
6.6	Upprop för folkomröstning om Kesbergsvägen .....	30

## 1 Inledning

### 1.1 Hur samrådet har bedrivits

Ett planförslag har varit föremål för samråd under tiden 2018-05-31 till 2018-09-07. Under samrådstiden har programhandlingarna varit utsända på remiss till myndigheter och sakägare. Handlingarna har varit utställda på Vårgårda kommuns hemsida och på följande platser har programförslaget också varit utställt:

- Vårgårda kommuns tillfälliga reception på Kungsgatan 50
- Biblioteket
- Samt Willys, ICA Matmagasinet och Lindelöfs i Vårgårda fram till den 29 juni.

Under samrådstiden har det inkommit totalt 22 yttranden. Inkomna yttranden redovisas i sin helhet nedan tillsammans med kommentarer från Samhällsbyggnad/bygg och miljö.

Efter samrådet har programförslaget ändrats på följande huvudpunkter:

- Kesbergsvägen har tagits bort som väg för motortrafik. Planförslaget innefattar istället enbart en gång- och cykelväg i den aktuella sträckningen.
- Antalet etapper ändras från 3 till 10. Etappindelningen har justerats med syfte att senarelägga byggnation som ianspråktar mark som bedömts som extra viktigt för friluftsliv och jordbruk.

I övrigt har ett fåtal mindre justeringar gjorts i planförslaget.

### 1.2 Inkomna yttranden

Inkomna yttranden	Svar datum	Med eller utan erinran
Länsstyrelsen Göteborg	180903	Erinran
Trafikverket	180814	Erinran
Polismyndigheten	180620	Erinran
Räddningstjänsten	180907	Erinran
Vattenfall	180906	Erinran
Lantmäteriet	180907	Erinran
Västtrafik	180907	Erinran
Skanova Göteborg	180711	Utan erinran
Fagrabo 1:2	180906	Erinran

Vårgårda Scoutkår	180904	Erinran
Ok Kullingshof	180906	Erinran
Naturskyddsföreningen	180906	Erinran
Vårgårda cykelklubb	180907	Erinran
Friskis och Svettis	180907	Erinran
Södra Härene idrottsklubb	180907	Erinran
Miljöpartiet de gröna i Vårgårda	180906	Erinran
Privatperson 1	180610	Erinran
Privatperson 2	180904	Erinran
Privatperson 3	180906	Erinran
Privatperson 4	180906	Erinran
Privatperson 5	180907	Erinran
Upprop för folkomröstning om Kesbergsvägen	180907	Erinran

## 2 Statliga myndigheter, verk, bolag m.fl.

### 2.1 Länsstyrelsen Göteborg

#### 2.1.1 Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Länsstyrelsen anser att det är av största vikt att stort fokus ligger på motiveringen av ianspråktagandet av jordbruksmarken i kommande planering. I ianspråktagandet av jordbruksmark behöver uppfylla villkoren i 3 kap 4 § miljöbalken.

Arbetet med att utveckla Vårgårda tätort mot Fagrabo görs parallellt med att ta fram en fördjupad översiktsplan för Vårgårda tätort. I översiktsplanen som är från 2006 är Fagrabo markerat som framtida utbyggnadsområde för bostäder. Programmet bygger på att kommunen ska se över en lämplig exploatering och de strategiska ställningstaganden som behöver göras när det gäller kommunikationer, grönstruktur, servicebehov, friluftsbekov och rekreation.

Det som kommunen behöver tänka på inför kommande planarbeten är en tydligare redovisning av transporter med farligt gods, översvämningrisker, geoteknik, jordbruksmark, vatten och avlopp, dagvatten, naturmiljö, trafikfrågor samt buller.

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att nedanstående synpunkter kommer att bli knäckfrågor och behöver beaktas vid en planering av kommande detaljplaner inom området.

#### 2.1.2 Motiv för bedömningen

*Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10 §*

#### **Transporter med farligt gods**

Programområdets norra delar ligger i nära anslutning till väg 181 som är en sekundär transportled för farligt gods. Planområdet gränsar i söder till Västra Stambanan som också är en transportled för farligt gods. Länsstyrelsens hänvisar till sin riskpolicy *Riskhantering i detaljplaneprocessen* för lämplig/möjlig markanvändning i förhållande till transportled för farligt gods. En riskbedömning behöver göras vid en utveckling i de delar av programområdet som ligger helt eller delvis inom riskhanteringsavståndet 150 meter från farligt godsled. En riskbedömning bör vara genomförd till detaljplanens samrådsskede.

#### **Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta.

#### Risk för översvämning

Boverket har tagit fram en tillsynsvägledning gällande översvämning. Där framgår att utöver översvämning vid sjöar, vattendrag och hav ska även risken för översvämning till följd av skyfall beaktas. Skyfall är något som vi drabbas av redan idag men som förväntas bli oftare förekommande och intensivare i framtiden.

Enligt planprogrammet ska bebyggelsen i möjligaste mån anpassas så att lågpunkter och avrinningsområden inte bebyggs. I dagvattenutredningen har man identifierat lågpunkter, diken och avrinningsområden som inte bedöms lämpliga att bebygga. Länsstyrelsen noterar att man i dagvattenutredningen föreslår att en skyfallskartering görs för området för att se konsekvenserna av extrema regn.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har tillsammans med Länsstyrelsen i Stockholms län tagit fram faktabladet *Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall*. Rekommendationerna ska vara ett stöd i fysisk planering. Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen analyserar översvämningensrisken vid ett skyfall, minst ett 100-årsregn, i kommande detaljplaner. Detaljplanen kan redovisa konsekvenserna av en översvämning för den planerade bebyggelsen och de riskreducerande åtgärder som eventuellt behövs.

#### **Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta.

#### Riksintresse – Naturmiljö

### *Utvecklingsprogram för Kyllingsån*

Delar av Kyllingsån ligger inom området Siene-Landa som är utpekad som riksintresse för naturvård. Här får man inte påtagligt skada områdets naturvärden. Grävningar i åfåran och åtgärder i maden kan kräva en anmälan eller tillstånd till vattenverksamhet. Detta även om åtgärderna syftar till att skapa positiva effekter för naturvärdena.

Utvecklingsprogrammet vill förstärka såväl sociala- och ekologiska värden längs det gröna stråket som Kyllingsåns dalgång utgör. Detta genom att öka tillgängligheten och upplevelsen samt förstärka naturvärden. Länsstyrelsen ser i huvudsak positivt på detta. Men för att inte skada naturvärdena krävs en noggrann naturvärdesinventering och artinventering. Det är inte givet att åtgärder till för besökande kan genomföras utan att allvarligt skada naturvärden. Först när tillräcklig kunskap om naturvärdena finns så går det att avgöra vilka åtgärder som kan genomföras.

#### **Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta.

#### Geoteknik

Handlingen redovisar områdets geologiska och geotekniska förhållanden i tillräcklig omfattning. Det saknas dock en översiktlig beskrivning av de bergtekniska förutsättningarna.

I planprogrammet är det lämpligt att man även översiktligt redovisar eventuella risker, som underlag för strategiska val av markanvändning. Särskilt bör framgå i vilken utsträckning de geotekniska och bergtekniska säkerhetsfrågorna är styrande för markanvändningen. Det vill säga de områden där markens stabilitet kan orsaka svårigheter vid planläggning och/eller särskilt behöver utredas i samband med detaljplaneläggning eller bygglovgivning.

En strategi för hur de geotekniska frågorna ska klarläggas bör tillfogas planprogrammets beskrivning (Se SGI:s yttrande 2018-08-16).

#### **Kommentar:**

Frågan kommer att studeras närmare och bedömas i detaljplaneringen för respektive etapp.

#### 2.1.3 Råd enligt 2 kap. PBL

##### Förhållande till fördjupad översiktsplan

Arbetet med att ta fram ett planprogram för Fagrabo syftar till att utveckla Vårgårdas tätort åt nordost. Detta arbete görs parallellt med att ta fram en fördjupad översiktsplan för Vårgårda tätort ”Småstaden Vårgårda 2040”. Länsstyrelsen ser att planprogrammet Fagrabo har stöd i översiktsplanen (ÖP 2006) där Fagrabo är markerat som framtida utbyggnadsområde för bostäder.

**Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta.

Elkraftledning

Det finns en elkraftledning som går i nordöstra kanten av programområdet. Denna bör hanteras och beskrivas i programmet.

**Kommentar:**

Planprogrammet har kompletterats avseende elkraftledningen.

Klimat 2030

Länsstyrelsen tycker att vid ett planprogram passar det att presentera kommunens visioner om klimatspart byggande. Eftersom Vårgårda kommun har skrivit på åtagande om Klimat 2030, genom kommunstyrelsebeslut (2017-12-20 § 285), är detta ett mycket bra tillfälle att påbörja och visa arbetet att i samhällsplaneringen beakta energieffektivitet. Genom att ta in Klimat 2030 i planprogrammet synliggörs kommunens arbete med klimatåtgärderna.

**Kommentar:**

Vårgårda kommun delar Länsstyrelsens syn på Klimat 2030. Ambitionen är i enlighet med Klimat 2030 även om åtagandet inte på ett direkt sätt lyfts i planprogrammet. Frågorna tas med i detaljplanearbetet för de olika etapperna.

Trafikfrågor

Länsstyrelsen anser att den bifogade trafikutredningen till programförslaget behöver kompletteras så att den tydligare redogör för exploateringens påverkan på framkomlighet och trafiksäkerhet utmed de statliga vägarna.

I enlighet med Trafikverkets synpunkter saknar Länsstyrelsen hur bullerfrågan har behandlats i planprogrammet. Den planerade bostadsbebyggelsen är bullerutsatt och bullerfrågan måste därför behandlas i kommande detaljplanearbete (se Trafikverkets yttrande 2018-08-14).

**Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta. Trafikfrågorna kommer att fortsätta utredas inför och i samband med detaljplanearbetet för respektive etapper liksom inom ramen för pågående arbete med fördjupad översiktsplan för Vårgårda tätort där Fagrabo är ett av flera utbyggnadsområden. Bland annat med påverkan på statliga vägar.

Bullerfrågan kommer att behandlas i efterföljande detaljplanering.

Gång- och cykelvägar

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen belyser vikten av att det befintliga gång- och cykelnätet förbinds med det nya GC-nätet för att underlätta

promenader och cykling inom Vårgårda och länka samman gamla och nya områden.

**Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta.

2.1.4 Koppling till miljömålen

Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. PBL (2010:900) är direkt knuten till miljöbalken, enligt dess 2 kap 2 §. Miljömålen ska enligt miljöbalkspropositionen (1997/98:45) vara vägledande vid tillämpningen av miljöbalken.

En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer, det nuvarande miljötillståndet och planinnehålllets förhållande till detta saknas. Detta behöver tydliggöras i kommande detaljplanearbete.

**Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta.

2.1.5 Synpunkter enligt annan lagstiftning

Kulturmiljö

Inom området, etapp 1, finns en fornlämning i form av en stensättning, RAÄ Tumberg 38:1, vilken inte är noterad. Den har ett fornlämningsområde. Det krävs tillstånd från länsstyrelsen för att göra ingrepp i fornlämningsområdet. Om det finns starka skäl kan ett borttagande genom en arkeologisk undersökning vara möjligt.

**Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta och tar med detta i det kommande detaljplanearbetet.

Dagvatten

Länsstyrelsen är tveksam till om att det som anges i dagvattenutredningen är det som kommunen faktiskt planerar att genomföra. Länsstyrelsen vill därför åter betona vikten av att ni vidtar de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen. Ni bör ta fram en vattenplan som fastställer hur dagvattnet ska omhändertas, renas och hur ni planerar för 100- års flöden.

**Kommentar:**

Dagvattenfrågor kommer att studeras vidare i detaljplaneringsprocessen.

Vatten och avlopp

Eftersom det är en relativt stor utbyggnad är det därför viktigt att det säkerställs att det finns tillräcklig kapacitet för den ökade befolkningen vad det gäller bla vatten och avlopp. På sidan 9 om tidigare ställningstagande anges att ” Flera faktorer begränsar möjligheterna till utbyggnad av nya bostäder i tätorten, framför allt omkringliggande riksintressen för natur- och kulturvård och på grund av avloppsreningsverket ”. Länsstyrelsen befarar att



den panerade utbyggnaden enligt programmet är så pass omfattande att den inte ryms inom nuvarande tillstånd för avloppsreningsverket. Frågan om avloppsrening behöver alltså utvecklas i den fortsatta processen med detaljplaner och beskrivas i planprogrammet. Finns det även andra projekt som kommer att innebära att reningsverkets kapacitet tas i anspråk?

**Kommentar:**

Frågor kring vatten och avlopp kommer att studeras vidare i dels detaljplaneprocessen. Frågor kring exempelvis reningsverkets kapacitet kommer att behandlas i pågående arbete med ny fördjupad översiktsplan för Vårgårda tätort.

Jordbruksmark

Utbyggnad åt nordost är i överensstämmelse med Öp och Föp. Visst resonemang finns i ÖP 2006 om att utbyggnad åt nordost, Fagrabo, är enda möjliga alternativet för Vårgårda tätort, trots att området ligger långt ifrån centrum och att det tar brukningsvärd jordbruksmark i anspråk.

För att uppfylla villkoren i 3 kap 4 § behöver ianspråktagandet av jordbruksmarken motiveras tydligare. Kravet på sökandet och redovisningen av alternativ mark till brukningsvärd jordbruksmark är långtgående. I kommuner med högvärdig jordbruksmark omfattar utbredningsområdet för alternativ mark inte bara den egna kommunen utan även hela regionen (prop 1985/86:3, sida 54). På sida 158 i samma proposition anges att brukningsvärd jordbruksmark avser mark som med hänsyn till läge, beskaffenhet och övriga förutsättningar är lämpad för jordbruksproduktion. <https://data.riksdagen.se/fil/6665C18D-3CF8-4122-B5DAFDD3F5A844BD>.

Avsaknad av tydlig motivering till ianspråktagande av jordbruksmarken innebär att kommunen i samband med upprättande av detaljplan behöver visa på att villkoren enligt 3 kap 4 § miljöbalken är uppfyllda. Om den jordbruksmark som föreslås att tas i anspråk är brukningsvärd jordbruksmark, så skall det visas att den nya markanvändningen är ett väsentligt samhällsintresse. Det skall också visas varför det inte finns något annat tillfredställande markområde till den brukningsvärda jordbruksmarken som kan användas i stället. Alternativa områden skall sökas åtminstone inom hela egna kommun.

Det regionala tilläggs målet till miljömålet Ett rikt odlingslandskap belyser ytterligare vikten av att söka alternativ mark till jordbruksmarken. ”År 2020 ska den totala arealen åkermark i regionen inte ha minskat med mer än 200 hektar jämfört med 2015, för att så långt det är möjligt kunna användas i produktion.”. <https://www.lansstyrelsen.se/vastra-gotaland/stat-ochkommun/miljo/miljomal/vastra-gotalands-regionala-miljomal.html>

Jordbruksverket har tagit fram kunskapsunderlag om jordbruksmarkens värden, samt ett stödverktyg för att hushålla med jordbruksmarken.

Kommunens arbete med jordbruksmarkens värden - ett stödverktyg.  
Stödverktyget ger konkreta exempel på hur kommunen kan arbeta för att bevara jordbruksmarkens olika värden i sin fysiska planering.

<http://www2.jordbruksverket.se/download/18.4d857f2814e3cf3eeda339bf/1435583215072/ovr358.pdf>

**Kommentar:**

Frågan om motivering av ianspråktagande av jordbruksmark enligt 3 kap 4 § miljöbalken kommer dels att hanteras i efterföljande detaljplanering, men framförallt i pågående arbete med ny fördjupad översiktsplan för Vårgårda tätort.

Bedömningen är att utvecklingen av bostäder i Fagrabo är av ett väsentligt samhällsintresse. Vårgårda kommun ser fram emot en dialog kring fortsatt arbete med hantering av skog- och jordbruksmark.

Naturvärden

Länsstyrelsen anser att naturvärdesinventering är bra och att den på ett bra sätt är integrerad i planprogrammet. Det är positivt att planprogrammet förespråkar att grova träd och våtmarker integreras då området bebyggelse.? I programmet lyfts också trädens, den döda vedens samt gräsmarkernas värde för insekter och övrig biologisk mångfald fram. Om kommunen dessutom kan skapa en naturvårdsanpassad skötsel av området så finns det förutsättningar för att en del av naturvärdena kommer att finnas kvar och i bästa fall utvecklas.

Naturvärdesinventeringen har pekat ut sex objekt som generell biotopskyddade. Men eftersom inventeringen är gjord på en översiktlig nivå kan fler skyddade objekt finnas i området (vilket också påpekas i bildtext till fig. 16). Till exempel kan det handla om kortare stenmurar, odlingsrösen och småvatten/diken. Vid framtagande av detaljplan så behöver alla biotopskyddade objekt identifieras och ansökan om dispens skickas in till Länsstyrelsen.

Vid framtagande av detaljplaner kan det också behövas mer detaljerade naturvärdes- och artinventeringar för att på rätt sätt anpassa de planerade åtgärderna.

**Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta.

2.1.6 Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

**Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta.

## 2.2 Trafikverket

### 2.2.1 Sammantagen bedömning:

Trafikverket tycker det är positivt att kommunen valt att göra ett helhetsgrepp för området. Planprogrammet är dessutom ambitiöst och genomarbetat. Trafikverket ser positivt på att kommunen möjliggör för ny bostadsbebyggelse centralt i befintlig tätort. Trafikverket har synpunkter på programförslaget i följande avseenden:

- Trafikutredningen behöver kompletteras så att påverkan på de statliga vägarna blir tydlig.
- Den nya GC-bron över Västra Stambanan måste utredas ytterligare, avtal måste tecknas mellan Trafikverket och kommunen.
- I dagvattenutredningen som bifogats till förslaget föreslås att vatten från området skall ledas via vägdiket för väg 181. Vägdiken är endast till för vägens avvattning och Trafikverket tar inte emot vatten från andra verksamheter.
- Längs väg 181 finns en tillståndspliktig zon på 30 meter, inom denna rekommenderar inte Trafikverket någon bebyggelse. Fasta, oeftergivliga föremål bör inte placeras inom vägens säkerhetszon.
- Farligt gods transporteras på väg 181 och Västra Stambanan. Hänsyn till farligt gods ska därmed beaktas för exploatering enligt rekommendationer från Länsstyrelsen.
- Bullerfrågan bör utredas vidare i kommande detaljplanearbete
- Huvudmannaskapet för väg 1910 och väg 1907 bör diskuteras
- Lokaliseringsbedömning bör göras för höga byggnader

### 2.2.2 Trafikutredning

Trafikverket anser att den till programförslaget bifogade trafikutredningen behöver kompletteras så att den tydligare redogör för exploaterings påverkan på framkomlighet och trafiksäkerhet utmed de statliga vägarna. Utredningen måste analysera planförutsättningar och lämna förslag på genomförbara åtgärder som kan göra planförslaget acceptabelt. Utredningen bör också kompletteras med tidsangivelser och en uppräknig av trafiken för att bedöma situationen för basår 2040 (och därmed genomförbarheten). Åtgärder i korsningen Fagrabovägen/Stockholmsvägen kan komma att behövas för att säkra en fortsatt god trafiksäkerhet.

#### **Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta. Trafikfrågorna kommer att fortsätta utredas inför och i samband med detaljplanearbetet för respektive etapper liksom inom ramen för pågående arbete med fördjupad översiktsplan för Vårgårda

tätort där Fagrabo är ett av flera utbyggnadsområden. Bland annat med påverkan på statliga vägar.

Bullerfrågan kommer att behandlas i efterföljande detaljplanering.

### 2.2.3 Passage över Västra Stambanan

Den nya passage (gång- och cykelbro) över Västra Stambanan som planprogrammet föreslår måste behandlas vidare av Trafikverket och Vårgårda kommun gemensamt. Trafikverket ser positivt på att passage byggs över Västra Stambanan för att minimera risken för spårspring, men Trafikverket har som regel inga möjligheter att finansiera åtgärder som påkallas av kommunala utbyggnadsplaner, men enbart Trafikverket har rätt att bygga anläggningen. Avtal avseende finansiering, brons byggnation samt framtida drift och ägande skall tecknas mellan Trafikverket och Vårgårda kommun. Passagens utformning, påverkan och funktion måste utredas på kommunens initiativ. Observera att ledtiderna för eventuella utredningar i Trafikverkets regi kan vara långa. Till följd av hög arbetsbelastning inom Trafikverket prioriteras avtal och utredningar med koppling till nationell och regional plan.

#### **Kommentar:**

Information om förfarandet noteras.

### 2.2.4 Dagvatten

I föreslagen dagvattenutredning föreslås att vattenflöden från delområde 6 (Nord) skall ledas via vägdikey för väg 181 till Toppebäcken. Detta är inte acceptabelt i Trafikverkets mening. Kommunen måste se till att dagvatten hanteras inom planområdet och inte påverkar vägområdets dike på något sätt. Vägdikey är endast till för vägens avvattning och Trafikverket tar inte emot vatten från andra verksamheter.

#### **Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar Trafikverkets synpunkt över att dagvatten från planområdet inte ska belasta vägdikey för väg 181. I dagvattenutredningen föreslås dock inte att dagvatten ska ledas till vägdikey för väg 181. Där beskrivs enbart nuvarande förhållanden för dagvattnets naturliga väg samt att en logisk riktning för dagvattnet fortsatt är i samma riktning, inte att dagvattnet ska ledas till vägdikey för väg 181.

### 2.2.5 Tillståndspliktig zon

Längs väg 181 gäller i enlighet med § 47 Vägagen att byggnad eller annan anläggning som kan inverka negativt på trafiksäkerheten inte utan tillstånd får uppföras inom 30 m från vägområdet (krönet på dikets bakslänt) för väg 181. Från väkant finns en säkerhetszon som ska hållas fri från fysiskt oftergivliga hinder för att öka trafiksäkerheten. Storleken på säkerhetszonen varierar beroende på förutsättningar på platsen och hastighet på vägen. Kommunen bör i detaljplanen säkerställa ett bebyggelsefritt avstånd intill

statlig väg, genom så kallad prickmark, det vill säga mark där byggnader inte får uppföras. Trafikverket förutsätter att byggnader och liknande inte placeras inom säkerhetszonen för väg 181 (TRV 2013:121).

**Kommentar:**

Frågan kommer att hanteras i framtida detaljplanering för aktuellt område.

**2.2.6 Risk**

Trafikverket vill framhålla att farligt gods ska kunna transporteras på Trafikverkets järnvägar och att väg 181 är sekundär transportled för farligt gods. Hänsyn till farligt gods ska därmed beaktas för exploatering enligt de rekommendationer berörd länsstyrelse anger för Västra Stambanan och väg 181. Trafikverket vill uppmärksamma att eventuella skydds/riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras på Trafikverkets fastighet. Trafikverket hänvisar i övrigt till Länsstyrelsens bedömning.

**Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta.

**2.2.7 Buller**

Trafikverket kan inte se att bullerfrågan har behandlats i planprogrammet. Från och med den 2 januari 2015 ska beräknade bullervärden vid behov anges i planbeskrivning till detaljplan om det handlar om bostadsbyggnader samt i bygglov om det är utanför detaljplanelagt område. Ljudnivåerna avser omgivningsbuller utomhus. Trafikverket menar att bullervärden även skall redovisas för basår 2040. Huvudregeln är att en tillsynsmyndighet måste utgå från dessa beräknade bullervärden vid en eventuell tillsyn enligt miljöbalken. Trafikverket anser att den planerade bostadsbebyggelsen är bullerutsatt, och att bullerfrågan därför måste behandlas i kommande detaljplanearbete.

**Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta.

**2.2.8 Kommunalt huvudmannaskap**

Trafikverket har vid flertalet tillfällen uppmanat kommunen att ta över flertalet statliga vägar inom kommunen. I relation till det aktuella planprogrammet aktualiseras frågan för väg 1907 och väg 1910. Ambition med rätt avgränsat väghållarskap är att:

- Staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort.
- Kommunerna bör ha huvudansvar för väghållningen i tätort med undantag för det övergripande statliga vägnätet.
- Väghållaren får ökad möjlighet att påverka vägens utformning och underhåll, samt dess omgivningar.

**Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta.

**2.2.9 Luffart**

Av programförslaget framgår inte hur höga byggnaderna förväntas vara. Generellt ska en Lokaliseringsbedömning (flyghinderanalys) göras vid etablering av byggnader eller byggnadsverk som överstiger 20 meter. Inom en 55 km radie från instrumentflygplatser finns en risk för att flygtrafikens navigationshjälpmedel och landningsprocedurer störs vid etableringar av ledningsmaster och högspänningsledningar.

Även Försvarmakten ska kontaktas för lokaliseringsbedömningar. Det gör man via en blankett på [www.mil.se](http://www.mil.se). Försvarmakten lokaliseringsbedömer byggnader högre än 45 meter inom tätort och högre än 20 meter utanför tätort.

**Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta och kommer att beakta frågan i kommande detaljplanering om det blir aktuellt med högre bebyggelse som överstiger gränsvärdena.

**2.2.10 Övrigt**

Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

**Kommentar:**

Vårgårda kommun ser fram emot en fortsatt konstruktiv samverkan kring viktiga frågor för Vårgårda kommun.

**2.3 Polismyndigheten**

Historiskt var den sociala kontrollen generellt större i städerna framförallt i storgårdskvarteren. De kringbyggda gårdarna, ofta avskilda från varandra med plank eller staket skapade en slutenhet vilken upplevdes som mycket trygg. Mödrarna vågade släppa ut barnen för att leka på gårdarna. Genom fönstren hade de näst intill full kontroll på vad som hände på gårdarna. Miljonprogrammet förändrade den sociala kontrollen. Det finns inte längre några slutna gårdar, utan barnen lekte runt om och mellan husen ofta utmed gatorna utan social kontroll. Man bör eftersträva att öka den sociala kontrollen genom placeringen av lekplatser, fotbollsplaner, naturliga gränser så att de boende får en känsla av kontroll i sitt närområde.

Det är betydligt vanligare att kvinnor känner sig otrygga än att män gör det. Andelen otrygga är särskilt hög bland de yngsta och äldsta kvinnorna i senaste nationella trygghetsundersökningen (2016) från Brå. Nedan synpunkter har viss fokus mot dessa grupper.

**2.3.1 Synpunkter**

- Social kontroll.  
Placeringen av byggnader, parkeringsplatser/ garage samt

trädgårdars, vägars och gång-stråks utformning är betydelsefull. En spontan övervakning ska kunna ske från de boende samt de som befinner sig i området. På platser som kan kännas ödsliga eller är tillhåll kan t.ex. ett motionsspår anläggas. Baksidan sporthallen i Vårgårda är ett sådant exempel som blev tydligt under trygghetsvadringen 2018. Platsen är ibland ett tillhåll där bl.a. droganvändning förekommer. Eftersom det gränsar mot det planområdet skulle en gång- och cykel- bana eller motionsspår kunna anläggas i nära anslutning till baksidan av sporthallen

- Bra belysning är viktigt så användarna kan se och bli sedda. Inte skarpa kontraster intill gångstråk och platser för att undvika känslan att någon kan gömma sig i skuggorna.
- Undvika nischer i husfasader eller undanskymda prång . Det har visat sig att kvinnor ofta går mitt ute i gatan kväll-natt om de inte har fri sikt. Finns även risk att dessa kan användas för urinering.
- Tydliga gränser mellan offentligt, halvprivat och privat för att kunna identifiera avvikelser. Fria siktlinjer, genom lag växtlighet eller rena stammar och bra belysning.
- Bra förvaltning genom aktiv skötsel och tillsyn utförd av bostadsföretag och andra fastighetsägare samt ökat boendeinflytande motverkar också risken för brott.
- Bra skyltat så att det är enkelt att hitta vart man ska.
- Bebyggelse med en blandning av bostäder och arbetsplatser och butiker skapar platser som är befolkade en stor del av dygnet.

Ett av målen med planprogrammet är att skapa en inbjudande småstadsmiljö. Det är i sig en trygghetsskapande faktor att området kännas inbjudande och trevligt och vara lätt att ta sig runt i. För att skapa inbjudande/ inkluderande platser bör det finnas flera användningsområden t.ex.

- Bänkar för att vila (två-sits bänkar med minst 15 meters lucka motverkar ansamling av gäng, missbrukare) .
- Lek möjligheter för barn, matställen, anslagstavlor, motionsspår, gym.
- Skydd för sol, regn och kyla. (Inte på insynsskyddade platser, risk för tillhåll.)
- Låga breda trottoarer för äldre och barn.

### 2.3.2 Trafik

Polisen får ofta synpunkter på från allmänheten. De flesta handlar om höga hastigheter när barn körs och hämtas till skolor samt buskörning kvällstid.

Vägar bör utformas så att de inte inbjuder till höga hastigheter. Fri sikt i korsningar samt vid överfarter för gående och cyklister är viktigt.

### 2.3.3 Avslutningsvis

För att kunna planera ett område bra behöver man veta vilka som använder området och under vilka tider. Om de som bor och verkar i närområdet har varit med vid utformningen om vilka funktioner som platsen skall innehålla gör att man även känner ett ansvar för platsen och dess skötsel. Eftersom kvinnor känner högst otrygghet i det offentliga rummet borde de kunna ge de bästa råden för att öka den faktiska tryggheten. Många av råden i yttrandet är hämtade från nedan källor.

### 2.3.4 Källor

Förenta nationerna/ Safe Public Spaces for Women and Girls.

<http://www.endvawnow.org/en/articles/251-safe-public-spaces-for-women-and-girls.html>

Placemaking What if we built our cities around places.

<http://dn60005mpuo2f.cloudfront.net/wp-content/uploads/2016/10/oct-2016-placemaking-booklet.pdf>

Brottsprevention genom urban design eller så kallad CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design)

[http://static.sys.kth.se/abe/safeplaces/publicationer/Urbanismer\\_Ceccato\\_kapitel7.pdf](http://static.sys.kth.se/abe/safeplaces/publicationer/Urbanismer_Ceccato_kapitel7.pdf)

Thomas Petterson, Stadsplanering brott och trygghet 2017.

### **Kommentar:**

Vårgårda kommun tackar för synpunkterna och informationen. Frågorna kommer att beaktas och vara del av det fortsatta plan- och utvecklingsarbetet för Fagrabo.

## **2.4 Vattenfall**

Vattenfall har anläggningar inom och i närheten av planområdet vilket visas i bifogade kartor, och enligt Nät 2012 K § 7.3 får inte byggnader uppföras, marknivån ändras, eller andra åtgärder vidtagas som äventyrar funktionen eller driften av nätägarens anläggningar.

Eventuellt flytt/förändring av befintliga el anläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploitören.

Vattenfall har lokalnätet i Vårgårda och vill ha u och E områden i framtida planer. Vattenfall kan inte vara specifika i detta skede, utan mer detaljerad information kommer i senare planskede. Vid framtida dialog kontakta Bengt Kristensson.

Med den ökade bebyggelse har Vattenfalls nätanalysavdelning yttrat sig följande: ”Expansion och tillväxt kan innebära att förstärkningar på det



regionala elnätet krävs. Dessa förstärkningar har lång ledtid och kan innefatta nya kraftledningar där ett samarbete med kommunen krävs."

**Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta.

**2.5 Räddningstjänsten**

Räddningstjänsten har granskat framtaget underlag för planprogrammet utifrån de regelverk som berörs, samt den förmåga Räddningstjänstförbundet besitter för att genomföra insatser. Vissa av de bedömningar som har gjorts bör behandlas i kommande detaljplaner samt bygglov/ startbesked. Det underlättar i det fortsatta arbetet att vissa bedömningar beaktas så tidigt som möjligt.

**Bedömning:**

- Insatstiden till kommande byggnader är skälig med avseende på föreslagen byggnation samt typ av verksamheter. Eventuella byggnadstekniska krav med avseende på brand och utrymning, utifrån insatstiden, hanteras i kommande detaljplaner samt bygglov/ startbesked.
- Räddningstjänsten har som grundkrav att kunna parkera räddningsfordon inom 50 meter från respektive byggnads angreppspunkt. Mellan uppställningsplatsen för räddningstjänstens fordon samt byggnadens angreppspunkt ska terrängen kunna betraktas som lättframkomlig. Detta med avseende på att det ska vara lätt att bära stegar, slangar etc. Detta är för att insatstiden ska upprätthållas samt att arbetet ska utföras arbetsmiljömässigt säkert för räddningspersonalen.
- För att räddningstjänstens fordon ska kunna komma fram till fastigheterna är det viktigt att vägarna utformas på lämpligt sätt med avseende på bredder, bärighet, längdslutning samt vändmöjligheter.
- För att räddningstjänsten ska kunna genomföra en effektiv och säker räddningsinsats är det avgörande att det finns en säker brandvattenförsörjning via brandposter. Kravet för denna typ av områden följer de anvisningar som återfinns i VAV P76 samt VAV P83.
- Det är viktigt att poängtera att Kesbergsvägen inte är ett krav från Räddningstjänsten. Det ska dock beaktas att vägen skapar förutsättningar för en snabbare och effektivare räddningsinsats utifrån brandstationens placering.
- Vid en eventuell släckinsats finns risken att kontaminerat släckvatten når miljön och kan få en negativ miljöpåverkan. Det kan vara

lämpligt att ett resonemang förs gällande behovet av att genomföra släckvattenutredningar inom berört område.

**Kommentar:**

Frågorna kommer att beaktas i efterföljande detaljplanering. Fortsatt dialog är viktigt för att skapa goda förutsättningar för räddningstjänsten.

**2.6 Lantmäteriet**

Vid genomgång av programförslagets samrådshandlingar har följande noterats:

Inför kommande markförhandlingar vore det bra om en utredning av om det finns oregistrerade samfälligheter i området görs.

Exempelvis syns ett av avloppsdike i Laga skiftesakten från år 1873-12-31, akt 15-TUM-24 som sannolikt är samfällt.

I övrigt har Lantmäteriet inget erinra för Lantmäteriet.

**Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta.

**2.7 Västtrafik**

Västtrafik har tagit del av ovan nämnda planprogram.

Vi ser positivt på kommunens ambition att utveckla områden för blandad bebyggelse med olika former av bostäder samt viss service i anslutning till kollektivtrafikstråk för att tillgängliggöra hållbara resvanemönster. Det nära avståndet till Vårgårda centrum skapar också förutsättningar för hållbara resor i form av gång eller cykel till målpunkter i centrum eller andra målpunkter genom goda bytesmöjligheter till tåg eller buss vid Vårgårda station.

Planprogrammet lyfter förutsättningar för kollektivutbudet och dess utveckling i området. När tätorter utvecklas och växer är det nödvändigt att strukturen för resor till, från och inom området ses över i takt med bebyggelseutvecklingen, för att skapa en attraktiv kollektivtrafik. Genom att skapa strategiska noder går det att minska restidskvoten i relation till exempelvis bil, vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet. Hållplatser och förändringar i befintlig linjetrafik behöver utredas för att se vilka konsekvenser de får för en hel linje. Genom att skapa gena och tydliga stråk för kollektivtrafiken med få, men strategiskt placerade hållplatser skapas en tydlig struktur för resenärerna. I planprogrammet föreslås en rundslinga samt fyra hållplatser i området. Västtrafik ser det som ett områdets karaktär, med till största delen villor/parhus/radhus, inte skapar resandeunderlag för tätortstrafik. En eventuell trafikering av regional trafik behöver färre, men strategiskt placerade hållplatser samt god framkomlighet.

Västtrafik noterar att Fagrabo är en viktig del i utvecklingen av Vårgårda. Här ser Västtrafik det som nödvändigt att förutsättningar för ett eventuellt kollektivtrafikutbud diskuteras i samverkan med kommunen i det fortsatta arbetet för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv i och utanför området. Vi ser fram emot en fortsatt dialog.

**Kommentar:**

Vårgårda kommun noterar detta och ser likt Västtrafik fram emot fortsatt dialog. Kollektivtrafikfrågorna kommer att studeras vidare, bland annat i pågående arbete med ny fördjupad översiktsplan för Vårgårda tätort.

### 3 Sakägare

#### 3.1 Fagrabo 1:2

- I miljöbalken och plan och bygglagen får jordbruksmark inte tas anspråk för bebyggelse om annan mark finns tillgänglig, vilket det gör. Därför bör bebyggelse förtätas i skogsområdet mot planförslaget. Med åtanke på årets torra bör man vara aktsam med brukbar åkermark.
- Den planerade fördröjningsmagasinet mot Fagrabo vägen omöjliggör fortsatt mjölkproduktion på våran gård, då huvuddelen av betesmarkernas försvinner.
- Kommunen vill framhålla att man är en företagsvänlig kommun. Vilket tydligt inte gäller alla företag.
- Även fastighetsvärdet på verkas kraftigt negativt.
- Stilla stående vatten skapar myggproblem, vilket drabbar de när boende vilket kommunen tydlige ej bryr sig om.
- Etapp 1 bör avgränsas efter fägatan annars försvåras brukningen av åkermarken ut mot Högstorpsvägen.
- Den planerade tillfartsvägen till området dras över privat äga mark, som ej är tillsalu, bör dras över kommunalägd mark.
- Den framtida anslutningsvägen mot 181:an bör dras längre från vårt bostadshus, planområdet bör ej gå över Högstorpsvägen.
- Diket som skall ta emot vattnet från fördröjningsmagasinet klarar inte av ett ökat flöde.

**Kommentar:**

Fagrabo är i huvudsak den enda utbyggnadsriktningen för Vårgårda tätort med rådande förutsättningar och bostäder är av ett väsentligt samhällsintresse. Ambitionen med planprogrammet är att nyttja marken så effektivt som möjligt för att i stort minimera mark som behöver tas i anspråk.

Etappindelningen har förändrats i syfte att senarelägga byggnation av områden av betydelse för jordbruk och friluftsliv. Däribland betesmark i planområdets västra del.

Dagvattenhanteringen för planområdet kommer att fortsätta studeras i detaljplaneprocesserna. Inriktningen är att dagvattnet ska omhändertas så nära källan som möjligt för att nedströms flöden ska påverkas så lite som möjligt. Åtgärder för att minimera olägenheter som ansamling av exempelvis mygg.

## 4 Föreningar

### 4.1 Vårgårda Scoutkår

Vårgårda Scoutkår vill här med lämna in synpunkter på planförslag fagrabo. Vi motsäger oss en byggnation av kesbergsvägen, då den enligt utredningar ej behövs kapacitetsmässigt, samt att bygg etapp 1 minskar i storlek.

Vi föreslår att kommunen ska utveckla och bevara kesbergsområdet istället för att dela av och minska områdets storlek. En cykelbana genom kesbergsområdet är en bättre lösning som ökar områdets attraktivitet.

#### **Kommentar:**

Planförslaget har justerats med att Kesbergsvägen tagit bort som väg för motortrafik. Planförslaget innefattar istället enbart en gång- och cykelväg i den aktuella sträckningen.

Bedömningen är att hela etapp 1 i samrådsversionen av planförslaget är lämplig för bostadsbebyggelse. Dock har etappindelningen och utbyggnadsordningen förändrats för att senarelägga byggnation som ianspråktar mark som anses extra viktigt för friluftsliv. Planprogrammets syfte är vidare att integrering av friluftsliv och bostadsbyggnation, exempelvis i form av att motionsspår 7,5:an skulle kunna fortsätta i sin nuvarande sträckning fast integrerad i de grönskande mellanrummen i ett framtida bostadsområde.

### 4.2 Ok Kullingshof

OK Kullingshof har tagit del av föreliggande förslag till planprogram samt deltagit och yttrat oss i ett flertal dialogmöten med Vårgårda kommun i programskedet.

Vi har följande synpunkter och kommentarer till programförslaget:

1. De i planprogrammet omtalade ”Dialogmötena”, kan snarare benämnas som informationsmöten. Planförfattare och politiker har inte i nämnvärd omfattning tagit till sig synpunkter och kommentarer som med all tydlighet framförts vid dessa möten.

2. Bylinen "Friluftsnära boende" blir en sanning med modifikation om man bebygger friluftsområdet – vad blir kvar??
3. Kesbergets friluftsområde omfattar inte bara "berget" med elljusspåret, utan hela området mellan järnvägen och ut till gamla Herrljungavägen (Fagrabovägen). Det är det enda skogbevuxna friluftsområdet som finns tillgängligt för tätortens invånare och föreningsliv. I området finns ett flertal markerade leder som används flitigt av tätortens invånare för rekreation.
4. Vi är emot att bebyggelsen påbörjas från området inre och likt en cancersvulst växer utåt (i enlighet med planförslagets etapp 1). För att bevara friluftsområdets attraktionskraft föreslås att bebyggelsen i stället påbörjas från Fagrabovägen, och på sikt växer österut. Vi föreslår att man fortsätter bebyggelsen från Fagrabovägen ängar etappvis i nordostlig riktning mot Herrljunga och vidare in mot Högstorp enl bif bilaga.
5. Vi motsätter oss under alla omständigheter en trafikerad gata som löper genom området och delar upp det redan idag begränsade friluftsområdet i två delar. Det är oerhört olyckligt för Vårgårdas friluftsliv och kommunens attraktionskraft att stycka sönder området. Det känns också mycket märkligt att man planerar en ny genomfartsled (som enl planprogrammet inte ens behövs ur kapacitetssynpunkt) som skall gå förbi den nybyggda låg- och mellanstadieskolan. Vägen skall bort ur planprogrammet. En belyst GC-väg genom området kan dock vara lämplig för att skapa en trygg och säker skolväg för de boende i de nya områdena.
6. Planprogrammets omfattning med över 1000 bostäder kommer att byggas ut under lång tid, kanske upp till 50-60 år. Vi tycker det är fel att "lägga alla ägg i en korg" och måla in oss i ett hörn för all framtid. Om 20 år kanske förutsättningarna har ändrats. Vi uppmanar kommunen att studera alternativa exploateringsområden runt tätorten och kritiskt ställa intressen mot intressen. Friluftshintressen för de människor som bor i kommunen idag och kommunens framtida attraktionskraft kanske väger tyngre än andra begränsningar i ÖP.
7. Vi ser positivt på att kommunen utvecklas och växer, men det innebär också utökad behov av rekreationsområden i takt med befolkningsökningen – inte tvärt om. Att kunna röra sig fritt i skog och mark har ett stort värde för att förebygga den allt mer växande psykiska ohälsan i vårt stressade samhälle. Vårgårda har redan idag ett till ytan förhållandevis litet och begränsat friluftsområde jämfört med angränsande kommuner, och kommunen måste vara rädda om det som finns. Vårt förslag är göra om Kesbergsområdet till naturreservat för att skydda området från framtida utbyggnad.

8. För OK Kullingshof innebär programförslaget att klubben orienteringsverksamhet för barn och ungdomar starkt begränsas, även om genomfartsgatan inte byggs. Möjligheten att anordna omväxlande orienteringsträningar begränsas av tillkommande bostadskvarter och gator. Det kvarvarande skogsområdet belastas hårdare av andra verksamheter och vi får en trängsel på stigar och leder. Skulle dessutom den föreslagna genomfartsgatan bli verklighet (Gud förbjude..) innebär det en mycket stor risk för barn och ungdomar som på träning under tävlingsliknande former skall passera den trafikerade leden. Det är minst lika farligt för skolans verksamhet då de i undervisningen skall röra sig i området.
9. Den föreslagna förbindelsen över till Tånga hed har ringa betydelse för OK Kullingshofs verksamhet, men kan ha en positiv effekt på friluftslivet.

**Kommentar:**

Planförslaget har justerats med att Kesbergsvägen tagit bort som väg för motortrafik. Planförslaget innefattar istället enbart en gång- och cykelväg i den aktuella sträckningen. Vidare har etappindelningen och utbyggnadsordningen förändrats för att senarelägga byggnation som ianspråkta mark som anses viktigt för friluftsliv...

Planprogrammet syftar till att lägga en grund för att långsiktig utbyggnad av tätorten i Fagrabo mot Högstropsvägen ska vara möjlig. Det innebär dock inte att andra områden inte kan bli aktuella sett till framtida eventuella förändringar i de förutsättningar som idag råder. Parallellt arbetas med kompletteringar i befintlig tätortsbebyggelse, men som har en annan karaktär och inte motsvarar vad alla efterfrågar i ett boende.

Vårgårda kommun delar synen på vikten av friluftsliv och att kunna röra sig fritt i skog och mark. En del av planprogrammets syfte är att utveckla friluftslivet, även om delar försvinner som idag används för exempelvis orienteringsverksamhet. Liksom att utvidga tillgängliga områden för friluftsliv, där en bor över Västra stambanan och Kyllingsån är ett sätt.

**4.3 Naturskyddsföreningen**

”Trafikmatningen föreslås ske via tre tillfarter och med en huvudgata som kopplas till Fagrabovägen och till väg 181, och som går runt i en slinga genom hela området. Fagrabovägen kommer att bli den huvudsakliga anslutningen. Den befintliga Högstropsvägen kopplas också på denna huvudgata med utfart till väg 181. En gata, i programmet kallad Kesbergsvägen, kopplar även bebyggelsen till skolområdet vid Parkgatan. Gatan ska utformas så att dess barriäreffekter minimeras och anpassas till omgivande naturmiljö och friluftsområde.” Detta citat är klippt ut från sammanfattningen av Planförslaget.

Kesbergsområdet är vårgårdabornas viktigaste samhällsnära naturområde för friluftsliv, rekreation och idrott.

Naturskyddsföreningen i Vårgårdabornas anser att gatan, kallad Kesbersvägen i planförslaget, inte skall byggas. Anledningen är att den, som det står i Sammanfattningen för planförslaget, kommer att skapa en barriäreffekt genom hela friluftsområdet.

Föreningen anser att det inte kommer att bli bra att försöka anpassa en gata till omgivningen. I området vistas barn och ungdomar för olika aktiviteter. Med eller utan ledning. De skall ha den frihet som ett friluftsområde skall ge dem, när de är där, och inte behöva vara uppmärksamma på att de finns en riskfylld gata att ta hänsyn till. Läser vi mer planförslaget framgår det att just denna gata inte har någon funktion för trafikförsörjningen till planförslagets bostadsområde.

Att tillåta ökad trafik genom skolområdet tycker föreningen strida mot vedertagen praxis.

Vi anser därför att en GC-väg genom Kesbergsområdet, som vid behov kan användas av ”blå-ljus fordon”, är bästa alternativet.

Föreningen anser att det är olämpligt att bebygga åkermark men ser det här inte finns annat val.

#### **Kommentar:**

Planförslaget har justerats med att Kesbergsvägen tagit bort som väg för motortrafik. Planförslaget innefattar istället enbart en gång- och cykelväg i den aktuella sträckningen.

#### **4.4 Vårgårda cykelklubb**

Då cykelklubben bedriver ungdomsträningar och arrangerar cykeltävlingar i Kesbergsområdet vill vi lämna följande synpunkter på Planprogram för Fagrabo.

Cykelklubben aktiverar ett stort antal barn och vuxna inom mountainbikecyklingen. Ett 60-tal ungdomar genomför veckovis återkommande mtb-träningar. Många föräldrar deltar också på dessa träningar. Klubbens vuxna tränar vid ett flertal tillfällen med utgångspunkt Kesberget.

Våra ungdomar rör sig över större och mer tekniskt krävande terräng med ålder och färdighet. Då södra Kesbergsområdet (läs söder om kesbergsvägen) i stort är mer otillgängligt och kuperat är det naturligt att vi föredrar att cykla med våra yngre barn i det mer tillgängliga norra området som dessutom är mindre kuperat.

Vid ett genomförande av planen minskas väsentligt tillgängliga områden för träning. Delar av området som i planen benämns som Etapp 1 är den del av Kesberget som mest frekvent används vid våra träningar, då den är både

lättillgänglig och lättcyklad. En utbyggnad av detta område kommer således att inverka stort på vår verksamhet.

Kesbergsvägen innebär att en barriäreffekt uppnås i området.

Ungdomsverksamheten kommer bli svårare att planera och genomföra då hänsyn måste tas till den biltrafik som finns på Kesbergsvägen. Barn är kvicka på cykel vilket betyder att ett ögonblicks ouppmärksamhet kan få förödande konsekvenser.

Det bli därmed i det närmaste bli omöjligt att bedriva en säker barn- och ungdomsverksamhet i Kesbergsområdet. Barn på cyklar och bilar är ingen bra kombination.

Cykelklubben arrangerar varje år en internationell MTB-tävling. Tävligen har arrangerats i mer än tio år och vi vet inte hur länge denna företeelse existerar men kan konstatera att Kesbergsvägen gör det omöjlig att arrangera tävlingen i nuvarande form. Banan rör sig mellan norra och södra delen av området och kommer skäras i två delar av Kesbergsvägen.

Rent allmänt bör man göra en bullerberäkning som visar Kesbergsvägens inverkan på friluftsområdet. Många söker sig till området för att njuta lugn och stilla miljö.

För upplevelsen av Kesbergsområdets friluftsområde kommer sannolikt Kesbergsvägen ha lika stor påverkan på friluftsområdet genom ljudpåverkan som genom sin fysiska placering.

Cykelklubben ser för sin verksamhet inga fördelar i planprogrammet. Det föreslagna planprogrammet innebär istället nackdelar för cykelklubbens barn- och ungdomsverksamhet.

#### **Kommentar:**

Planförslaget har justerats med att Kesbergsvägen tagit bort som väg för motortrafik. Planförslaget innefattar istället enbart en gång- och cykelväg i den aktuella sträckningen. Vidare har etappindelningen och utbyggnadsordningen förändrats för att senarelägga byggnation som ianspråkta mark som anses viktigt för friluftsliv liksom jordbruk.

#### **4.5 Friskis och Svettis**

Vi ser positivt på att Vårgårda kommun vill utveckla Vårgårda tätort, men bedömer att det är oacceptabelt att kommunen för detta ändamål planerar att ta i anspråk så stora ytor av skogs- och jordbruksmark i ett värdefullt rekreationsområde. Planprogrammet redogör för hur kommunen planerar att exploatera ett större område i Fagrabo som idag består till största del av skogs- och jordbruksmark som används som en del av ett större sammanhängande rekreationsområde.

Friskis&Svettis bedriver delar av sin verksamhet i det befintliga rekreationsområdet i Kesbergsskogen, där vi anordnar ett par motionspass i



veckan för våra medlemmar, som högt värdesätter den rådande naturmiljön för välmående och återhämtning från samhällets alla stressfaktorer. Föreningen hade vid årsskiftet 430 medlemmar. Den i planprogrammet redovisade exploateringen kommer att fragmentera det idag sammanhängande stora skogsområdet och på så sätt minska naturvärdet på den återstående delen av skogen. Planprogrammet redovisar dessutom en vägkorridor för den så kallade Kesbergsvägen tvärs genom Kesbergsskogen som då kommer att minska naturvärdet ytterligare för det återstående rekreationsområdet. Samtidigt belyser samma planprogram att en satsning kommer att göras för att utveckla friluftsområdet i samma område. Vi anser inte att planprogrammet tydligt redogör för de negativa konsekvenser som en väg skulle innebära för det återstående rekreationsområdet.

Vi anser vidare att konsekvenserna av Kesbergsvägen behöver utredas mer ingående innan planprogrammet kan fastställa en vägkorridor enligt förslag. Barriäreffekten och den förändrade ljudmiljö som uppstår med Kesbergsvägen anser vi är två viktiga sakfrågor som behöver utredas närmare i ett tidigt skede. Den befintliga ljudmiljön kommer att förändras betydligt om Kesbergsvägen anläggs tvärs genom rekreationsområdet. Det kommer i princip innebära att det östra rekreationsområdet, mellan Västra Stambanan och Kesbergsvägen kommer få så dålig ljudmiljö att området förlorar sitt höga rekreationsvärde.

Vi saknar en konsekvensanalys av vad vägen bedöms innebära för föreningar och allmänheten som idag nyttjar det befintliga rekreationsområdet, när det dels minskas med en stor areal och dessutom får en barriär på grund av Kesbergsvägen. Planen anger att gatans barriäreffekt ska minimeras, men vi anser att detta inte är tillräckligt.

Vi anser att det befintliga rekreationsområdet har så höga rekreationsvärden att kommunen istället bör överväga att bilda ett naturreservat av området som utesluter en vägkorridor genom området. Tillgången till det befintliga rekreationsområdet som vi upplever som mer eller mindre tyst och stilla idag blir allt viktigare i det moderna samhället, där förtätning är mantrat för dagen. Vi ser dessutom en risk för framtida ytterligare intrång i det återstående rekreationsområdet, eftersom det befintliga naturvärdet skulle minskas drastiskt om den nuvarande planerade exploateringen i området skulle genomföras.

**Kommentar:**

Planförslaget har justerats med att Kesbergsvägen tagit bort som väg för motortrafik. Planförslaget innefattar istället enbart en gång- och cykelväg i den aktuella sträckningen. Vidare har etappindelningen och utbyggnadsordningen förändrats för att senarelägga byggnation som ianspråkta mark som anses viktigt för friluftsliv liksom jordbruk.

#### 4.6 Södra Härene idrottsklubb

Södra Härene IF bedriver verksamhet i scoutstugan och på och kring Björkvallen i Vårgårda. Ovanvåningen på scoutstugan används som klubblokal för föreningen. Här huserar ungdomslag i åldrarna 5-13 år i form av samlingar, matchgenomgångar och samkväm. Många av ungdomarna tar sig med cykel till klubblokalen och det finns redan i dagsläget en oro kring detta då grusparkeringen nedanför ofta används av äldre ungdomar till att sladda och köra runt med deras A-traktorer. Vi i Södra Härene IF känner en stark oro kring att det nu diskuteras att förlänga Parkgatan då det kommer att innebära ännu mer biltrafik kring och runt scoutstugan och Björkvallen, där Södra Härene IF huserar. Våra ungdoms- och seniorlag använder även de motionsspår som finns i Kesbergsområdet och då och då används även det utegym som är placerat i anslutning till en eventuellt ny väg.

Således kommer en förlängning av Parkgatan innebära ett ännu mer otrött klimat för våra ungdomar i Södra Härene IF.

#### Kommentar:

Planförslaget har justerats med att Kesbergsvägen tagit bort som väg för motortrafik. Planförslaget innefattar istället enbart en gång- och cykelväg i den aktuella sträckningen. Planprogrammets ambition är förutom bostadsutveckling att utveckla Kesbergsområdet. I förslaget finns idéer om hur platsen kring Kullingshofsstugan och Scoutstugan kan utvecklas. Idéer bland andra som ska utvecklas i dialog mellan kommun och föreningar i området.

## 5 Politiska partier

### 5.1 Miljöpartiet de gröna i Vårgårda

Synpunkter på Planprogram för Fagrabo

Vårgårda växer och Miljöpartiet i Vårgårda står bakom kommunens vision om fler invånare och att vi behöver nya bostäder. Vi står också bakom ny bebyggelse i Fagraboområdet men med förändringar i förhållande till föreslaget planprogram då vi anser att detta inkräktar alltför mycket på Kesbergets friluftsnaturområde.

Vi föreslår därför följande:

- Att samtliga bilvägar till området ansluter till Fagrabovägen och Herrjungavägen.
- Att Kesbergsvägen endast byggs som cykel/gångväg.
- Att cykelbron över Kyllingsåns dalgång skall ingå i den prioritetsordning som Kommunfullmäktiges beredning om cykelvägsutbyggnad har fastställt.

- Att det kvarvarande områdets naturvärden dokumenteras via en naturinventering/skötselplan.

Miljöpartiet ser positivt på att förslaget innehåller blandad bebyggelse med villor, radhus och flerbostadshus med hyreslägenheter för olika behov och att plan finns för lokalt omhändertagande av dagvatten med arrangemang som tar hand om föroreningar.

**Kommentar:**

Planförslaget har justerats med att Kesbergsvägen tagit bort som väg för motortrafik. Planförslaget innefattar istället enbart en gång- och cykelväg i den aktuella sträckningen. Tillfarter till området sker via Fagrabovägen samt väg 181.

## 6 Övriga

### 6.1 Privatperson 1

Med anledning av att fagraboområdet ska bebyggas och trafiken härifrån ska ledas ut på G:a Herrljungavägen och då troligen i en förlängning via Stockholmsvägen och vidare.

Stockholmsvägen blir då i stort behov av en gång- och cykelbana. Det skulle skydda de många gående och cyklande som i dagsläget nyttjar Stockholmsvägen samt ett skydd för den mycket intensiva och fortkörande biltrafiken.

I nuläget finns en gång- och cykelbana till Kullings Skövde kyrka.

Vårt förslag är att gång- och cykelbana byggs klart från kyrkan och upp till Vårgårda Rasta.

**Kommentar:**

Vårgårda kommun delar beskrivning i yttrandet av behovet av gång- och cykelbana. Sträckan mellan Kullings Skövde kyrka och Vårgårda Rasta finns med i den gång- och cykelplan för Vårgårda tätort som antogs 2009. Planen används som ett underlag för prioritering av utbyggnad av gång- och cykelvägnätet. Den aktuella sträckan kommer troligen att behandlas inom en snar framtid eftersom kommunen utöver Fagrabo har planer på att fortsätta utveckla verksamhetsområde kring Vårgårda Rasta.

För övrigt kommer trafikfrågorna för hela tätorten hanteras vidare i arbetet med i Fördjupad översiktsplan småstaden Vårgårda 2040.

### 6.2 Privatperson 2

Vi har tagit del av planprogrammet för Fagrabo och anser att det inte bör byggas etapp 1, samt att Kesbergsvägen bör ej vara en bilväg.

Vårt förslag är att göra attraktivt friluftsområde där etapp 1 är planerad och istället för bilväg göra gång- och cykelväg av Kesbergsvägen med tanke på

att det ska vara ett tätortsnära friluftsområde där alla ska kunna vistas utan motortrafik.

#### **Kommentar:**

Planförslaget har justerats med att Kesbergsvägen tagit bort som väg för motortrafik. Planförslaget innefattar istället enbart en gång- och cykelväg i den aktuella sträckningen.

Bedömningen är att hela etapp 1 i samrådsversionen av planförslaget är lämplig för bostadsbebyggelse. Dock har etappindelningen och utbyggnadsordningen förändrats för att senarelägga byggnation som ianspråk tar mark som anses extra viktigt för friluftsliv. Planprogrammets syfte är vidare att integrera av friluftsliv och bostadsbyggnation, exempelvis i form av att motionsspår 7,5:an skulle kunna fortsätta i sin nuvarande sträckning fast integrerad i de grönskande mellanrummen i ett framtida bostadsområde.

### **6.3 Privatperson 3**

”Trafikmatningen föreslås ske via tre tillfarter och med en huvudgata som kopplas till Fagrabovägen och till väg 181, och som går runt i en slinga genom hela området. Fagrabovägen kommer att bli den huvudsakliga anslutningen. Den befintliga Högstropsvägen kopplas också på denna huvudgata med utfart till väg 181. En gata, i programmet kallad Kesbergsvägen, kopplar även bebyggelsen till skolområdet vid Parkgatan. Gatan ska utformas så att dess barriäreffekter minimeras och anpassas till omgivande naturmiljö och friluftsområde.” Detta citat är klippt ut från sammanfattningen av Planförslaget.

Det står utom allt tvivel att en stor del av befolkningen i Vårgårda tätort inte vill ha den så kallade Kesbergsvägen genom området. I storleksordningen 1400 namnunderskrifter, med personnummer, har hörsammat uppropet mot den tänka gatan. Även planförfattarna menar, i sin analys av trafikförsörjningen till planområdet, att gatan inte har någon funktion för området trafikmässigt. Det är det obegripligt att politikerna har en annan uppfattning och menar att förslaget skall vara oförändrad i den delen.

Planförslaget har en avgörande betydelse för kommande detaljplaner. Därför skall Kesbergsgatan **bort** ur planförslaget innan detsamma antas. Nu garderar sig politikerna för ett behov kan finns om 20 år. Då får man göra en förändringen med tillägg i en ny plan, då skälet syns till nödvändigheten att anlägga gatan.

Att som några politiker menar att gatan inte berör Kesberget är ju bara att försöka spela bort korten. För oss Vårgårdabor är Kesbergsområdet, Vårgårda viktiga tätortsnära friluftsområdet, hela det skogbeklädda området mellan järnvägen i söder till Högstropsvägen i norr. Det är innevanarnas lunga i Vårgårda, som skall vara befriad från väg med biltrafik.

Av det skälet yrkar vi att förslaget om Kesbergsvägen ska bort ur planförslaget – **nu**.

**Kommentar:**

Planförslaget har justerats med att Kesbergsvägen tagit bort som väg för motortrafik. Planförslaget innefattar istället enbart en gång- och cykelväg i den aktuella sträckningen.

**6.4 Privatperson 4**

Vi är inte positiva till den så kallade Kesbergsvägen, eftersom den bryter av skogen. Skogen var ett viktigt skäl till att vi valde att bosätta oss i Vårgårda. Skogsområdet i samhället är inte speciellt stort som det är idag, och med planprogrammet för Fagrabo kommer det krympa ännu mer. Dels pga vägen o dels pga etapp 3 (den kommer ju redan krympa i och med etapp 1).

Dessutom är det olämpligt att dra mer trafik förbi den nya Lindbladskolan!

Låt oss fortsätta gå, cykla och åka skidor i naturen utan att se oss om efter bilar! Bevara vårt kära friluftsområde!

**Kommentar:**

Planförslaget har justerats med att Kesbergsvägen tagit bort som väg för motortrafik. Planförslaget innefattar istället enbart en gång- och cykelväg i den aktuella sträckningen. Vidare har etappindelningen och utbyggnadsordningen förändrats för att senarelägga byggnation som ianspråkta mark som anses viktigt för friluftsliv liksom jordbruk.

**6.5 Privatperson 5**

Som privatperson och användare av Kesbergsområdet lämnas följande synpunkter på planprogrammet för Fagrabo.

Det är trevligt att människor vill flytta till Vårgårda eller väljer att stanna kvar. Varför de har den önskan antar jag är att man vill bo i ett mindre samhälle med dess fördelar såsom låga priser på bostäder och närhet till natur och friluftsliv.

För Vårgårda är ur denna synpunkt Kesbergsområdet oerhört viktigt och värdefullt. Med Kesbergsområdet menas då inte bara "Kesberget" utan ett större område norr om själva Kesberget.

Utan Kesbergets friluftsområde skulle Vårgårda vara betydligt fattigare och utan större attraktionskraft.

Därför är det oerhört viktigt att området bevaras för framtiden så långt det är möjligt. All exploatering måste därför ske med största hänsyn och omsorg. Om man planerar för ett utbyggt Vårgårda blir det än viktigare med ett fungerande sammanhållet friluftsområde.

Om det är svårt att finna lämplig mark för bostäder i anslutning till tätorten är det samma förhållande för friluftsområden.

Därför bekymrar det mig i vilken ordning etappområdena är föreslagna att exploateras. Naturligast vore att inledningsvis exploatera längs norrut. Alltså norra delen av etapp 1 och etapp 2 först. Ungefär såsom gällande översiktsplan har redovisat utbyggnadsområden (se figur nedan). Därmed kan man så långt det är möjligt bevara de områden som aktivt används som rekreationsområde.

En följd av att man föreslår exploatering längre söderut i området i ett tidigt skede är att man skapar ett fiktivt behov av den s. k. Kesbergsvägen. Kesbergsvägen är förödande för Kesberget som friluftsområde. Man skapar en barriär i området som förminskar området, begränsar möjligheterna till aktiviteter, sänker rekreativvärde och med hänvisning till tidigare resonemang även värdet på Vårgårdas attraktion som bostadsort.

Denna väg förs in i planprogrammet utan vidare analyser av följderna. Man kunde åtminstone gjort en bullerutredning som redovisade påverkan av buller från vägen innan beslut om att lägga in vägen i planprogrammet.

Denna väg skapar även problem med säkerhet för ungdomar och barn utanför planområdet genom den trafik som den alstrar utanför skolor, sporthallar m. m. Detta faktum behandlas inte alls i planprogrammet men borde framgå.

Den trafiksimulering som gjorts inom planen konstaterar även att vägen **inte** behövs för att tillgodose trafikkapaciteten ens i ett fullt utbyggt Fagrabo.

Som grund i planarbetet bör man även lösa ägarförhållandena av marken i området och inte låta dessa styra utformningen av planprogrammet. Ägarfrågan har såvitt jag förstår varit ett känt problem under längre tid som kommunen haft god tid på sig att lösa. Som det är nu så utformas planprogrammet medhänsyn till dessa problem. Det är istället bättre att lösa markfrågan och göra ett planförslag som blir mer genomarbetat och gediget.

#### **Kommentar:**

Planförslaget har justerats med att Kesbergsvägen tagit bort som väg för motortrafik. Planförslaget innefattar istället enbart en gång- och cykelväg i den aktuella sträckningen. Vidare har etappindelningen och utbyggnadsordningen förändrats för att senarelägga byggnation som ianspråktar mark som anses viktigt för friluftsliv liksom jordbruk.

Grundtanken i planprogrammet är att så långt som är praktiskt genomförbart börja bygga området från öster till väster, alltså från Fagrabovägen och befintlig villabebyggelse i riktning mot Högstorpsvägen.

### **6.6 Upprop för folkomröstning om Kesbergsvägen**

Rädda Kesbergsskogen från trafik är ett upprop för folkomröstning om Kesbergsvägen. Initiativtagarna till listan med ca 1700 namnunderskrifter motsätter sig till att den planerade Kesbergsvägen ska byggas genom

Kesbergsområdet. Initiativet hänvisar till trafiksimuleringar gjorda i underlaget till planprogrammet som visar att en väg inte är nödvändig. Istället för en bilväg föreslås en belyst cykelväg med möjlighet för räddningstjänsten att använda om det anses nödvändigt.

**Kommentar:**

Planförslaget har justerats med att Kesbergsvägen tagit bort som väg för motortrafik. Planförslaget innefattar istället enbart en gång- och cykelväg i den aktuella sträckningen.