



Detaljplan för del av Grästorp 15:1 m.fl. Västölet

Granskningsutlåtande 1

Följande granskningsutlåtandet är för att besvara synpunkter och tydliggöra förändringar från att detaljplanen varit ute på granskning (1) mellan perioden 17 mars 2025 till 7 april 2025. Nytt granskningsutlåtande upprättas efter granskning (2) inför antagande av detaljplanen.

Hur samrådet har bedrivits

Beslut om att gå ut med detaljplanen på granskning togs 2025-03-11. Granskningstiden varade mellan 17 mars 2025 till 7 april 2025. Under granskningen inkom 6 yttranden.

Information om granskning har skickats till Länsstyrelsen, Lantmäteriet, Trafikverket, Västtrafik, Räddningstjänsten, Post Nord, kommunala nämnder och förvaltningar, ledningsägare, sakägare och andra berörda. Planhandlingarna har funnits tillgängliga på Kommunens hus, biblioteket och på kommunens webbplats.

Detaljplanen har tagits fram med utökat förfarande enligt 5 kap. 6-7 §§ plan- och bygglagen.

Inkomna yttranden

Myndigheter: 6

1. Länsstyrelsen
2. Statens Geotekniska Institut
3. Trafikverket
4. Lantmäteriet
5. Västtrafik

Övriga synpunkter: 1

11. Privatperson

Justeringar i planhandlingarna

Utöver redaktionella ändringar har följande ändringar gjorts inför **granskning 2**.

Plankarta

- Grundkarta har uppdaterats.
- Planområdet har minskats från cirka 8,4 hektar till cirka 6,8 hektar.
- Infart från väg 47 i söder har tagits bort.
- Markanvändningen [GATA] har ändrats marginellt i norra planområdet och ändrats till en återvändsgata i södra planområdet.



- [NATUR] har lagts till mellan verksamhetsmarken och väg 47 i söder.
- Markanvändningen [E₂] – Avfallsanläggning har tagits bort från detaljplanen.
- Markanvändningen [E₁] – Transformatorstation har ändrats till [E] – Tekniska anläggningar för att även möjliggöra för pumpstation eller andra tekniska anläggningar som är nödvändigt för genomförandet av planen.
- Egenskapsbestämmelse [j₁] – Utfart från kvartersmark får inte ske mot väg 47. Utfart får endast ske mot allmän plats gata.
- Utfartsförbudet har utökats längs med hela kvartersmarken som angränsar till väg 47 i söder.
- Egenskapsbestämmelsen [fördröjning₁] har ändrats till uppsamling och fördröjning av dagvatten.
- Ny bestämmelse [m₁] – Luftintag och ventilation får inte placeras i riktning mot järnvägen.
- Ny bestämmelse [m₂] – Luftintag och ventilation får inte placeras i riktning mot väg 47.
- Ny bestämmelse [m₃] – Det ska vara möjligt att utrymma bort från järnvägen.
- Ny bestämmelse [m₄] – Det ska vara möjligt att utrymma bort från väg 47.
- Ny bestämmelse [n₁] – Marken får maximalt belastas med 20 kPa tillskottslast utifrån befintliga förhållanden.
- Ny bestämmelse [b₁] – Grundläggning för byggnader med laster som överstiger 20 kPa ska utföras med pålning eller likvärdig teknisk lösning.
- Egenskapsbestämmelsen [dike₁] har omformulerats till att dagvattendike ska anläggas med en slänglutning om högst 1:3. Dikesbotten får inte placeras med ett djup som överstiger 1,5 meter under befintlig marknivå.

Planbeskrivning

- Planbeskrivningen har i sin helhet förändrats till att följa Grästorp kommuns mall för planbeskrivning och för att säkerställa att detaljplanen är upprättad i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900) samt med Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2020:5, BFS 2020:6, BFS 2020:8).
- Generellt har planbeskrivningen förändrats enligt de förändringar som gjorts i plankartan.
- Planbeskrivningen har kompletterats med en bullerutredning.
- Planbeskrivningen har kompletterats med hastighets- och flödesanalys.
- Planbeskrivningen har kompletterats med ytterligare geotekniska utredningar, kvicklereutredning och reviderat geotekniskt PM.
- Planbeskrivningen har kompletterats med ny trafik- och svänganalys.
- Generellt har planbeskrivningen kompletterats med beskrivande bilder/illustrationer där planområdet är inritat för att tydliggöra vad som avses.
- Generellt har texter och utredningar förtydligats för att besvara flera av synpunkterna som inkommit i både samråd och granskning (1).
- Genomförandetiden har ändrats från 10 till 5 år.
- Handlingsförteckning har uppdaterats.
- Syftet har ändrats på grund av att markanvändningen [E₂] – Avfallsanläggning har tagits bort från planförslaget.
- Beskrivning av allmän plats i detaljplanen har förtydligats.
- Beskrivning av kvartersmark i detaljplanen har förtydligats.



- Ärendeinformationen har uppdaterats.
- Samtliga planbestämmelser presenteras i planbeskrivningen med dess motiv och lagstöd.
- Befintliga detaljplaner och aktuellt planförslags påverkan har förtydligats med text och bilder.
- Miljökvalitetsnormer för buller har omarbetats för att beskriva miljökvalitetsnormen och inte buller generellt.
- Beskrivning av policys och strategier har tillkommit i planbeskrivningen.
- Rubriken Hälsa och säkerhet har kompletterats med underrubrikerna skred och erosion.

Övrigt som påverkat planförslaget

- Dispens för ingrepp i biotopsskyddade objekt.

Kommunen har sökt om, och fått beviljat dispens för ingrepp i biotopsskyddade objekt. Med planförslagets förändringar kommer dessa objekt att utgå från planområdet och därmed inte påverkas.

- Bullerutredning

En bullerutredning har genomförts för att bedöma omgivningsbuller från de planerade verksamheterna inom området. I det tidigare planförslaget, som varit ute på granskning, ingick en ny återvinningscentral. Utredningen visade att ljudnivåerna från en sådan verksamhet skulle överskrida gällande riktvärden vid bostadsfasader. Därför har markanvändningen för återvinningscentralen tagits bort i det reviderade planförslaget.

- Kompletterande geotekniska undersökningar, stabilitet och kvicklereutredning.

Statens Geotekniska Institut (SGI) framförde i sitt granskningsyttrande att de inte delar slutsatsen i det geotekniska PM, där bedömningen var att stabiliteten är tillfredsställande om kvartermarken placeras öster om begränsningslinjen 1:14. SGI rekommenderade naturbaserade erosionsskydd längs Mjölån eller kompletterande beräkningar som visar att stabiliteten är säker även efter ett eventuellt skred.

För att tydliggöra tidigare resultat och förväntningar på ytterligare utredningar samordnade kommunen ett digitalt möte den 12 juni 2025 med SGI och Awer Geoteknik (utredande konsult). Vid mötet rekommenderade SGI att kommunen och konsulterna genomför en studie längs Mjölån för att inventera historiska skredärr, i syfte att säkerställa att begränsningslinjen 1:14 är tillräcklig. Resultatet redovisas i "Kvicklereutredning" samt i ett uppdaterat geotekniskt PM och sammanfattas i planbeskrivningen. Rekommenderade planbestämmelser har lagts till i plankartan.

- Flödes- och hastighetsmätning på Plogvägen

Den 16 september 2025 höll kommunen sitt årliga dialogmöte med Trafikverket. Under mötet redovisades de ändringar som gjorts i planförslaget efter granskning 1, främst minskad yta för verksamhetsmark samt att den planerade återvinningscentralen utgått. Trafikverket rekommenderade att kommunen genomför en ny utredning av framtida trafikallsträng för att ta fram underlag som möjliggör bedömning av behovet av ett vänstersvängfält från väg 47 i söder. Flödes- och hastighetsmätningar har tagits fram som underlag för den kommande trafikanalysen.

- Trafikalsträng och svänganalys (Norconsult).



Norconsult har tagit fram en ny trafikstrings- och svänganalys som underlag för Trafikverkets bedömning av behovet av ett vänstersvängsfält från väg 47 i söder. Den 26 september 2025 informerades kommunen via e-post om att Trafikverket bedömer att ett nytt vänstersvängsfält inte längre är nödvändigt. Utformning av detaljplanen har därefter skett i dialog med Trafikverket i de frågor som är relaterade till statlig väginfrastruktur.

Länsstyrelsen

Samlad bedömning

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

Sedan samrådsskedet har kommunen gjort stora förändringar i plankartan, och Länsstyrelsen saknar en konsekvensbeskrivning av detta. I samrådet lyfte Länsstyrelsen behovet av att beakta risken för störning mellan verksamheter och bostäder. Länsstyrelsen kan inte se att denna synpunkt har beaktats och efter ändringen av plankartan, som innebär att avfallsanläggningen kan placeras avsevärt mycket närmare bostäderna än tidigare, är behovet av att klarlägga risken för störningar minst lika stort som i samrådet. Brandrisk blir också en viktig fråga att beakta i och med planens nya utformning. Det är fortsatt avgörande för bedömningen av planens lämplighet att kommunen motiverar vilka verksamheter och vilka typer av avfallsanläggningar som är lämpliga att etablera inom planområdet, vilka störningar som de kan innebära för omgivningen och vilka eventuella åtgärder som krävs för att hantera dessa.

Det finns fortsatt även oklarheter kring stabilitetsförhållandena inom planområdet, samt om och hur åtgärder behöver säkerställas för att garantera markens lämplighet för den föreslagna byggnationen.

Riskbilden vid olycka med farligt gods behöver dessutom klargöras ytterligare.

Motiv för bedömningen

Detta yttrande lämnas med stöd av 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (PBL). Enligt 5 kap. 22 § PBL ska det av yttrandet framgå om förslaget innebär strida mot någon av de fem ingripandegrunderna.

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksentresse kommer att skadas påtagligt (MB kap. 3 och 4)
- Mellankommunal samordning blir olämplig
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs (MB 5 kap., luft och vatten)
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap.)

Länsstyrelsen kan dock inte utesluta att:

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

Människors hälsa och säkerhet: Geoteknik



I samband med granskningen av den aktuella detaljplanen har Länsstyrelsen remitterat Statens Geotekniska Institut, SGI. SGI har i sitt yttrande, daterat 2025-03-31, framfört att de inte håller med om slutsatsen i det geotekniska PM:et om att stabiliteten kan antas vara tillfredställande om området för detaljplan begränsas i öst för att hamna utanför 1:14 linjen från släntfoten. Länsstyrelsen bedömer att skredrisken och eventuellt behov av åtgärder behöver klarläggas och hanteras, i enlighet med SGI:s yttrande, innan detaljplanen kan antas.

Gällande erosionsskydd så behöver kommunen tydliggöra vem som har rådighet över marken där anläggningen eller åtgärden finns samt vem som har ansvar för skötsel och underhåll.

Rekommendationer för grundläggningen behöver beakta grundläggningens betydelse för stabilitetsförhållandena i området.

Det saknas en stabilitetsberäkning i väst för lokala skred från Östra Vägen och in i området. Kommunen behöver ta fram en sådan beräkning i enlighet med SGI:s rekommendationer.

Se SGI:s yttrande för att ta del av synpunkterna och rekommendationerna i sin helhet.

Kommentar: Kommunen noterar inkommen synpunkt och hänvisar till svaret på SGI:s synpunkt på sidan 9-10. Stabilitetsberäkning för västra området mot Östra vägen har inte tagits fram med anledning till att planområdet minskat med ett avstånd överstigande 100 meter från Östra vägen.

Människors hälsa och säkerhet: Olycksrisk, farligt gods

I samrådet förespråkade Länsstyrelsen ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter från transportleder för farligt gods, alltså både järnvägen och Östra vägen samt Södra vägen som går längs med planområdet. Kommunen har infört ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter från järnvägen. I riskutredningen skriver man att acceptabel individrisknivå uppnås 25–30 meter från väggkant på Östra vägen. Kommunen bedömer att bebyggelse ändå kan placeras intill vägen då individrisken främst begränsar oskyddade personer.

Kommunen behöver förtydliga hur området kring vägen ser ut, om det exempelvis finns någon barriär som kan förhindra att vätska vid en olycka rinner mot planområdet och därmed förvärrar riskbilden för planområdet.

Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att se över om det går att öka det bebyggelsefria avståndet till Östra vägen och Södra vägen. Länsstyrelsen förespråkar generellt ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter från transportleder med farligt gods. För att få en robust samhällsplanering är den främsta riskreducerande åtgärden att skapa avstånd till riskkällorna. Det bebyggelsefria avståndet syftar även till att ge skydd vid olyckor som exempelvis avåkande fordon.

Kommunen har infört en planbestämmelse om friskluftsintag vänt bort från järnvägen. Kommunen kan överväga att planbestämmelsen även ska gälla Östra vägen samt Södra vägen. Kommunen kan även överväga att införa planbestämmelser om att utrymning ska vara möjlig bort från Östra vägen, Södra vägen samt järnvägen för de byggrätter som påverkas av respektive riskkälla. Dessa planbestämmelser kan genomföras till en låg kostnad men har god effekt vid en eventuell olycka.

Kommentar: Riskutredningen, framtagen av Afry den 2022-09-19, visar att risken för både urspärning och olyckor med farligt gods bedöms vara acceptabel utan behov av riskreducerande åtgärder. Trots detta



reglerar detaljplanen ett bebyggelsefritt avstånd på 20 meter från järnvägen, Östra vägen (väg 47) samt väg 47 i söder.

Jämfört med planförslaget som var ute på granskning 1 har risken nu bedömts minska ytterligare, främst med anledning av ett minskat planområde i nordväst. I detta område finns en planskild korsning över järnvägen som medför höjdskillnader på upp till cirka 6 meter. Genom att minska planområdet och utöka det bebyggelsefria avståndet med 100 meter från viadukten bedöms risken för olyckor med farligt gods minska ytterligare.

Med anledning av inkomna synpunkter har detaljplanen kompletterats med följande egenskapsbestämmelser för att ytterligare reducera riskerna.

- [m₁] - Luftintag och ventilation får inte placeras i riktning mot järnvägen.
- [m₂] - Luftintag och ventilation får inte placeras i riktning mot väg 47.
- [m₃] - Det ska vara möjligt att utrymma bort från järnvägen.
- [m₄] - Det ska vara möjligt att utrymma bort från väg 47.

Buller från verksamhetsområde

Länsstyrelsen efterfrågade vid samrådet att kommunen skulle undersöka hur de planerade verksamheterna kan påverka de närliggande bostäderna.

Kommunen har bedömt att det inte är nödvändigt med bullerutredning. I bedömningen anges att det finns en tidigare trafikbullerutredning för förbifart Grästorp och att man i samband med den uppfört bullerplank vid bostäderna. Planbestämmelsen Z motverkar visserligen att tyngre industri etablerar sig på området, men Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning om att verksamhetsbuller inte behöver klarläggas eller hanteras i planen. Bullerutredningen för genomfartsvägen och de bullerskydd som kommit mot bostäderna är utformade efter trafikbuller och inte för buller från verksamhetsområdet. Det är inte heller samma riktvärden för industribuller som för vägtrafikbuller. Bullernivåer som behöver redogöras för är de som gäller för verksamheter enligt Naturvårdsverkets Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller ISBN 978-91-620-6538-6.

Kommentar: Efter granskning 1 har kommunen gjort en bullerutredning (Brekke & Strand AB 2025). Utredningen redovisar dels buller som planerade verksamheter kan ge uppskov till och trafikbuller som den ökade trafiken kan ge uppskov till.

Bullernivåerna har räknats fram med trafikallstringen som underlag och visar på att riktvärdena för buller vid bostadsbyggnaders fasad inte riskeras att överskrivas på grund av utökad trafik inom, eller till- och från området. Detta gäller riktvärdena både dagtid, kvällstid och helger.

Utifrån ÅVC-analysen i bullerutredningen kommer man fram till slutsatsen att flera delar av området inte är lämpligt för bullrande verksamheter ("industri"). Det anges i bullerutredningen att området lämpar sig för markanvändningen [Z] – Verksamheter vilket enligt Boverket beskrivning är verksamheter med begränsad omgivningspåverkan. Verksamheterna måste uppfylla de grundläggande kraven på skydd mot buller i Plan- och bygglagen, Plan- och byggförordningen och Miljöbalken. Marken bedöms som lämplig för verksamhetsmark.

Buller och störningar från avfallsanläggning

Inför granskning har plankartan ändrats så att avfallshantering medges mycket närmre bostadsbebyggelsen än vid samrådet och ligger nu alldeles i anslutning till bostäder. Det är även oklart vilken sorts avfallsanläggning som ska möjliggöras i planen. Syftet anger återvinningscentral



men i planbeskrivningens motivering till markanvändningsbestämmelsen E2 anges att bestämmelsen syftar till att ge möjlighet för uppförande av avfallsanläggning. Ytan är relativt stor och det kan därmed finnas utrymme för hantering av stora mängder avfall.

Länsstyrelsen anser att det finns risk för att en avfallsanläggning kan innebära olägenheter för närliggande bostäder och miljöpåverkan behöver därför klarläggas. Det kan finnas risk för buller, lukt, ljus och damning.

Kommunen behöver bedöma och motivera vilka typer av avfallsanläggningar som är lämpliga inom planområdet samt om skyddsåtgärder krävs för att minska störningarna.

Kommentar: I samrådshandlingarna och granskningshandlingarna 1 planerades för en ny återvinningscentral i norra delen av planområdet. Bullerutredningen visade på att gällande riktvärden överskreds vid närliggande bostad, särskilt vid tömning av skrot i containers. Markanvändningen [E₁] – återvinningscentral har tagits bort från plankartan då utredningen visade på att marken inte är lämplig för denna typ av markanvändning.

Brandrisk vid avfallsanläggning

När avfallshanteringen flyttar betydligt närmare bostäder ökar också risken för påverkan av avfallshanteringen eftersom det inte finns något skyddsavstånd eller barriär emellan bostäderna och avfallsanläggningen.

På en avfallshaneringshanteringsplats är det stor risk för brand vid hantering av batterier eller dåligt sorterat avfall där det kan förekomma batterier. Eftersom platsen ligger mycket nära bostäder kan giftig rök från brand påverka bostäderna. Även detta behöver vägas in i kommunens bedömning av vilka typer av avfallsanläggningar som är lämpliga inom planområdet samt om skyddsåtgärder krävs för att minska brandrisken.

Kommentar: Synpunkten är inte längre aktuell då bullerutredningen visade på att marken inte är lämplig för en återvinningscentral och därmed utgått från planförslaget.

Information

Vägar och trafiksäkerhet

Kommunen behöver redovisa för Trafikverket att förslaget uppfyller kraven enligt regelverket för VGU, vägars och gators utformning. Annars finns det risk att Trafikverket inte accepterar förslaget.

Trafikverket har i sitt yttrande, daterat 2025-04-01, även uppmärksammat kommunen om att utformning av vänstersvängsfält, kräver att ett avtal undertecknas innan detaljplan antages, något sådant avtal finns ej undertecknat. Trafikverket kan inte utesluta att åtgärden kräver vägplan.

Se Trafikverkets yttrande för att ta del av synpunkterna i sin helhet. Kommunen bör beakta synpunkterna för att säkerställa planens genomförbarhet.

Kommentar: Kommunen noterar informationen och hänvisar till svaret på Trafikverkets yttrande på sidan 10-13.

Generellt biotopskydd

Länsstyrelsen kan utifrån planhandlingarna inte utläsa hur eller om biotop C och D, som redovisas i figur 7 på sidan 19 i planbeskrivningen, kommer att påverkas. Ska kommunen genomföra



åtgärder som aktualiserar det generella biotopskyddet behöver de skicka in en ansökan för att få saken prövad i särskild ordning.

Kommentar: Kommunen har sökt, och beviljats dispens för att fälla träd i en allé, ta bort åkerholme och flytt av odlingsröse, Länsstyrelsens diarienummer 32841–2024. Dispensen är förenad med villkor. Bland annat att kommunen ska göra kompensationsåtgärder för nämnda biotoper. Föreslagna kompensationsåtgärder beskrivs med text och illustration i planbeskrivningen, under avsnitt Förändringar och konsekvenser av planens genomförande. Efter granskning 1 har planområdet minskat i den omfattningen att de skyddade objekten inte längre ingår i planområdet, och därmed inte påverkas.

Markavvattningsföretag

Detaljplanen berörs av markavvattningsföretag. Kommunen bör därmed samråda med de som berörs, om kommunen inte redan gjort det.

Kommentar: Kommunen noterar informationen.

Anmälnings- och tillståndsplikt enl. 11 kap. Miljöbalken

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen om att åtgärder i vatten, tex schaktning/kulvertering av diken eller vattendrag eller andra vattenområden kan vara vattenverksamhet som är anmälnings- eller tillståndspliktiga enligt 11 kap. miljöbalken. Även åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten, tex vid anläggande av byggnader/anläggningar med djup grundläggning, innebär vattenverksamhet som regleras i 11 kap. miljöbalken.

Kommentar: Kommunen noterar informationen.

Statens geotekniska institut

Statens geotekniska institut (SGI) har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad detaljplan. SGI:s

yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar

kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår inte i vår granskning.

Geologiska och geotekniska förutsättningar

Området ligger vid östra sidan av Grästorps tätort och begränsas av Östra vägen, Södergatan och järnvägen i nord. Landskapet består av huvudsakligen åkermark men det föreligger även mindre skogsområden och en byggnad inom detaljplaneområdet. Vattendraget Mjölån rinner i anslutning till detaljplaneområdet i nordöstlig/östlig riktning.

Topografin inom undersökningsområdet kan beskrivas som relativt flack vid områden med åkermark, förutom i detaljplaneområdets nordöstra och östra del där en sluttande markyta föreligger ned mot vattendraget Mjölån. Skogspartierna inom undersökningsområdet är också mer kuperad.

Baserat på nu utförda undersökningar bedöms jordprofilen bestå av ett översta lag av silt eller humushaltig jord följt av torrskorpelera, lera, friktionsjord och berg. I den sydliga delen av området består det översta jordlagret av postglacial finsand enligt SGU:s jordartskarta. I den västliga delen förekommer dessutom berg i dagen i några punkter.

SGI:s synpunkter



Enligt 2 kap 5 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion. En redogörelse för planområdets och angränsade områdens geotekniska förutsättningar med tillhörande utredningar och planbestämmelser är beskriven i geoteknisk PM.

SGI håller inte med om slutsatsen i det geotekniska PM [3] att stabiliteten kan antas vara tillfredställande om området för detaljplan begränsas i öst för att hamna utanför 1:14 linjen från släntfoten. 1:14 linjen markerar bara den maximala utbredningen av ett skred utan att ge en indikation på geometrin av glidytan. Ett möjligt skred med en brant bakslänt nära intill planlagd bebyggelse kan förorsaka ytterligare följdskred som påverkar bebyggelsen. För att undgå detta rekommenderas att det görs åtgärder (t.ex. naturbaserade erosionsskydd eller utflackning av slänten) för att öka stabiliteten för den initiala glidytan. Alternativt kan det göras en beräkning som visar att stabiliteten för området är tillfredsställande efter att ett skred har inträffat eller det kan utföras flera undersökningar som eventuellt kan visa på att kvicklerelagrets utbredning är mindre än 1:14-linjen och att det potentiella skredområdet därför kan minskas.

Om det inte utförs erosionsskydd kan erosionen i Mjölån antas fortsätta i framtiden vilket behöver hanteras i planskedet. Vid utförande av erosionsskydd kommer det att krävas kontinuerlig skötsel och underhåll för att erosionsskyddet ska fungera över tid. Kommunen behöver i planbeskrivningen tydliggöra vem som har rådighet över marken där anläggningen eller åtgärden finns samt vem som har ansvar för skötsel och underhåll.

I planbeskrivningen verkar det som om rekommendationer för grundläggningen är angett mest med tanke på sättningar. Vi vill påpeka att åtgärder för grundläggningen här också är viktiga med tanke på stabilitet då belastning från bebyggelsen kan försämra stabilitetsförhållanden i området.

Det saknas en stabilitetsberäkning i väst för lokala skred från Östra Vägen och in i området. Vi rekommenderar att det utförs beräkningar både för dagens situation och för en situation efter byggnation med eventuell avschaktad terräng bredvid vägen. Det är möjligt att det kan finnas behov av att begränsa möjligheter till schakt från områdets västra gräns till berghällen som ligger cirka 70 till 80 m längre öster ut.

Kommentar: Efter samråd har kommunen gjort en kompletterande erosionskartering av Mjölån och en geoteknisk stabilitetskartering (Aver Geoteknik 2024). Inom ramen för erosionskarteringen har man mätt in Mjölåns bottengeometri samt delat in Mjölån i fyra delområden. Efter granskning 1 har planbeskrivningen förtydligats med beskrivning om utredningen och dess förhållanden. Stabilitetsförhållandena har analyserats för både befintliga och planerade förhållanden. De geotekniska beräkningarna genomfördes efter att detaljplanen varit ute på samråd, och visade att tillfredsställande stabilitet kan uppnås genom antingen erosionsskydd längs Mjölån eller genom att öka avståndet mellan planområdet och Mjölån.

I stabilitetsutredningen 1211-PM01 analyserades även risken för sekundärskred, vilket ledde till rekommendationer om ett minsta avstånd mellan bebyggelse och Mjölån. För det norra planområdet föreslogs ett avstånd på minst 64 meter, medan det södra planområdet rekommenderades ett avstånd på 99 meter.

Utifrån genomförda utredningar och inför granskning 1 ökades avstånden mellan planområdet och Mjölån för att ligga utanför begränsningslinjen 1:14.



Not. Med anledning av ovanstående yttrande om att SGI inte håller med om slutsatsen i geotekniska PM:et. Kommunen kallade representanter från SGI och utredande konsulter från Awer Geoteknik till ett möte den 12 juni 2025. Under mötet tydliggjorde Awer Geoteknik deras resonemang och med beräkningar på 1:14. SGI menade på att man ska gå efter en utredning som gjorts för Göta Älv. Sammanfattningsvis finns inga tydliga riktlinjer på vilken utbredning man ska räkna på. Awer Geoteknik har fått i uppdrag att göra ytterligare kompletterande undersökningar i enlighet med vad SGI efterfrågar för att säkerställa tillfredställande stabilitet. Uppdragsbeskrivningen har stämts av med SGI innan avrop till konsult.

Efter granskning 1 har stabilitetsutredningen kompletterats med en kvicklereutredning och ett reviderat geotekniskt PM (2025). Syftet var att inventera tidigare skredärr i närområdet med motsvarande jordarter och förhållanden mot Mjölån för att utreda en platsspecifik begränsningslinje för sekundärskred samt att säkerställa att en begränsningslinje på 1:14 är tillräckligt för att uppnå tillfredställande förhållanden. Totalt har sex skredärr identifierats och mätts in. Största skredärret som identifierades hade en längd- och höjdförhållande på 1:12,8. Planområdets östra gräns mot Mjölån har placerats utanför begränsningslinjen 1:14 och bedöms som tillfredställande avstånd.

Planförslaget har justerats i enlighet med rekommendationerna och kompletterats med egenskapsbestämmelsen $[n_1]$ - [Marken får maximalt belastas med 20 kPa tillskottslast utifrån befintliga förhållanden.] och $[b_1]$ - [grundläggning för byggnader med laster som överstiger 20 kPa ska utföras med pålning eller likvärdig teknisk lösning].

Enligt erosionskarteringen påverkar eller påverkas inte erosionen av planförslaget. Anläggande av erosionsskydd är inte nödvändigt för detaljplanens genomförande. Kommunen är dock ägare till marken inom och i angränsning till Mjölån, och ansvarar för drift och underhåll.

Planområdet har efter granskning minskats. Planområdet ligger nu drygt 100 meter från Östra vägen varpå en kompletterande utredning längs med vägen inte har utförts.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingar gällande detaljplan Västölet, del av Grästorp 15:1 m.fl. i Grästorps kommun. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för ett nytt verksamhetsområde på del av fastigheterna Grästorp 15:1, 11:4, Tengene 1:25 samt fastigheterna Västölet 3:25 och 3:24. Detta för att möta behovet av nya verksamhetstomter för nuvarande verksamheter som vill utöka sina befintliga verksamheter, till nya verksamheter som vill etablera sig i Grästorps kommun och frigöra utrymme för en ny återvinningscentral och ett kommunalt tekniskt kontor.

Generellt svar till Trafikverket:

Flera av synpunkterna nedan är inte längre aktuella på grund av de förändringar som gjorts i planförslaget mellan granskning 1 och inför granskning 2.

Efter dialogmötet med Trafikverket den 16 september 2025, där kommunen bland annat presenterade ändringar i planförslaget (bland annat borttagande av återvinningscentral och minskat planområde), beslutade Trafikverket och kommunen att ta fram en ny trafikutredning. Syftet var att ge Trafikverket underlag för att bedöma om ett nytt vänstersvägsfält från väg 47 i söder behövs, eller om det tillkommande vägnätet kan anslutas till befintligt vägnät och använda befintlig infart vid Plogvägen.

Underlaget skickades till Trafikverket den 28 oktober 2025. Trafikverket återkopplade den 26 november 2025 och meddelade att kravet på ett nytt vänstersvägsfält från väg 47 i söder inte längre kvarstår, med hänvisning till de nya förutsättningarna.



Därefter har förslag till plankarta skickats till Trafikverket för att säkerställa samsyn kring planförslaget innan det går ut på ny granskning (granskning 2).

Tidigare samråd

Under samrådskedet ansåg Trafikverket att planförslaget skulle kompletteras med underlag om avstånd från järnvägen, trafikkopplingen till Plogvägen, rätta till vägområdet samt justerar bestämmelserna natur1 och a1 för att undvika risk för skymmande av sikt.

Yttrande även omfattade planbestämmelser angående pyloner och reklam, krav på uppdaterad dagvattenutredning samt uppdaterad geoteknisk utredning.

Statlig infrastruktur

Ärendet berör väg 47 och väg 2561 för vilka Trafikverket är väghållare. Väg 47 ingår i funktionellt prioriterat vägnät (FPV) för godstransporter, långväga och dagliga personresor, samt för kollektivtrafik och är tillsammans med väg 2561 utpekad transportled för farligt gods.

Kommentar: Kommunen har efter granskning 1 gjort flertalet förändringar i plankartan med hänsyn till både riskutredningen och länsstyrelsen rekommendationer. Mot järnvägen i norr har det bebyggelsefria avståndet ändrats 20 meter. Avstånden motiveras främst av riskutredningen och sannolikheten för urspårning samt den låga sannolikheten att urspårningar skulle ske längre än 15 meter från järnväg. Plankartan har även kompletterats med planbestämmelserna [m_1 , m_2 , m_3 och m_4] som anger att luftintag och ventilation inte får placeras i riktning mot järnväg/väg 47 och att det ska vara möjligt att utrymma bort från järnväg/väg 47 vid händelse av olycka.

Trafikverkets synpunkter

Avstånd till järnväg

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen, räknat från spårmitt på närmaste spår. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas, till exempel parkering tillåts 15 meter från spårmitt och interna vägar 9 meter från spårmitt.

Kommentar: Kommunen noterar informationen. Bedömning av lämpligt avstånd har gjorts i riskutredningen (Norconsult, 2022). Bedömningen har gjorts främst utifrån antalet transporter på järnvägssträckan och planerad verksamhet inom planområdet.

Dagvattenhantering

Trafikverket förutsätter att Kommunen tillser att dagvatten hanteras inom planområdet och inte påverkar väg- och järnvägsområdets dike på något sätt. Diken är endast till för vägens och järnvägens avvattning och Trafikverket tar inte emot vatten från andra verksamheter.

Kommentar: Kommunen är medvetna om att tillkommande dagvatten från planområdet inte ska påverka statlig järnvägs- eller väganläggningar. I plankartan planläggs marken närmast järnvägen med markanvändningen [NATUR] och egenskapsbestämmelsen [dike₁] för att säkerställa att dagvatten tas omhand inom planområdet. Plangränsen i söder har placerats utanför vägområdet och med en [NATUR] som avgränsar kravtersmarken från vägområdet. I planbeskrivningen förtydligas att verksamhetsområdet för



VA planera utökas och omfatta planområdet. Vatten- och avlopp samt föreslagen fördröjning byggs ut och dimensioneras för att ta omhand tillkommande dagvatten.

Geoteknik

Trafikverket bedömer att utformning på detaljplanen inte kommer påverka statlig järnväg negativt. Trv noterar även att kommunen har kommit fram till i sitt PM 1211-PM-01 att "större konstruktioner kan kräva pågrundläggning ner till berg vid större laster". Trafikverket noterar även att "beroende på val av placering av planerade anläggningar/byggnader bör det göras en värdering om den geotekniska undersökningen bör kompletteras".

Trafikverket håller med utredningen som anser att "arbete med fyllning och packning i området, både tillfälliga och permanenta, rekommenderas detaljstuderas av geotekniskt sakkunnig." Detta bör ske innan antagandet av detaljplanen för att säkerställa stabilitet inom området.

Kommentar: Kommunen noterar synpunkten. Efter granskning 1 har detaljplanen kompletterats med kvicklereutredning och revidering av geotekniskt PM. Plankartan har kompletterats med egenskapsbestämmelserna $[n_1]$ och $[b_1]$ som anger att grundläggning för byggnader som medför laster överstigande 20 kPa för grundläggas med påhning eller liknande teknisk lösning, samt reglering av högsta marknivå i förhållande till gatan.

Vägutformning

Trafikverket behöver fortfarande se en reodvisning med mått som visar att Kommunen klarar VGU krav på sidoförflyttning. Exempel om sidoförflyttningen för vägens breddning är 5 meter i sida så ska den vid VR 80 km/h tas ut på en sträcka av ca 160 meter som figur i VGU krav visar.

Om kommunen inte klarar VGU krav måste Kommunen motivera varför deras väganslutning inte klarar VGU krav. Denna fråga måste vara löst innan antagande för att säkerställa att planområdet är genomförbart och har en tillfartsväg. Inuläget accepterar inte Trafikverket underlaget som presenterats under granskningsskedet.

Kommentar: Ovanstående synpunkt är inte längre aktuell och svar hänvisas till "Generellt svar till Trafikverket" på sidan 10.

Välgårdar

Trafikverket noterar att utformning av vänstersvängsfält, kräver att ett avtal undertecknas innan detaljplan antages, något sådant avtal finns ej undertecknat. Kommunen/exploatören står för alla kostnader för åtgärderna i statlig infrastruktur som föranleds av exploatering. Trafikverket kan inte utesluta att åtgärden kräver vägplan.

Kommentar: Ovanstående synpunkt är inte längre aktuell och svar hänvisas till "Generellt svar till Trafikverket" på sidan 10.

Utfartsförbud

Trafikverket anser att kommunen ej redovisar utfartsförbud i tillräcklig utsträckning, från kvartersmark mot statlig infrastruktur. Trafikverket anser att utfartsförbud ska



gälla längs med det statliga vägnätet. Kommunen bör förtydliga detta genom att revidera egenskapsbestämmelser på plankartan så att utfartsförbud gäller längs med kvartersmarken parallellt med det statliga vägnätet i såväl det östra som det södra planområdet mot det statliga vägnätet.

Kommentar: Mot väg 47 i Söder har plankartan kompletterats med utfartsförbud längs med hela kvartersmarken. Delar av kvartersmarken som angränsar till statlig väganläggning har reglerats med egenskapsbestämmelsen [j₁] – Utfart från kvartersmark får inte ske mot väg 47 och att utfart endast får ske mot allmän platsmark gata. Egenskapsbestämmelsen säkerställer att utfart från kvartersmarken i söder inte sker mot väg 47 eller mot befintlig grusväg i väster som belastas av servitut för infartsväg till bostadsfastigheten Västölet 3:27.

Plankarta

Trafikverket noterar att grundkartan ej uppdaterats, även om det är utanför planområdet borde kommunen illustrera faktiska förhållanden av vägnätet. Grundkartan visar vägnätet före ombyggnation av förbifart Grästorp.

Kommentar: Grundkartan har uppdaterats.

Oskyddade trafikanter

När bostadsområden byggs ut eller förtätas behöver kommunen tillse att transporter inom och mellan området och målpunkter kan ske på ett trafiksäkert sätt. Det gäller inte minst säkra transportvägar för barn, gång- och cykelvägar och kollektivtrafik. Det är kommunens ansvar att planera och finansiera den infrastruktur som krävs för att realisera sin föreslagna planering.

Siktförhållandena vid nya gångpassagen vid korsningen väg 47 (Östra vägen)/Plogvägen är inte speciellt bra, speciellt inte för oskyddade trafikanter som ska korsa vägen i väst-östlig riktning. Gångpassagen bör förläggas längre söderut.

Kommentar: Gångpassagen vid korsningen Väg 47/Plogvägen är utbyggd av Trafikverket i samband med projektet Förbifart Grästorp. Kommunen har inte rådighet att flytta passagen på en statlig väg.

Arbete i närhet av järnväg

När det blir aktuellt att utföra arbeten i närheten av järnvägsanläggningen eller i anslutning till järnvägsfastigheten är det viktigt att tidig ta kontakt med Trafikverket för samråd kring utförandet. Det handlar exempelvis om vilka eventuella skyddsåtgärder som kan behövas av el- och trafiksäkerhetsskäl. För vidare samråd tas lämpligen kontakt med Trafikverket via verkets växel telefon 0771 – 921 921.

Kommentar: Kommunen noterar informationen.

Sammanfattning

Trafikverket bedömer att planförslaget inte är moget för granskning och behöver revideras innan planen kan antas. Innan planförslaget antas vill Trafikverket ges möjlighet att granska reviderade handlingar.

Kommentar: Då det har skett förändringar av planförslaget efter granskning som inte kan anses vara av mindre karaktär har kommunen beslutat om att planförslaget ska gå ut på en ny granskning enligt 5 kap.



25 § plan- och bygglagen. Föreslagna revideringar och utformning av planförslaget har stämts av med Trafikverket för att ha en samsyn på planförslaget inför granskning 2.

Lantmäteriet

OMRÅDE SOM SAKNAR ANVÄNDNING

På plankartan finns ett område som saknar beteckning för vilken användning som ska gälla för området, se nedan. Lantmäteriet noterar att området har samma färgnyans som användningen NATUR men det behöver kompletteras med en användningsbeteckning eftersom det är ett krav i 4 kap. 5 § PBL att alla områden ska ha någon användning angiven.



Kommentar: Kommunen har kompletterat plankartan med markanvändningen [NATUR].

Delar av planen som bör förbättras

KONTROLLERA FASTIGHETSGRÄNSER AV VIKT FÖR PLANLÄGGNINGEN MED 0,03 METERS LÄGESOSÄKERHET

I planförslaget finns det användnings- eller planområdesgränser i samma läge som fastighetsgränser som är inlagda i den digitala registerkartan med mycket god lägesosäkerhet (0,025 eller 0,03 meter).

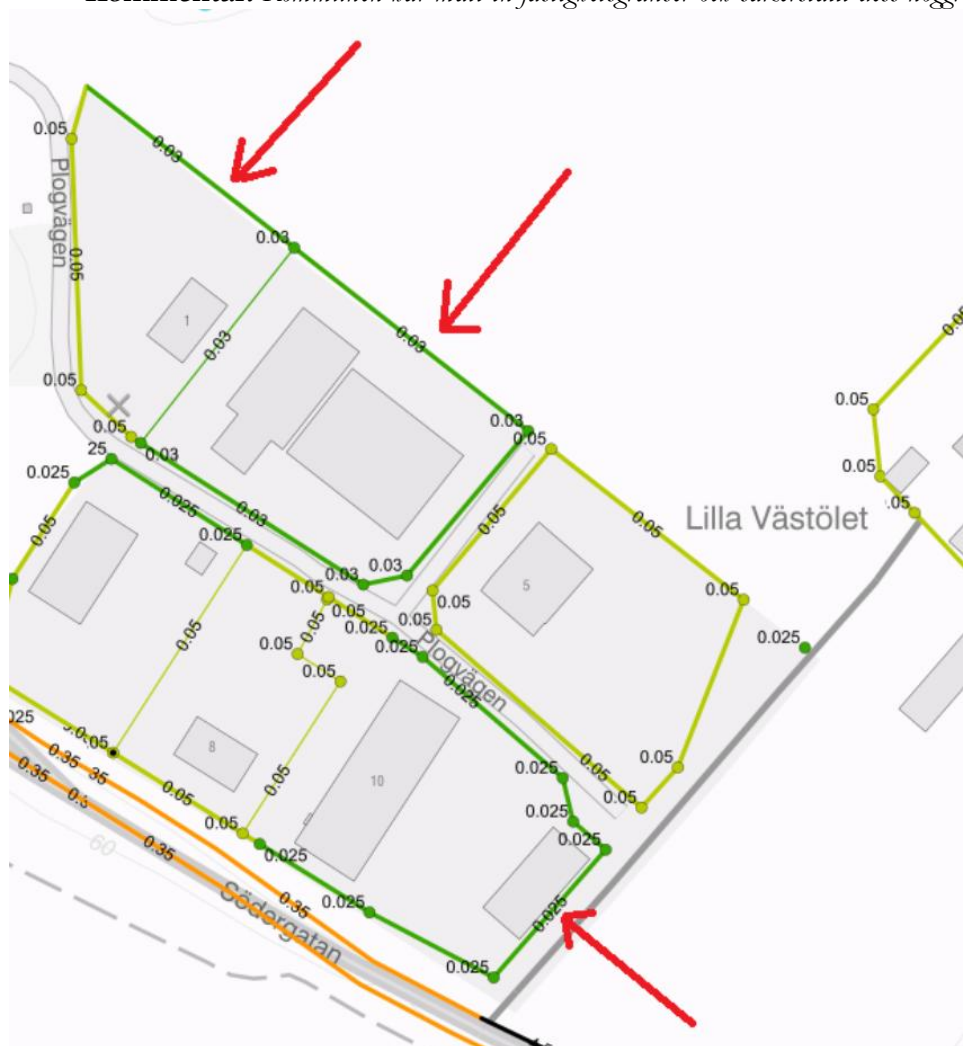


Denna lägesosäkerhet kan dock vara missvisande och det är möjligt att dessa fastighetsgränser inte har kontrollmätts när lägesosäkerheten sattes.

Vid övergången mellan referenssystemen RT 90 och nuvarande SWEREF 99 transformerades nämligen tusentals gränspunkter över hela landet utan kontroll i fält. Dessa fick lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter. Det har i efterhand visat sig att många av dessa punkter till exempel i områden med lokala stamnät kan ha god "intern" lägesosäkerhet, men inte ligga rätt i förhållande till SWEREF 99.

Lantmäteriet uppmanar därför kommunen att vara extra uppmärksam vid planläggning av områden där det förekommer gränser med just lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter, och vid behov kontrollmäta sådana gränser. Om ni kontrollmäter gränspunkter, se till att kommunen gör en så kallad DRK-leverans till ajourhållning-DRK@lm.se i överensstämmelse med DRK-avtalet. Då kommer det att framgå av fastighetsgränsernas redovisning i den digitala registerkartan att lägesosäkerheten är kontrollerad samt vilka punkter som har mätts in och vilka punkter som är transformerade utifrån inmätningarna.

Kommentar: Kommunen har mätt in fastighetsgränser och säkerställt dess noggrannhet.



GENOMFÖRANDETID

I planhandlingarna framgår olika uppgifter om genomförandetiden. I plankartan



står 10 år, och på s. 39 i planbeskrivningen står 60 månader, motsvarande 5 år. Se över detta, så att rätt genomförandetid framgår i plankartan, då det är den som blir gällande.

Kommentar: Uppgifterna om genomförandetiden är korrigerats så att de stämmer överens. Genomförandetiden är 5 år (60 månader).

PLANBESTÄMMELSE FINNS MEN BETECKNING SAKNAS I PLANKARTAN

I planbeskrivningen på s. 10–11 framgår bestämmelser:

a1 – marklov för trädgård

träd 1 – Träd för endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Lantmäteriet har dock inte kunnat hitta beteckningen på plankartan. Om bestämmelsen ska gälla bör bestämmelsen även framgå i plankartan, eftersom det är det juridiskt bindande dokumentet.

Det förekommer även skillnader på hur bestämmelserna beskrivs i planbeskrivningen, i jämförelse med plankartan. Några av bestämmelserna redovisas också med versaler i planbeskrivningen, och gemener i plankartan.

Se över planbestämmelsernas redovisning i planbeskrivningen så att de stämmer med redovisningen i plankartan, för att ge en enhetlighet mellan planhandlingarna.

Kommentar: Kommunen har sett över och korrigerat så planbestämmelserna i plankartan stämmer överens med beskrivning av planbestämmelser i planbeskrivningen.

ENHETLIGHET I PLANHANDLINGARNA

I plankartan framgår att det är detaljplan för ”västölet”. För att det ska bli enhetligt, kan rubriken som används i planbeskrivningen ”Detaljplan för del av Grästorp 15:1 m.fl. Västölet”. Även skrivs i plankartan.

Kommentar: Plankartan har redigerats så att detaljplanens namn stämmer överens med planbeskrivningen.

GRUNDKARTA

Teckenförklaring till grundkartan saknas, för den del som redovisas i plankartan.

Kommentar: Plankartan har uppdaterats med del av teckenförklaringen för grundkartan. Fullständig teckenförklaring ligger med i tillhörande grundkarta som presenteras i en separat handling.

REDOVISNING AV HUR BEFINTLIGA PLANER PÅVERKAS

I planbeskrivningen på s. 31 görs en redovisning av att det finns en befintlig detaljplan inom planområdet södra del. För att underlätta förståelsen för de som inte är insatta i hur systemet med detaljplaner fungerar bör det även framgå vilken plan som berörs, samt vad som sker med gällande detaljplan som berörs av planarbetet. För en befintlig detaljplan där endast en del av området berörs av ett planförslag kan detta till exempel beskrivas genom en text i stil med ”Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.”

Glöm inte att kontrollera så att gällande plan fortfarande går att genomföra efter att



den aktuella planen fått laga kraft.

Kommentar: Kommunen noterar synpunkten och har förtydligat planbeskrivningen med bilder över de detaljplaner som påverkas av det nya planförslaget samt tydliggjort att de delar som inte berörs av det nya planförslaget fortsätter att gälla som tidigare.

PÅVERKAN PÅ BEFINTLIGA RÄTTIGHETER

I planbeskrivningen under rubrik 7.1.5 rättigheter, på s. 37, bör det även framgå att det finns ett trädsäkringsservitut inom planområdet. Det behöver även tydliggöras hur berörda servitut kommer påverkas av planförslaget.

Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med en tabell som beskriver befintliga rättigheter inom planområdet samt om dessa påverkas av det nya planförslaget. Ytterligare en rättighet som avser vägservitut har lagts till i planbeskrivningen.

Västtrafik

Västtrafik har tagit del av granskningsförslaget av Detaljplan för del av Grästorp 15:1 m.fl. Västölet, Grästorp, Grästorps kommun.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för ett nytt verksamhetsområde på del av fastigheterna Grästorp 15:1, Grästorp 11:4, Västölet 3:25 och Västölet 3:24. Detta för att möta behovet av nya verksamhetstomter för nuvarande verksamheter som vill utöka sina befintliga verksamheter, till nya verksamheter som vill etablera sig i Grästorps kommun samt frigöra utrymme för en ny återvinningscentral och ett kommunalt tekniskt kontor.

Bedömning

Västtrafik bedömer att kommunen mellan samrådet och granskningen gjort justeringar som möter synpunkterna i vårt samrådsyttrande.

Västtrafik har inget mer att tillägga, och ser fram emot att följa den fortsatta utvecklingen av området.

Kommentar: Kommunen noterar informationen.

Privatperson

Synpunkter angående pågående detaljplan för Västölet del av Grästorp 15:1 m.fl.

██████████ och ██████████ ägare av fastighet ██████████ (markering) har följande synpunkter angående ovanstående detaljplan.

1.Väsentlig förändring av omgivning från naturområde och åkermark till industriområde med stora industribyggnader.

Förslaget om byggnation av stora industrifastigheter på området Tengene 1:35 förändrar i hög utsträckning hela vår omgivning, som boende i området på ca 80 m avstånd, från åkermark och grön vegetation till en industripark. Vi motsätter oss starkt denna förändring mot vår närmiljö. Främsta anledningen till att vi valt att bosätta oss här utanför samhället är för att slippa ifrån stads- och industriområde. Denna industripark blir om förslaget vinner laga kraft även det första besökare, som färdas från öster längs riksväg 47, till vårt fina samhälle möter och blir därmed Grästorps ansikte utåt. Vi delar inte uppfattningen om att byggnationen förstärker upplevelsen av god gestaltad livsmiljö och bidrar till social hållbarhet för oss stadigvarande boende i området.



Kommentar: Kommunen har förståelse för att förändringar i den fysiska miljön kan väcka oro och frågor, särskilt när det gäller etablering av verksamhetsmark i närhet till bostäder.

Syftet med detaljplanen för Del av Grästorp 15:1, Västölet är att möjliggöra ny verksamhetsmark, något som kommunen är i stort behov av för att främja lokal näringslivsutveckling och skapa nya arbetstillfällen i Grästorps kommun. En lokaliseringsutredning har tagits fram där man utrett flera alternativa lokaliseringar för att bedöma vilken lokalisering som är mest lämplig för ändamålet.

Den totala ytan av åkermark i det södra planområdet och norr om väg 47 är drygt 2,8 hektar. Av dessa planläggs cirka 1,1 hektar med verksamhetsmark. Resterande del kommer även i framtiden att utgöra åkermark, då marken inte är lämplig för bebyggelse.

2.Ökat trafikbuller med avseende på endast 1 in-/utfart till området.

Enligt förändringar i detaljplanen ska all trafik in på området, Tengene 1:35, nu ske via infarten längs riksväg 47. Det innebär en ökad ljudnivå från trafiken. Trots det har det fortfarande inte gjorts någon bullerutredning för hur det nya flödet påverkar oss stadigvarande boende som påverkas av ökade bullernivåer. Vi ifrågasätter starkt detta då det redan idag är mycket buller och vibrationer från trafiken på riksväg 47. Vi förväntar oss att det görs en dokumenterad utredning där hänsyn är tagen till den ökade trafiken in på området från den ny infarten.

Kommentar: Kommunen noterar synpunkter gällande buller. Kommunen har efter granskning 1 tagit fram en bullerutredning (Brekke & Strand Akustik AB, 2025) för att bedöma hur framtida trafik kan komma att påverka närliggande bostäder, samt hur en ÅVC kan komma att påverka befintliga bostäder. Utredningen visar att området inte är lämpligt för en återvinningscentral, men att det är lämpligt för [Z] – verksamhetsmark, som enligt boverket ska ha en begränsad omgivningspåverkan. Bullernivåerna från trafiken inom planområdet förväntas ligga under gällande riktvärden för bostäder.

Notera att planförslaget har justerats efter den första granskningen. Den tidigare föreslagna infarten från väg 47 söderifrån har utgått. I det reviderade förslaget, som nu skickas ut för granskning nummer två, sker all tillkommande trafik till och från planområdet via befintlig in- och utfart vid Plogvägen.

3.Industri-/ verksamhetsbuller dag- och nattetid.

I pågående detaljplan finns ingen hänsyn tagen till den ökning av verksamhetsbuller som kommer ske som följd av verksamheter i området inklusive fordon som är verksamma i området under dagtid och fläktar m.m. under nattetid. Ingen ytterligare bullerutredning har heller gjorts då det redan gjorts i samband med den nya genomfarten som påbörjats, men där ingen hänsyn till oss fastighetsägare söder om 47:an tagits. Med anledning av den ökade bullernivån för oss boende på andra sidan 47:an och den negativa inverkan det kommer ha på vår hälsa och mående i vår vardag väddar vi om bullerreducerande åtgärder t.ex. nedanstående förslag om att plantera träd/vegetation, även om Trafikverket inte beslutar om en vägplan.

Kommentar: Kommunen har utrett befintliga ljudförhållanden som alstras av väg 47 för bostäderna söder om väg 47. Idag bedöms ljudnivån ligga 2 dB över gällande riktvärde. Detaljplanens genomförande bedöms inte påverka dessa värden.

Markanvändningen [Z] – Verksamheter definieras av Boverket som verksamheter med begränsad omgivningspåverkan. I bullerutredningen på sidan 10-11 visas exempel på en bullerkälla med ljudeffekt på L_w 95 dBA, likt en typisk kompressor. Med ett avstånd på 100-130 meter är ekvivalent ljudnivå vid fasas



cirka 42 dBA som ligger under gällande riktvärden. Närmsta byggrätt i planförslaget ligger cirka 140 meter från Västölet 1:37. Utifrån utredningen bedöms inte gällande riktvärden riskeras att överskridas.

4. Hänsyn tagen till boende i området som i stor utsträckning påverkas av pågående detaljplan.

I detaljplanen ligger förslag om plantering av träd/vegetation för att skärma av boende på [REDACTED] från intryck och ljud från norra delen mot föreslagen återvinningscentral. I detaljplanen finns inga förslag på hur vi som boende söder om 47:an kan skärmass av visuellt då det i hög utsträckning påverkar vår närmaste omgivning. Vi förväntar oss att hänsyn tas och exempelvis plantering av träd/vegetation för att minska den negativa påverkan av vår närmiljö som stora industribyggnader innebär där vi tidigare kunnat njuta av öppna landskap och vegetation. Se markering med exempel på förslag till planteringar/avskärmningar på kartan nedan.

Kommentar: Motivet till [Natur] och [plantering] i norra planområdet är främst för dagvattenlösning samt som kompensationsåtgärd för befintlig trädrad längs med privata infartsvägen söder ifrån. Synpunkten om avskärmning har tagits i beaktning. Trädplantering är möjlig och inryms i markanvändningen [NATUR] som planeras mellan verksamhetsområdet i söder och väg 47. Om eventuella träd eller liknande plantering är lämpligt eller inte bör utredas tillsammans med Trafikverket med hänsyn till trafiksäkerhet och siktförhållanden ut från privat anslutning mot väg 47.

5. Trafiksäkerhet

Denna del av riksväg 47 är en olycksdrabbad vägsträcka där flera olyckor skett och många farliga omkörningar sker. Ytterligare in-/utfarter ökar olycksrisken.

Kommentar: Kommunen noterar informationen. Planerad in- och utfart söder ifrån har tagits bort från planförslaget.

Ställningstagande och förslag till beslut

Kommunstyrelsen förväntas godkänna planförslaget för ny granskning.

- Plan- och exploateringsenheten, Grästorps kommun