



Handläggare  
Jonas Loiske  
Tel. 010 – 234 5190

## Detaljplan i Väderstad för del av Väderstads- Nybble 3:2 m.fl. (Väderstad AB) Plansamrådsredogörelse

---

### Orientering

Detaljplanens syfte är att möjliggöra expansion av Väderstad AB:s industriverksamhet. Syftet är även att möjliggöra en ny gata för att avlasta centrala Väderstad från tung trafik. Ny bebyggelse anpassas med hänsyn till läget vid Väderstads entréer och synligheten från slättlandskapet runt omkring.

Målet med detaljplanen är att tillgodose företagets behov av verksamhetsmark i Väderstad, vilket möjliggör utveckling av det lokala näringslivet. Planen bidrar på så sätt till att uppnå ett bättre näringslivsklimat i kommunen.

### Samråd om planförslaget

Plansamråd genomfördes under tiden 2025-02-03 – 2025-03-17. Planförslaget har remitterats till berörda myndigheter och organisationer samt grannar enligt fastighetsförteckning upprättad 2025-01-27.

Öppet hus anordnades den 25 februari i Folkungasalen i Väderstad. Minnesanteckningar från mötet bifogas denna samrådsredogörelse. Mötet annonserades i Östgöta Correspondenten 1 februari 2025. Information om mötet delgavs berörda och sakägare via brev.

### Samrådshandlingar

- Detaljplanekarta i skala 1:1000 med tillhörande bestämmelser, daterad 2025-01-17
- Planbeskrivning
- Behovsbedömning av miljöbedömning
- Fastighetsförteckning
- Grundkarta

## Inkomna yttranden

Totalt har 17 yttranden inkommit enligt nedan:

För att möjliggöra publicering av samrådsredogörelsen på kommunens webb har privatpersonernas namn strukits från redogörelsen. Namnen framgår av fristående dokument som finns tillgängligt för berörda beslutsfattare.

	Inkommande datum	Synpunkter	Inga synpunkter	Sid
<b>Myndigheter</b>				
Länsstyrelsen Östergötland	2025-03-20	X		3
Lantmäterimyndigheten	2025-03-13	X		7
Trafikverket	2025-02-28	X		11
<b>Kommunala nämnder/kontor samt bolag etc.</b>				
Miljönämnden	2025-03-24	X		12
Kommunstyrelsens förvaltning	2025-03-13	X		14
Byggnämnden	2025-03-28	X		15
Vattenfall	2025-03-17	X		16
Östgötatrafiken	2025-03-17	X		17
Lantbrukarnas riksförbund (LRF)	2025-02-10	X		18
Tekniska verken	2025-03-10		X	19
<b>Privatpersoner</b>				
Yttrande 1	2025-01-31	X		19
Yttrande 2 Privatperson och HSB Väderstad Storgårdsvägen	2025-03-14	X		20
Yttrande 3	2025-02-17	X		21
Yttrande 4	2025-02-20	X		23
Yttrande 5	2025-02-28	X		25
Yttrande 6	2025-03-14	X		26
Yttrande 7	2025-03-13	X		27
<b>Samrådsmöte 2025-02-25</b>				
Folkungasalen Väderstad, kl 18-20	2025-02-25	X		28

Nedan redovisas de yttranden som innehåller synpunkter samt kommunens kommentarer till synpunkterna. Flertalet synpunkter berör den i samrådet föreslagna förbifarten som inför granskningen tagits bort från detaljplanen. Motivet till detta och övergripande svar på synpunkterna besvaras därför samlat nedan under rubriken *Information om trafikutredning och planerade trafikåtgärder i Väderstad*.

## Myndigheter

### Länsstyrelsen

#### **Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen**

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen.

#### **Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL**

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör, riksintressen 3 kap. MB och miljökvalitetsnormer, ska lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan. I annat fall kan Länsstyrelsen komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

#### **Riksintressen 3 kap. MB Kulturmiljö**

Planområdet ligger i närheten av riksintresset Omberg – Tåkernområdet. Länsstyrelsen anser av det underlag som nu finns är placering och höjder godtagbara. Vad gäller gestaltningen har kommunen på ett bra vis arbetat med att minska uttrycket av kompakta volymer genom sektionsindelning av fasader och färgsättning av fasader i matta naturnära kulörer. Kulören 0502-Y är emellertid inte lämplig att ha på stora fasadytor annat än på mycket små detaljer. Stora vita ytor kommer upplevas som alltför dominant i landskapet. Slutgiltig bedömning om påverkan på landskapsbilden kan göras först efter att kommunen tagit fram en MKB. Förutsatt att anpassningar sker enligt ovan beskrivet, ser Länsstyrelsen inte att detaljplanen ett påtagligt negativt vis försvårar läsbarheten av kulturlandskapet inom riksintresset.

#### **Totalförsvaret**

Planområdet omfattas av tre riksintressen för totalförsvarets militära del. Riksintressena som omfattas är influensområde för luftrum för Malmens flygflottiljflygplats respektive Karlsborgs övningsflygplats, samt stoppområde för höga objekt. Inom dessa riksintresseområden föreligger restriktioner för höga objekt. Som höga objekt räknas byggnader och andra byggnadsverk över 45 meter från marknivån inom sammanhållen bebyggelse och över 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planförslaget inte påverkar riksintressena negativt.

#### **Miljökvalitetsnormer**

Länsstyrelsen förutsätter att kommunen redogör lösningen för hur Hygnestadbäcken ska hanteras för att inte begränsa möjligheten att klara MKN i berörda förekomster. Dagvattenbehandlingen inom industritomten kommer att regleras i samband med miljöprövningen. Föreslagna lösningar för omledning och fördröjning av dagvatten utanför industritomten uppmuntras och bör inarbetas i detaljplanen. Länsstyrelsen saknar uppgifter om hur den nya vägens dagvatten ska omhändertas och hur detta påverkar möjligheten att klara MNK, vilket behöver tillföras. Inför den fortsatta planeringen vill Länsstyrelsen uppmärksamma att

Hygnestadbäckens ID bör anges och att det är bäcken som är recipienten för aktuella dagvattenutsläpp.

### **Strandskydd**

För de icke kulverterade delarna av Hygnestadbäcken råder strandskydd, vilket kommunen avser att upphäva. Enligt 7 kap. 18 c § MB åberopar kommunen skäl 1 "redan anspråkstaget område" och skäl 4 "utvidga en pågående verksamhet", vilket Länsstyrelsens godkänner. Dock ser inte Länsstyrelsen skäl 2 "väl avskilt från stranden" som tillämpbar eller behövligt i detta fall.

### **Hälsa och säkerhet Buller**

Länsstyrelsen förutsätter att bullerfrågan kommer att få en bredare belysning i kommande MKB, där även den nya vägens effekter för bullerpåverkan redovisas. Beträffande samrådshandlingens redovisning vill Länsstyrelsen påpeka att det även förekommer lågfrekvent ljud/buller från anläggningen. I fortsatta analyser behöver även lågfrekvent ljud/buller ingå, liksom vilken hänsyn som har tagits och kommer att tas.

### **Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL**

#### *Hushållning med mark- och vattenområden*

##### **Jordbruksmark**

För planområdets del norr om väg 942 anser Länsstyrelsen att ianspråktagandet av brukningsvärd jordbruksmark är ett väsentligt samhällsintresse och att behovet inte kan tillgodoses på ett tillfredsställande sätt genom att ta annan mark i anspråk. Även den planerade nya vägen är ett väsentligt samhällsintresse. I den kommande planhandlingen och MKB behöver det redovisas vilka utredningar och överväganden som ligger till grund för valt stråk och för att undvika eller begränsa intrånget i jordbruksmark för vägen. Se mer under Trafik

##### **Naturvärden**

Enligt planhandlingen berörs tre typer av biotopskyddade miljöer. Alléerna och vissa åkerholmar ska bevaras enligt planen, vilket är bra. Övriga berörda miljöer kommer, i den utsträckning som intrång inte kan undvikas, att behöva hanteras genom särskild prövning. Se vidare under Biotopskydd nedan.

##### **Friluftsliv**

Förbifarten inkräktar på friluftsområdet runt hembygdsgården. I planhandlingen lyfts endast påverkan på elljusspåret där en vägövergång behöver skapas. Planen kan med fördel kompletteras med redogörelse för påverkan på övriga friluftsvärden.

##### **Trafik**

Länsstyrelsen anser att en omledning av trafiken är av vikt för säkerhet och miljö i samhället. Den föreslagna dragningen av den nya vägen påverkar naturobjekt och jordbruksmark. Som nämns i plan-handlingen finns det flera faktorer bakom nuläget med tung trafik genom orten och det finns planer för trakten som kan leda till ytterligare förändrat trafikflöde. Inför

granskning behöver de trafiklösningar som väljs motiveras tydligt från ett miljöperspektiv, både vad avser avsikten att begränsa störningar för befintliga bebyggelsemiljöer, minska risken för olyckor och så långt möjligt begränsa intrången på skyddsvärda miljöer (jordbruksmark och naturvärden/biotopskydd).

#### Regional tillväxt

Länsstyrelsen anser att detaljplanen är mycket angelägen utifrån regionalt tillväxtperspektiv. Företaget Väderstad AB har grundats i Väderstad och utgör en avsevärd arbetsgivare i länet. Det är idag den fjärde största privata arbetsgivaren. Möjligheter att kunna expandera verksamheten bedöms därför vara av yttersta vikt för länet.

Väderstad utgör också ett efterfrågat besöksmål i länet med bland annat, Centralkonditoriet, Väderstad Centralkrog, Marcuskräftan, Byggnadsvårdskompaniet med flera verksamheter som föranleder besök. Samhället ligger också i närheten av Naturum Tåkern, vilket ofta utgör kombinerade besök. En ny väg är en viktig del för att stärka potentialen för både industrin och besöksnäringen i Väderstad.

#### Dagvatten

Enligt dagvattenutredningen är det nödvändigt att bäcken omleds för att kunna hantera släckvattenhanteringen. Detaljplanen är dimensionerad för 10-årsregn vilket Länsstyrelsen inte anser är tillräckligt. 10-årsregn kommer inte vart tionde år utan kan även komma flera gånger på ett och samma år och kan leda till att fördröjningsanläggningen bräddar, trots att den har överkapacitet.

#### Förorenad mark

Länsstyrelsen instämmer i den bedömningen att inför grävarbeten på fastigheten överväga och i samråd med tillsynsmyndigheten besluta om ytterligare provtagning behövs. Det vill säga en kontakt med Länsstyrelsen om ytterligare provtagning behövs innan grävarbeten samt även hur eventuella schaktmassor ska hanteras.

Enligt den miljötekniska markundersökningen har bekämpnings-medel analyserats och "Inga halter över Naturvårdsverkets riktvärde för mindre känslig markanvändning, MKM, har påträffats". Dock finns det inga NV-riktvärden för bekämpningsmedlen glyfosat och AMPA. I undersökningen har man jämfört mot kanadensiska riktvärden. Uppmätt värde för glyfosat överstiger ekologiska riktvärden i två av tre analyserade prover. Länsstyrelsen anser att detta är något som bör beaktas framöver till exempel vid markarbete för att inte riskera sprida föroreningar till ytvatten såsom Hygnestadbäcken.

#### **Länsstyrelsens synpunkter enligt annan lagstiftning**

Här redovisas Länsstyrelsens synpunkter i frågor som har betydelse för planens genomförbarhet.

#### Arkeologi

Tidigare arkeologiska utredningar har tagits fram i samband med

närliggande detaljplan. Med anledning av det bedömer länsstyrelsen att en arkeologisk utredning krävs för att aktuella detaljplanen. Detta för att fastställa om ytterligare, idag okända fornlämningar förekommer. En begäran om arkeologisk utredning har inkommit till länsstyrelsen. När utredning har utförts kan länsstyrelsen bedöma om planområdet kommer att beröra några fornlämningar och vilka åtgärder som i så fall kommer att krävas.

#### *7 kap. miljöbalken (1998:808), Biotopskydd*

Diken finns i planområdets östra del. Inför granskning kommer dispens från generella biotopskyddet sökas. Länsstyrelsen uppmärksammar att om Hygnestadbäcken leds om så är det lämpligare att biotopskyddet samprövas med tillståndsprövningen för vattenverksamhet.

Den nya vägen kommer att beröra bäcken, vilket kommunen avser att söka dispens för. Om det finns särskilda skäl, får dispens från förbudet ges i det enskilda fallet. Det viktigt att i ansökan redogöra för naturvärden, utreda/redovisa. alternativa lösningar, motiverar särskilda skäl noggrant och föreslår skydds- och kompensationsåtgärder.

Det finns även fem åkerholmar som omfattas av generellt biotopskydd. Det framkommer inte huruvida kommunen avser söka dispens för dessa. Om det finns särskilda skäl, får dispens från förbudet ges i det enskilda fallet. Det ser även ut som att gatan riskerar att släcka ut biotopskyddet för ytterligare åkerholmar som efter anläggandet av gatan inte längre helt kommer omges av åkermark eller kultiverad betesmark. Ansökan om biotopskydds-dispens behöver således även omfatta eventuella sådana åtgärder. Det är viktigt att ansökan om dispens skickas in i god tid för att kunna behandlas innan detaljplanen ska antas.

#### *9 kap. miljöbalken (1998:808), Miljöfarlig verksamhet*

Parallellt med planläggningen genomförs tillståndsprövning inför industrins utökning. Det är viktigt processerna med dessa båda prövningar koordineras på ett lämpligt sätt.

#### *11 kap. miljöbalken (1998:808), Vattenverksamhet*

Kulverten tillhör markavvattningsföretaget. Omledning av Hygnestadbäcken kan kräva en tillståndsprövning för den nya sträckningen där omprövningen av markavvattningsföretagen ingår.

#### **Undersökning om betydande miljöpåverkan**

Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. En strategisk miljöbedömning har tagits fram och inför granskning ska en miljökonsekvensbeskrivningens upprättas. Samråd om MKB avgränsning och omfattning har skett med Länsstyrelsen, ärende 1214-2024.

#### *Miljökonsekvensbeskrivning*

Enligt planhandlingen kommer MKB att tas fram inför granskningen. Det vore till planens fördel om MKB togs fram inför samrådet. Inför kommande

planarbete välkomnar länsstyrelsen kommunen att samråda separat om MKB innan detaljplanen ställs ut på granskning. Dels för att länsstyrelsens ska även kunna ge rådgivande synpunkter som har betydelse för detaljplanen. Dels för att göra en fullständig bedömning.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

- *Kommunen vidhåller att vitt är lämpligt på delar av tillkommande fasadytor, utifrån regleringen av maximal andel (70%). Vita fasadavsnitt återfinns både på befintliga industribyggnader inom planområdet och på ladugårdar och ekonomibygnader i det omgivande landskapet. Det utgår från befintligt, etablerat färgspektra i relativt matta kulörer.*
- *Dagvattenhanteringen och påverkan på recipienten avseende MKN har utretts vidare inför planens granskning. Planhandlingarna har kompletterats med detta och bedöms inte äventyra möjligheten att klara MKN.*
- *Justering av åberopade skäl kopplat till upphävande av strandskyddet inom planområdet har gjorts i planbeskrivningen.*
- *Trafikbuller och kumulativa effekter av verksamhetsbuller och trafikbuller har utretts och kompletterats planhandlingarna.*
- *Den tidigare föreslagna uppsamlingsgatan, som även kunde fungera som anslutningsväg till Väderstad AB, har utgått ur planen. Planförslaget för bostäder vid Storgårdsvägen hindrar likväl inte en sådan lösning i framtiden. Det har i samband med planläggning och miljöprövning för företags utveckling framgått att det inte krävs en sådan väg inom överskådlig tid, vilket även är väghållaren Trafikverkets bedömning. Kommunen anser därför inte att gatan är motiverad att ha kvar i detaljplanen.*
- *Föreslagen dagvattenhantering och dimensionering följer Svenskt vattens rekommendationer.*
- *Resultatet av pågående arkeologisk utredning etapp 1 och 2 kommer att bearbetas inför planens antagande. Detta är ett resultat av Länsstyrelsens ca två år långa handläggningstid för beslut om arkeologisk utredning.*

**Lantmäterimyndigheten**

För plangenomförandet viktiga frågor där planen behöver förbättras

**Otydlig redovisning**

Bestämmelsen Trafik är svår att tyda i plankartan, det rekommenderar att detta ses över. Bristen kan innebära att tydlighetskravet i 4 kap. 32 § 2 st. PBL inte är uppfyllt.

**Lite för otydlig redovisning av innehåll i och konsekvenser av exploateringsavtal**

I planbeskrivningen anges att ett exploateringsavtal ska tecknas i senare skede. När avsikten är att teckna exploateringsavtal ska kommunen enligt 4

kap. 33 § 3 st. 2 men. PBL redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Detta ska enligt 5 kap. 13 § PBL göras redan i samrådsskedet.

Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploatörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå, men där det ändå ska gå att bedöma vad åtagandena innebär. Lantmäteriet bedömer att handlingarna i dess nuvarande skick inte är tillräckligt tydliga och bör kompletteras.

Redovisningen behöver enligt Lantmäteriets mening förbättras och vara mer konkret kring:

- vilka områden som avses för överlåtelse eller upplåtelse (helst redovisade på kartor)
- vilka fysiska anläggningar exploatören ska utföra och vilken standard de ska ha
- vilka olika kostnader som exploatören åtar sig att betala
- åtaganden om att betala eller inte kräva ersättningar
- tidplan för utbyggnad av de anläggningar som avtalet omfattar
- om exploatören ska ställa en säkerhet för åtaganden enligt avtalet
- om det finns flera exploatörer – ansvarsfördelningen mellan dem

Lantmäteriet konstaterar vidare att det saknas redovisning av konsekvenserna av att kommunen avser att planen ska genomföras med stöd av exploateringsavtal, vilket måste redovisas. Lantmäteriet har tagit fram ett material med information om regelverket vid "Redovisning av genomförandeavtal i planbeskrivning" och tre exempel på hur redovisning av innehåll och konsekvenser kan se ut i en planbeskrivning. Använd gärna detta material som inspiration. Ni hittar det via följande länk på [lantmateriet.se](http://lantmateriet.se)

I detta fall är redovisningen inte så tydlig som krävs för att man ska kunna bedöma omfattningen av exploatörens samlade åtaganden genom att läsa planbeskrivningen. Lantmäteriets lagstadgade uppgift – att i samrådsskedet lämna råd till kommunen i de fall avtalsinnehållet förefaller strida mot reglerna i 6 kap. 40-42 §§ PBL går därför inte att genomföra.

### **Delar av planen som bör förbättras**

#### *Kontrollera fastighetsgränser av vikt för planläggningen*

I planförslaget går planområdesgräns i samma läge som fastighetsgränser som är inlagda i den digitala registerkartan med sämre lägesosäkerhet.

Lantmäteriet vill påminna om att detaljplanen inte påverkas om gränsen visar sig ha ett annat läge. Risken med att planlägga utan att ha koll på gränsens rätta läge är att antingen en del av planen ligger inne på grannfastigheten eller att det blir en remsa mellan den planlagda marken och fram till fastighetsgränsen.

När en gräns är osäker är det lämpligt att så snart som möjligt utreda

gränsen och göra en gränsutvisning där man letar upp befintliga gränsmarkeringar. Visar sig gränsen vara juridiskt oklar krävs det en fastighetsbestämning för att bestämma dess läge. Läs gärna mer om förbättring av kvaliteten på fastighetsgränser i grundkartan i Lantmäteriets informationsblad via denna länk.

När gränsens läge är klarlagd är det viktigt att anpassa planen efter eventuella förändringar av fastighetsgränsens läge. Glöm inte att rapportera in eventuella förbättringar av gränspunkters lägesosäkerhet, genom 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.

#### ***Fastighetsrättsliga frågor***

I planbeskrivningen framgår olika fastighetsrättsliga åtgärder som avses genomföras till följd av planförslaget. Detta kan gärna förtydligas med kartsquisser.

Lantmäteriet har inte hittat någon beskrivning om den rätt (enligt 6 kap. 13 § PBL) respektive skyldighet på fastighetsägarens begäran (enligt 14 kap. 14 § PBL) som kommunen har att lösa in de allmänna platserna med kommunalt huvudmannskap utan stöd av överenskommelse. Det är viktigt att det finns en sådan beskrivning för att berörda fastighetsägare ska förstå vilka rättigheter och skyldigheter som detaljplanen medför.

Det tycks finnas ledningsrätter inom planområdet som inte omfattas av u-område. Om befintliga ledningar ska ligga kvar i nuvarande läge inom kvartersmark kan u-område med fördel läggas ut i detaljplanen. På detta sätt blir det tydligt att området ska vara tillgängligt för ledningar både vid lovgivning och vid annan användning av detaljplanen.

#### **Övrigt**

I plankartan har egenskapsgräns och kombinerad administrativ och egenskapsgräns använts. Bland planbestämmelserna tycks redovisning av administrativ gräns saknas.

I planbeskrivningen kan det med fördel framgå vilka föreskrifter och allmänna råd som tillämpats för det aktuella planarbetet.

I planbeskrivningen finns på sidan 6 en redovisning av vilka befintliga detaljplaner som finns inom planområdet. Glöm inte att kontrollera så att gällande plan / planer och eventuella fastighetsindelingsbestämmelser fortfarande går att genomföra efter att den aktuella planen fått laga kraft.

I planförslaget föreslås strandskyddet upphävas för kvartersmark. Kan det eventuellt behöva upphävas på fler delar då ny väg ska anläggas (allmän platsmark gata)?

#### **Uppllysning**

Lantmäteriet har inte närmare tittat på gränserns noggrannhet, eventuella samfälligheter eller övriga rättigheter inom området. Om det inte är gjort rekommenderar Lantmäteriet att detta ses över.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

- *Förändring av fastighet framgår av plankartans gränser i relation till befintliga gränser. Planbeskrivning förtydligas.*
- *Samrådshandlingen är ett förslag för dialog där många frågor fortfarande är under utredning och bearbetning. Lantmäteriets checklista för plangranskning kan därför inte tillämpas fullt ut vid samråd, utan först vid planens granskning, men är likväl ett stöd för fortsatt handläggning.*
- *Kvartersmark för trafik (T) är vägens sidoområde som till delar sköts av angränsande fastighetsägare (Exploatören), men som kommunen vill behålla i sin ägo för eventuell framtida cykelväg. Planbeskrivning förtydligas om kvartersmark för trafik (T).*
- *Exploateringsavtal har initialt och i samrådet aviserats med fokus på medfinansiering av trafikanläggning. Information vid samråd kan inte föregå förhandling om innehåll. Självklart kan inte kommunen begära exploateringsbidrag utan stöd i PBL 6:40-42. Avtalet har förhandlats inför planens granskning och ska signeras inför planens antagande. Planbeskrivningen uppdateras med en sammanfattning av exploateringsavtalets innehåll och konsekvenser av föreslagna åtgärder.*
- *Bestämning av nordlig fastighetsgräns är beställd av exploatören. Grundkarta och plankarta kan komma att justeras till antagande.*
- *Inlösen av mark vid kollektivtrafikens väderskydd framgår av plankartans gränser i relation till befintliga gränser och motiveras med att det är ett allmänt intresse och hör till denna breddade vägsektion. Då ny väg söder om väg 944 inte längre är aktuell utgår även inlösen av mark ur denna plan. Inlösen av bostadsmark knyts istället till pågående detaljplan för Väderstad 1:1 m.fl. (Storgårdsvägen). Inlösen stryks ur planbeskrivningen.*
- *Befintlig ledningsrätt för el läggs in i grundkartan, där den saknats. Ledningsrätt behöver dock inte dubbelregleras med vägledande u-område i detaljplanen, vilket skulle hindra en eventuell flytt som kan komma att påkallas och bekostas av exploatören i framtiden. Planbeskrivning uppdateras om ledningsrätt.*
- *Samrådsförslagets planbeskrivning redovisar på sid 6 hur del av detaljplan söder om lv 942 släcker ut byggrätter. Därutöver påverkar inte befintliga planer. Då vägen utgår kan beskrivning av detaljplan för bostäder i söder utgå. Bostadsplanen är på väg att ersättas med en ny detaljplan.*
- *Strandskydd upphävs inom planområdet och särskilda skäl förtydligas. Det gäller där diken är över 2 m vid normalvattenflöde, vilket är svårt att definiera.*

**Trafikverket**

Trafikverket har inga synpunkter på den aktuella detaljplanen men Trafikverket önskar en fortsatt dialog gällande utformningen av den gata som på sikt planeras övergå till allmän väg.

I den aktuella handlingen nämns en vägbredd på 6 meter, Trafikverket önskar tydliggöra att minsta möjliga bredd på asfaltsytan är 6,5 meter (körbana 6 meter samt två vägrenar på 0,25 meter).

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

*Den tidigare föreslagna uppsamlingsgatan som även kunde fungera som anslutningsväg till Väderstad AB har utgått. Planförslaget för bostäder vid Storgårdsvägen hindrar likväl inte en sådan lösning i framtiden. Det har i samband med planläggning och miljöprövning för företagets utveckling framgått att det inte krävs en sådan väg inom överskådlig tid. Kommunen anser därför inte att gatan är motiverad att ha kvar i detaljplanen.*

*Kommunen och Trafikverket har tecknat en avsiktsförklaring om trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet i Väderstad, med fokus på oskyddade trafikanter. Detta arbete pågår.*

**Kommunala nämnder/kontor och bolag etc.****Miljönämnden****Bakgrund**

För att möta kundernas behov har Väderstad AB för avsikt att utöka verksamheten till att också omfatta del av angränsande fastighet och behöver därför utöka detaljplaneområdet. Den utökade verksamhetsytan krävs främst för byggnation av utveckling och testverksamhet, uppställningsytor för färdiga maskiner, maskiner som väntar på delar samt uppförande av en miljöstation.

**Mål och syfte**

Detaljplanens syfte är att möjliggöra expansion av Väderstad AB:s industriverksamhet. Syftet är även att möjliggöra en ny väg för att avlasta centrala Väderstad från tung trafik.

**Sammanfattning***Trafiksituationen och kommande trafikutredning*

Boende i Väderstad upplever att trafikmiljön är otrygg, främst den tunga trafiken till och från Väderstad AB samt från Kimme bergtäkt. Det finns även en oro för att etableringen av Matlandet kommer leda till ytterligare trafikproblem i Väderstad.

Trafiken har ökat under senaste decenniet och förväntas öka ytterligare. Detta beror dels på att industriföretagen går bra, dels för att persontrafiken ökat då Väderstad har blivit besöksmål för många.

Väderstad AB räknar med en fortsatt tillväxt med en fördubblad produktion på sikt och kommunen planerar för ytterligare bostäder i Väderstad vilket också genererar trafik. Det är däremot oklart hur stor ökning av trafiken det kan leda till inne i Väderstad.

Inför detaljplanens granskning kommer det tas fram en trafikanalys utifrån kommande utveckling av orten. Det kommer även tas fram en trafikbullerutredning.

**Dagvatten**

Hygnestadbäcken ligger i dagsläget kulverterad under verksamhetsanläggningen och medför vissa begränsningar i val av dagvattenanläggning. Det finns stora fördelar om denna kunde omledas runt anläggningen.

Inför detaljplanens granskning kommer en flytt av det kulverterade diket (del av Hygnestad-bäcken) genom planområdet att studeras. Ifall utredningen landar i att en flytt krävs, föreslås Hygnestadbäcken dras om utanför planområdet, intill Hästholsbanans banvall, för att sedan ansluta befintlig sträckning mot recipienten Tåkern.

Möjlighet skulle då finnas att omhänderta allt dagvatten som uppstår inom anläggningen för fördröjning och rening. En omledning skulle även kunna vara fördelaktig för Hygnestadbäcken och miljö kvalitetsnormen för densamma om omledningen utförs på ett bra sätt, men det krävs rådighet

och tillstånd för att kunna genomföra det.

#### **Verksamhetsbuller**

I dagsläget överskrider verksamhetsbullret riktvärdena enligt verksamhetens miljötillstånd. Riktvärdet för verksamhetsbuller är enligt miljötillståndet 40 dBA nattetid och överskrids upp till 10 dBA, dämpande åtgärder behöver därmed vidtas.

I bullerutredningen förordas ett alternativ där samtliga bostäder förutom två befintliga bostäder underskrider riktvärdena nattetid. Vid den tekniska och ekonomiska utredning som genomförts har det inte bedömts skäligt att genomföra åtgärder så att 40 dBA ska innehållas vid samtliga bostäder.

#### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse - Detaljplan för del av Väderstad Nybble 3:2 m.fl. (Väderstad AB), Mjölby kommun, med diarienummer MN-2024-2287-4
- Samrådsunderlag Väderstad Nybble 3:2 m.fl, med diarienummer MN-2024-2287.

#### **Miljönämndens beslut**

1. Miljönämnden efterfrågar ett förtydligande inför granskningen om hur miljö kvalitetsnormerna (MKN) för dagvatten ska uppnås om de planerade åtgärderna och reningen inte kan genomföras.
2. Miljönämnden noterar att överdämningsytan och dagvattendammen beskrivs i planhandlingarna men att ytan inte finns markerad på plankartan.
3. Om Hygnestadbäcken och dagvattenhanteringen leds om utanför planområdet längs banvallen till Hästholsbanan, anser miljönämnden att behovet av att utreda eventuell förorening från den tidigare järnvägen bör beaktas.
4. Miljönämnden ser det som viktigt att bullerutredningarna omfattar den totala bullerupplevelsen för närboende genom att inkludera både trafikbuller och verksamhetsbuller.
5. Eftersom flera utredningar fortfarande återstår, förbehåller sig miljönämnden rätten att lämna synpunkter i samband med granskningsskedet

#### **Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

- 1) *Dagvattenutredningen har kompletterats inför granskningen, vilket inarbetats i planhandlingarna. Företaget har även för avsikt att på olika sätt förbättra vattenrening inom befintlig struktur, såsom genom filterkassetter i strategiska lägen.*
- 2) *Dagvattenutredning har preciserat fördröjning- och reningsbehov av dagvatten, vilket regleras genom planbestämmelse.*
- 3) *Omledning av diket är inte aktuellt.*
- 4) *Komplettering avseende bullereffekter har gjorts inför granskning. Denna visar på att det inte uppstår några negativa kumulativa konsekvenser av de två bullertyperna. Planbeskrivningen har förtydligats med detta.*

**Kommunstyrelsens förvaltning**

Kommunstyrelsen ställer sig bakom förslaget till yttrande angående detaljplan för del av Väderstads-Nybble 3:2 mfl (Väderstad AB).

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Noteras.*

**Byggnämnden****Sammanfattning**

Samhällsbyggnadsnämnden har ställt ut detaljplan för del av Väderstads-Nybble 3:2 m.fl. (Väderstad AB) för samråd till och med den 24 mars.

Byggnämnden har fått möjlighet att lämna synpunkter under samrådet.

Samhällsbyggnadsnämnden avser att upprätta en detaljplan i Väderstad för del av Väderstads- Nybble 3:2 m.fl. (Väderstad AB). Planområdet är ca 62 ha stort och är beläget strax öster och söder om Väderstad centrum.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra expansion av Väderstad AB:s industriverksamhet. Syftet är även att möjliggöra en ny gata för att avlasta centrala Väderstad från tung trafik. Ny bebyggelse anpassas med hänsyn till läget vid Väderstads entréer och synligheten från slättlandskapet runt omkring.

Detaljplanen föreslår användningen industri (J), men även odling (L), tekniska anläggningar (E) samt trafik (T) inom kvartersmark. För allmän plats föreslås gata (GATA), väg (VÄG), park (PARK) och natur (NATUR).

Nockhöjden regleras till 12 och 20 meter. 20 meters nockhöjd bedöms tillgodose det behov som finns för industrin. För bebyggelse närmast Hogstadvägen regleras nockhöjden till 12 meter för att bryta ned skalan vid entrén till Väderstad. För att mildra intrycket av den storskaliga bebyggelsen finns ett antal bestämmelser om utformningen av fasader.

I planen föreslås utbyggnad av en uppsamlingsgata mellan Vallsbergsvägen och Folkungavägen. Denna ska möjliggöra en omledning av trafiken till och från Väderstad AB så att korsningen Vallsbergsvägen/Folkungavägen avlastas.

**Synpunkter på föreslagna planbestämmelser**

Bedömningen är att de föreslagna planbestämmelserna för markens anordnande och vegetation kan vara problematiska, särskilt vad gäller tillsyn och rättslig verkan.

I plankartan finns en egenskapsbestämmelse för prickmark med lydelsen: "Mark får inte förses med byggnad." Inom prickmarken finns även två olika egenskapsbestämmelser, n1 och n2:

- Bestämmelse n1: "Gräs, träd eller häck ska finnas inom minst 70% av egenskapsområdet. Marken får ej användas för upplag."
- Bestämmelse n2: "Träd får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Åtgärder som kan få negativ effekt på trädet eller dess rotsystem får inte vidtas."

Bedömningen är att bestämmelsen om att gräs, träd eller häck ska finnas inom minst 70% av egenskapsområdet är svår att reglera effektivt utan att koppla den till specifika skyddsbestämmelser eller krav på marklov för trädfällning. För att säkerställa att växtligheten bevaras på ett meningsfullt sätt bör bestämmelser om vegetation kombineras med krav på marklov vid trädfällning enligt 2 kap. PBL.

Bygglövshandläggarna framhåller att växtlighet är känslig för påverkan från bygg- och grävarbeten samt förändrade markförhållanden, varför sådana bestämmelser måste utformas med stor försiktighet för att inte orsaka skada på den skyddade vegetation som ska bevaras. Därför bör bestämmelser som reglerar vegetation noggrant formuleras och även kompletteras med marklovsplikt för trädfällning. Detta skulle göra det möjligt för byggnämnden att utöva tillsyn och säkerställa att planbestämmelsen efterlevs.

#### **Förslag till beslut**

1. Byggnämnden ser positivt på att området planläggs, men vill skicka med de synpunkter under rubrik " förslag till synpunkter" som svar på samråd över ny detaljplan för del av Väderstads-Nybble 3:2 m.fl. (Väderstad AB)

#### **Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

*Planbestämmelserna har arbetats om och förtydligats med avseende på tillsyn och rättslig verkan.*

#### **Vattenfall**

Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom område och inom närområde för aktuell detaljplan bestående av 22 kV markkabel, turkos streckad linje i karta nedan, 11 kV markkabel, röd streckad linje, 11 kV nätstation, svart kvadrat, 0,4 kV markkabel, blå streckad linje. Elnätanläggningarnas läge i kartan är ungefärligt.

Utifrån nedan angivna riktlinjer yttrar sig Vattenfall Eldistribution AB enligt följande på detaljplaneförslaget:

- u-område för befintlig 22 kV markkabel läggs till och anpassas till markkabelns placering enligt bifogad dwg-fil (Koordinatsystem: 99 TM REF).
- u-område för 11 kV markkabel (längs Folkungavägen) revideras och anpassas till markkabelns placering enligt bifogad dwg-fil (Koordinatsystem: 99 TM REF).
- Egenskapsbestämmelse n1 är inte lämplig inom u-område.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

- Angiven 22 kv-ledning kan komma att behöva flyttas i och med genomförandet av detaljplanen. Eftersom rättigheterna redan är skyddade genom markupplåtelseavtal, införs inget u-område för denna.
- Bestämmelsen n<sub>1</sub> kompletteras med att träd får tas ned om det stör drift av ledning.

**Östgotatrafiken**

Region Östergötland är Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) i Östergötland. Östgotatrafiken utför på uppdrag av RKM upphandling och planering av kollektivtrafiken i länet. Östgotatrafiken har mottagit samrådsremiss angående detaljplan i Väderstad för Väderstads-Nybble 3:2 med flera (Väderstad AB). Mjölby kommun önskar yttrande senast 2025-03-17.

Detaljplanen syftar till att möjliggöra expansion av Väderstads AB:s industriverksam, samt möjliggöra för en ny gata för att avlasta centrala Väderstad från tung trafik.

Östgotatrafiken trafikerar idag Folkungavägen med linje 680. I direkt anslutning till planområdet finns två hållplatser som har till främsta uppgift att serva resenärer till och från Väderstad AB. I den västra delen av planområdet ligger hållplats Vallsberg och ungefär på mitten av planområdet ligger hållplats Prästgården. Hållplats Vallsberg ser ut att hamna ca 30 meter från korsningspunkten mellan Folkungavägen och den planerade vägen söderut från Väderstad AB. Östgotatrafiken uppmanar Mjölby kommun att säkerställa att korsningspunkten mellan vägarna blir trafiksäker i förhållande till hållplatsen. Om detta inte kan uppnås måste en ny lokalisering av hållplatsfickor utredas.

Östgotatrafiken ser inga negativa konsekvenser av planen på dagens eller framtida trafik i området. En liten förbättring i framkomlighet för kollektivtrafiken kan tänkas uppstå på sträckan mellan Vallsbergsvägen och den nya planerade gatan, då tung trafik antas minska genom centrala Väderstad.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

*Den tidigare föreslagna uppsamlingsgatan, som även kunde fungera som anslutningsväg till Väderstad AB, har utgått ur planen. Planförslaget för bostäder vid Storgårdsvägen hindrar likväl inte en sådan lösning i framtiden. Det har i samband med planläggning och miljöprövning för företagets utveckling framgått att det inte krävs en sådan väg inom överskådlig tid, vilket även är vägghållaren Trafikverkets bedömning. Kommunen anser därför inte att gatan är motiverad att ha kvar i detaljplanen.*

*För kännedom har kommunen och Trafikverket kommit överens om trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet i Väderstad, med fokus på oskyddade trafikanter. I arbetet, som sker skilt från planarbetet, har kommunen*

*för avsikt att förankra förändringar av busshållplatser och andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder med Östgötatrafiken.*

### **Lantbrukarnas riksförbund (LRF)**

LRF Östergötland (nedan kallad LRF) vill härmed lämna synpunkter på Mjölby kommuns (nedan kallad Kommunen) planbeskrivning för detaljplan för Väderstad Nybble 3:2 mfl.

#### **Jordbruksmark är av nationell betydelse**

Den aktuella översiktsplanen är planerad på jordbruksmark med mycket hög avkastning vilket delvis också lyfts i planen. LRF är alltid kritiska till att åkermark ianspråkats för exploatering men delar kommunens uppfattning att det inte finns andra alternativ i närheten som dessutom skulle skapa en mera orationell expansion för Väderstad AB och skapa mera internt transporter till nackdel för lokalsamhället. Väderstad AB tillverkar dessutom maskiner för just jordbruket vilket får anses vara en tät ansluten del av jordbruket till skillnad från exempelvis ett logistikcenter för importerade lågprisprodukter.

#### **Trafik och framkomlighet**

En annan aspekt LRF vill lyfta i samband med planförslaget är trafiklösningarna. Ingenstans i detaljplanen kan man uppfatta att lantbrukets många transporter, både vad gäller godstransporter men också förflyttning av jordbruksmaskiner beaktas. Tvärtom kan man läsa in att för att få ned hastigheten och säkerställa skydd av oskyddade trafikanter, ska trafiken begränsas i framkomlighet längs Vallsbergsvägen genom Väderstad. Även om det finns allmänna ambitioner i samhället om att underlätta för cykel vill LRF påminna om att de flesta som kommer till Väderstad gör det via bil eller möjligen buss. LRF vill därför med hänvisning till "misstagen" i Skänninge där man kraftigt överdimensionerat G/C vägarnas bredd utifrån en trafikintensitet av detta trafikslag som gäller för Linköpings centrala delar. Också därmed skapat kraftigt försvårat flöde av vardagstrafiken och omkringliggande landsbygdens biltrafik till orten. Väderstad har redan i dag trafikproblem under vissa tider, så att göra framkomligheten än sämre för bilar till förmån för G/C kommer göra trafiksituationen än mera ohållbar.

LRF bejaktar därför den nya omledningsvägen som föreslås i östra delen av samhället från Vallsbergsvägen och ner mot Folkungavägen. Det kan frigöra "centrala" Väderstad från tunga fordon inklusive lantbrukets transporter.

LRFs bedömning är dock att lantbrukets transporter inte kommer minska vilket behöver beaktas på ett tydligare sätt i trafiklösningarna. Även om huvuddelen av jordbrukets långsammare men bredare transporter ska omledas på den nya vägen ned till "gamla E4:an" för att på så sätt runda Väderstad måste vi påminna om att Väderstad ändå ligger i en jordbruksbygd och vi kommer alltjämt ha jordbruksmaskiner som behöver ta sig i nord-sydlig riktning till olika målpunkter och måste ta sig igenom Väderstad. Att åtgärder genomförs för att få ned snitthastigheten emotsätter sig LRF inte, men åtgärderna måste planeras och genomförs med näringsens representanter så att både hastighetsnedsättning och framkomlighet uppnås och en viktig punkt därvidlag är att ingen passage får vara smalare än 4,5m!

Som en följd av detta resonemang att om den nya vägen från Vallsbergsvägen ned mot södra delen av Folkungavägen ska nyttjas av jordbrukets transporter är det otillräckligt med en körbanebredd på 6 m totalt. Då kan inte en 4 m bred jordbruksmaskin (som Sveriges vanligaste såmaskin är) inte möta ens en liten personbil om det är höga stensatta kanter vid vägen. Vägen måste vara 7 m bred för att jordbrukstransporter ska kunna möta lastbilar! LRF vill även här understryka vikten av att de skyddsåtgärder som vidtas för att skydda oskyddade trafikanter där motions slingan möter denna vägsträcka mycket väl kan innebära fartsänkande åtgärder men får inte understiga 4,5 m bredd!

#### **Markavvattning**

LRF vill understryka vikten av uppföljning av det som planförslaget beskriver vad gäller att markavvattning. Att de omkringliggande systemen dimensioneras för betydligt större hårdgjorda ytor och att Kommunen verkligen tar ansvaret för detta vatten, även i ett framtida klimat med högre flödesmängder.

#### **Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

*Den tidigare föreslagna uppsamlingsgatan, som även kunde fungera som anslutningsväg till Väderstad AB, har utgått ur planen. Planförslaget för bostäder vid Storgårdsvägen hindrar likväl inte en sådan lösning i framtiden. Det har i samband med planläggning och miljöprövning för företagets utveckling framgått att det inte krävs en sådan väg inom överskådlig tid, vilket även är väghållaren Trafikverkets bedömning. Kommunen anser därför inte att gatan är motiverad att ha kvar i detaljplanen.*

*För kännedom har Kommunen och Trafikverket kommit överens om trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet i Väderstad, med fokus på oskyddade trafikanter. I arbetet, som sker skilt från planarbetet, har kommunen för avsikt att förankra förändringar av vägbredder till följd av gångbanor och andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder med LRF. Vägbredd och möjliga mötesplatser är under utredning, där lantbruksmaskinernas behov av utrymme beaktas. Avsmalning från 7 till 6,5 m diskuteras.*

#### **Tekniska verken i Linköping AB**

Tekniska verken i Linköping AB har inga synpunkter på handlingarna.

#### **Privatpersoner**

##### **Yttrande 1**

Såg senaste uppdateringen angående detaljplan för Väderstad. Jag har några frågor angående vägen till Väderstadverken.

2+3A: hur ska ni kunna bredda vägen? Idag är den så smal att inte 2 lastbilar kan mötas, kurvan vid Hembygdsgården där är det konstigt att ingen olycka har hänt. Om ni ska svänga vid det röda huset (som är K- märkt och jag antar

att det inte får rivas?) hur ska det fungera? Rondell? Hur tänker ni om de hus som ligger närmst svängen? Utsläpp och buller?

3C o 3A: Änga har ju alltid varit viktig med sitt Eklanskap hur tänker man då och samma där buller och utsläpp för de som ligger närmast eller ska inte väg 1 finnas kvar som genomfart? Är inte bara lastbilar till Väderstadverken som går den vägen.

3B: minst störning av annat men står att det är större intrång?? Borde väl rimligen vara det på 3C oxå och det innefattar fler bostäder.

Varför finns inte alternativet gamla E4-mot macken o ta lastbilarna bakom bebyggelsen med?

#### **Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

*Den tidigare föreslagna uppsamlingsgatan, som även kunde fungera som anslutningsväg till Väderstad AB, har utgått ur planen. Se vidare kommunens samlade information om Trafikåtgärder i Väderstad, under rubriken Ändringar efter plansamråd.*

*Angående trafik via gamla E4, så premierar Trafikverket framkomlighet och genhet i sitt befintliga vägnät. För att kunna leda om trafik från Vallsbergsvägen till lägen i väster behöver landsväg 918 (gamla E4 i sydost) ledas vidare på ny väg norrut, väster om bebyggelsen i linje med översiktsplanen. Förslaget är inskickat till regionens länstransportplan, men utbyggnad väntas inte ske förrän på mycket lång sikt, då listan med investeringsbehov är lång och vägs mot varandra.*

#### **Yttrande 2**

Jag vill börja med att säga att det inte är erat fel att alternativen ni har att komma med är som att välja mellan pest eller kolera. Det är verket, som redan för länge sedan har vuxit sig för stort för den här lilla byn. Verket som å ena sidan har satt Väderstad på kartan och står för en stor del av levebrödet, och å den andra sidan är orsaken till själva trafikproblemet. Att den tunga trafiken behöver ledas bort från centrum är ett faktum men att leda den genom skogen är åt helvete rent ut sagt. Oavsett hur det blir kommer vårt lilla naturområde att förstöras. Hade jag vetat om det här hade jag aldrig flyttat hit. Jag hoppas ni står för ert ord om säkra över-/undergångar. Det vi kan hoppas på är att väg- och husbyggen kommer störa vildsvinen så att de flyttar härifrån, de har blivit ett stort problem.

Visionen om 40 km/h är fin, håll fast vid det. Men tänk på att många smala, kurviga skogsvägar går i 70. Det kommer krävas många farthinder, och helst de som smäller på bra för att det ska gå i 40. Idag gasar de på för att sedan tvärbromsa när vägen smalnar av vid skolan, förutsatt att det kommer möte.

Jag har ett förslag som jag ber er att tänka över. Som plåster på såren skulle ni kunna fixa ett spår i "Ängaskogen". Det behöver inte nödvändigtvis vara ett elljusspår men som det är nu växer stigarna igen på somrarna och det

vore skönt med ett ostört alternativ även på sommaren. Rekreation är superviktigt!

Jag förordar som privatperson och som representant för HSB Väderstad Storgårdsvägen alternativ 3b till 3a-c

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

*Den tidigare föreslagna uppsamlingsgatan har utgått ur planen, då den utifrån trafikprognoser inte kunde motiveras inom överskådlig tid. Nya skyltade hastigheter har införts i Väderstad. Nästa steg blir att införa trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom befintligt vägnät. Se även kommunens samlade information om Trafikåtgärder i Väderstad, under rubriken Ändringar efter plansamråd.*

*Förslaget om spår vid Änga lämnas utan åtgärd, men idén vidareförmedlas till kultur- och fritidsförvaltningen.*

**Yttrande 3**

Vi har ingenting att säga om att Väderstadverken vill bygga ut, tvärtom tycker vi det är mycket positivt.

Synpunkter gällande alternativa vägar från rondellen till Väderstadverken.

**Gällande uppsamlingsgatan 3A**

Med denna väg kommer flertalet hushåll att påverkas med inlösen av mark, buller och utsläpp (Det sistnämnda så säger ni att det inte kommer ligga över några gränsvärden? alla lastbilar kör inte på miljövänligt bränsle/el, fler lastbilar som ska svänga, bromsa och accelerera vid en och samma sväng borde teoretiskt bli ett högre utsläpp). Motionsspåret kommer även vid denna väg behöva korsas av tung trafik. Det kommer fortfarande gå tung trafik från gatan till hembygdsgården. Någonstans kommer barnen behöva korsa den stora vägen då det finns bostäder på båda sidor.

**Gällande ny vägsträckning 3C**

Här är samma som 3A och även om det kommer vara en "huvudgata" kommer den nuvarande vägen vara kvar? eller kommer den endast användas till de hus som bor innan huvudgatan?

**Gällande parallellgatan 3B med Vallsbergsvägen**

Här verkar det som att motionsspåret är det som står i vägen för att använda det alternativet. Här borde det gå att göra någon slags säker övergång för de som nyttjar spåret. Det finns andra kommuner vars elljusspår korsar vägar. Det kommer ju inte vara hastigheter som autobahn och det kommer heller inte vara en utryckningsväg som gör att det inte går att sätta upp något slags trafik hinder så det blir säkert.

Det här alternativet kommer inte heller att påverka hushåll vare sig inlösen av mark, buller eller utsläpp Den tunga trafiken till Väderstadverken avleds

redan innan gränsen in till Väderstad. Om man vill att det ska bli en smidig lösning och man vill börja bygga vägen utan flertalet överklaganden så är 3B det bästa alternativet. Det alternativet har vi haft som förslag sedan första detaljplanen kom.

- Hur tänker man om inlösen av mark blir aktuellt?
- Om man väljer 2 och 3A minskas värdet om för de som önskar sälja sin bostad framöver. Kompensation på det?
- Kostnaden för ett nytt eller säkra övergångar för elljusspår kan det verkligen vara dyrare än att lösa in mark från privatpersoner?
- Här skulle vi vilja veta vad kostnaderna blir på de olika alternativen? och en motivering för eller emot.
- Om uppsamlingsgatan byggs kan kommunen stänga av Vallsbergsvägen för tung trafik?? Hur ska lastbilar som går mot Vadstena eller lastbilar som levererar varor till Väderstad åka? Den avstängningen för tung trafik kommer förmodligen aldrig hända även om det är en bra tanke.
- Den bäck som går genom tilltänkt sträcka på 3A samt den åkerholmen som är inritad är klassad som högt naturvärde. Väljer man vägen enligt sträckan 3B är det endast ett naturvärde som man behöver ta hänsyn till.
- Sträckan 3B borde vara den som är mest intressant då det även kommer att behöva byggas om på "gamla E4:an" för kommande upplevelsecentrum. En helhetslösning med en väg för tung trafik till Väderstadverken, kommande bostäder samt till upplevelsecentrumet borde bli mer ekonomiskt än att bygga flertalet vägar.

Vi har i över 20 års tid försökt få till att tung trafik inte ska gå via skolan och tog många år innan vi fick till trafikhinder. Ska ni nu göra något nytt gör det ordentligt, led om så mycket trafik som det bara går innan den går in i Väderstad så att våra barn och kommande barn som bor mot rondellen på ett tryggt och säkert sätt kan ta sig hem från skolan eller från aktiviteter vid idrottsplanen.

#### **Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

*Den tidigare föreslagna uppsamlingsgatan, som även kunde fungera som anslutningsväg till Väderstad AB, har utgått ur planen. Därmed ligger fokus på trafiksäkerhetshöjande åtgärder, där även breddning kan bli aktuell, vilket är ett arbete skilt från detaljplanen.*

*Inlösen kan bli aktuell, men sker väntas ske frivilligt då syftet är trafiksäkerhetsåtgärd och att gångväg utanför fastighet kan öka värdet på fastigheten. Det extra utrymme som behövs bedöms vara marginellt och fastigheter utmed sträckan är ofta större än den ianspråktagits som tomt, så någon flytt av staket eller häckar borde inte behövas. Det finns lagrum för tvångsinlösen av mark genom expropriation som kan tillämpas, men det har inte varit aktuellt i Mjölby kommun (med reservation för händelser före 2000).*

*Samhällsförändringar påverkar trafiken på genomfartsvägar och därmed även enskilda fastighetsvärden utmed sträckan. Några ersättningar väntas dock inte utgå. Kommunen prövar lämpligheten i nya byggrätter utifrån plan- och bygglagen och försöker kompensera med åtgärder i det allmänna trafiksystemet, med förhoppning att skapa en godtagbar livsmiljö. Det är svårt för kommunen att i efterhand finansiera infrastruktur för randbebyggelse som utan samordning byggts ut successivt på enskilda initiativ, till skillnad från planlagda områden som finansieras genom exploateringsbidrag efter tomtförsäljning. Nu sker en ansats att göra detta i samverkan med Trafikverket som är ansvarig för vägen. Genomfartstrafik lär fortsätta gå genom orten tills Trafikverket bygger ut en ny väg i nordväst.*

*Se vidare kommunens samlade information om Trafikåtgärder i Väderstad, under rubriken Ändringar efter plansamråd.*

#### Yttrande 4

Hej!

Vi är en småbarnsfamilj boende på Vallsbergsvägen. Vi lämnar nu våra synpunkter gällande trafikutvecklingen/"ny förbifart i söder" som finns i denna detaljplan.

Syftet med detaljplanen är ju att företaget Väderstad AB ska kunna Expandera sin industriverksamhet. Vi som bor utmed södra Vallsbergsvägen är mycket oroade över att man har lagt fram flera alternativa vägsträckningar som drabbar oss mycket negativt.

När det kommer till trafiksituationen centralt i korsningen Vallsbergsvägen/Folkungavägen är vi givetvis alla angelägna om att denna Ska förbättras, särskilt när trafikflödet ökar med industrins expansion. För oss småbarnsfamiljer är det av stort värde att minska tung trafik nära förskola/skola. Vi som bor utmed södra Vallsbergsvägen måste dock lägga vikten vid vår oro för den kommande trafiksituationen vid vår bostad.

Ni har lagt fram 5 alternativ för vägsträckningen i söder. Här är vår tolkning och våra synpunkter på dessa förslag:

(4 av alternativen innebär mer buller för samtliga hushåll som bor utmed södra Vallsbergsvägen, de är därför markerade med \*)

1. Vallsbergsvägen förblir oförändrad, men tunga trafikflödet ökar.

\*Detta ger mer buller, sämre trafiksäkerhet och ökad risk för olyckor.

2. Bredda södra delen av Vallsbergsvägen för cykelbana och mittlinje.

\* Detta skulle ge mer buller, dock höjd trafiksäkerhet. Vi ställer oss dock frågande till hur denna breddning ska kunna ske? Om man promenerar utmed Vallsbergsvägen från Ängainfarten ner till rondellen så ligger det privata tomter utmed gatan och på andra sidan hembygdsgårdens park. Vi finner det alltså i nuläget extremt svårt att visualisera hur man ska lyckas med denna breddning?

3a. Ny vägsträckning som svänger av från Vallsbergsvägen mitt emot Ängainfarten. \*Detta skulle ge mer buller. Korsning eller rondell kommer att anläggas precis vid hörnet av vår tomt. Sannolikt innebär detta att tung

trafik kommer "bli stående" längre stunder här vilket ökar både bullernivåerna på vår tomt och i vårt hus, samt ger ökade luftföroreningar/utsläpp. Detta är oroande för oss som barnfamilj. Det är även svårt att förstå hur man tänker kring sträckan 3a eftersom man planerar att bygga bostäder på Storgårdsområdet.

Den vägsträckningen skulle ju minska attraktionskraften i de nya bostäderna om en större väg med mycket tung trafik ska "runda" hela nya området? Era investeringar i nya bostadsområdet ska väl vara göras så gynnsamma som möjligt? Väderstad ska ju vara en attraktiv plats att bo på även om industrin expanderar...

3b. Ny vägsträckning genom skog parallellt med Vallsbergsvägen. Detta är utan tvekan det bästa alternativet! Det är den enda vägsträckan som skulle innebära att man hänvisar tung trafik längre bort ifrån både befintliga och framtida bostadshus. Detta kan öka bostadsattraktionen i bygden!

3c. Ny vägsträckning som korsar Vallsbergsvägen, ersätter alltså befintliga grusvägen till Änga. \*Katastrofalt förslag för oss som småbarnsfamilj!

Det finns väldigt många kraftigt negativa aspekter. Framför allt måste vi lyfta 4 st:

- Vi får kraftigt ökad bullernivå på hela vår tomt och i vårt hus
- Säkerheten på vår tomt för småbarn blir kraftigt nedsatt
- Utsläpp och luftföroreningar ökar på både tomten och i huset
- Avsevärd värdeminskning av vårt hus/tomt

Vi kan alltså inte förstå hur kommunen kan överväga alternativ 3c. Syftet med detaljplanen är att skapa möjlighet för ett företag expandera...Ska det få ske på bekostnad av enskilda familjer? De går plus och vi går minus? Detta är helt oacceptabelt, en mardröm för oss.

Ni har själva under miljö- och riskfaktorer noterat att det saknas underlag för bland annat buller och trafik. Vi anser på grund av detta att det är svårt att diskutera alternativen på ett välgrundat sätt. Vi har noterat att överallt i detaljplanen, på många bilder/kartor samt i text, är vägsträckan 3a+3a-c den som hänvisas till. Vid genomgång av detaljplanen får man därför bilden av att detta vägalternativ redan är bestämt?

Vi vill trycka på att det bör göras en ordentlig inventering av miljön i De områden där vägsträckningarna 3b, 3c ligger för att kunna ta ställning Till alternativen. Efter en kompletterande inventering (som även bör innehålla trafikbullerkartläggning) bör man åter igen ge möjlighet för oss boende att lämna synpunkter på olika alternativ, innan något beslut tas.

Vi ser fram emot konstruktiva diskussioner och förtydliganden av kommunens intentioner på samrådsmötet.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

*Den tidigare föreslagna uppsamlingsgatan har utgått ur planen, då den utifrån trafikprognoser inte kunde motiveras inom överskådlig tid.*

*Planförslaget för bostäder vid Storgårdsvägen hindrar likväl inte en sådan lösning i framtiden där vägen leds öster om bebyggelsen yttrandet angav som minst dålig lösning och som ingår som alternativ i översiktsplanen. En sådan vägsträckning kan påverka både fornlämningar och naturvärden, vilket behöver utredas på det sätt som yttrandet påtalar om och när det aktualiseras.*

*Parallellt har Kommunen och Trafikverket kommit överens om trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet i Väderstad, med fokus på oskyddade trafikanter. Arbetet sker skilt från planarbetet, men kommunstyrelsens har påtalat behov av information till allmänheten om kommande förändringar. Efter dialog med Trafikverket hoppas samhällsbyggnadsförvaltningen kunna presentera trafiksäkerhetslösningar som motsvarar förväntningar på bättre trafikmiljö i Väderstad. Eventuella fastighetsintrång kommer studeras inom ramen för detta.*

*Samhällsförändringar påverkar trafiken på genomfartsvägar och därmed även enskilda fastighetsvärden utmed sträckan. Några ersättningar väntas dock inte utgå. Kommunen prövar lämpligheten i nya byggrätter utifrån plan- och bygglagen och försöker kompensera med åtgärder i det allmänna trafiksystemet, med förhoppning att skapa en godtagbar livsmiljö. Det är svårt för kommunen att i efterhand finansiera infrastruktur för randbebyggelse som utan samordning byggts ut successivt på enskilda initiativ, till skillnad från planlagda områden som finansieras genom exploateringsbidrag efter tomtförsäljning. Nu sker en ansats att göra detta i samverkan med Trafikverket som är ansvarig för vägen. Genomfartstrafik lär fortsätta gå genom orten tills Trafikverket bygger ut en ny väg i nordväst.*

*Naturvårdsverkets riktlinjer anvisar att om trafikbuller vid bostadsfasad överstiger 65 dBA Leq<sub>24</sub> ekvivalent värde för byggnad äldre än 1997 ska skyddsåtgärder göras av trafikhuoudmannen, men så är inte fallet här. Se mer på:  
<https://www.trafikverket.se/e-tjanster/beraknad-bullerniva-vid-din-fastighet/>*

*På lång sikt finns en idé att leda genomfartstrafik väster om orten genom ny trafiklänk norr om mackarna i väster, vilket kommunen föreslagit till Trafikverkets länstransportplan. Dessvärre väntas ingen sådan lösning inom överskådlig tid.*

*Se även kommunens samlade information om Trafikåtgärder i Väderstad nedan, under rubriken Ändringar efter plansamråd.*

## **Yttrande 5**

Vi har lite synpunkter på Detaljplan för Väderstad AB i Väderstad och dom alternativ som föreslogs där. För det första vill vi pointera att vi inte har något som helst emot att Väderstad AB ska bygga ut och att trafiksituationen idag är helt ohållbar med tanke på den trafikmängd m.m. som går förbi vårt hus dagligen.

För det andra så förstår vi inte varför man vill breda vägen eller göra någon vägsnutt och leda trafiken in mitt i samhället när det redan finns ett alternativ som är en utrit på er detaljplan som en ny vägsträckning 3B+3A-C, med denna vägsträckning så kommer man inte in i samhället utan

åker utanför hela samhället och man slipper trafiken helt och hållet, vilket måste vara en av orsakerna till denna detaljplan. Sen att det går genom ett friluftsområde anser vi inte vara något som helst problem då det finns lösningar för det där det finns säkra övergångar på många andra ställen i Sverige.

Ur en skattebetalares synvinkel i Mjölby Kommun, är det hur man än gör samma pengar vi talar om för att anlägga en ny väg. Ser man på kartan är de distanserna vi tittar på ungefär lika långa vilket ur en lekmans perspektiv borde kosta lika mycket att bygga var man än anlägger vägen. För att slippa överklaganden m.m. så borde man bygga där det är minst motstånd från kommunmedborgare och slippa få in tung trafik i samhället vilket en av punkterna med en ny väg är. Med detta sagt så ser vi bara ett enda alternativ och det är en förbifart 3B+3A-C som går från gamla E4:an till infarten på Väderstad AB.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

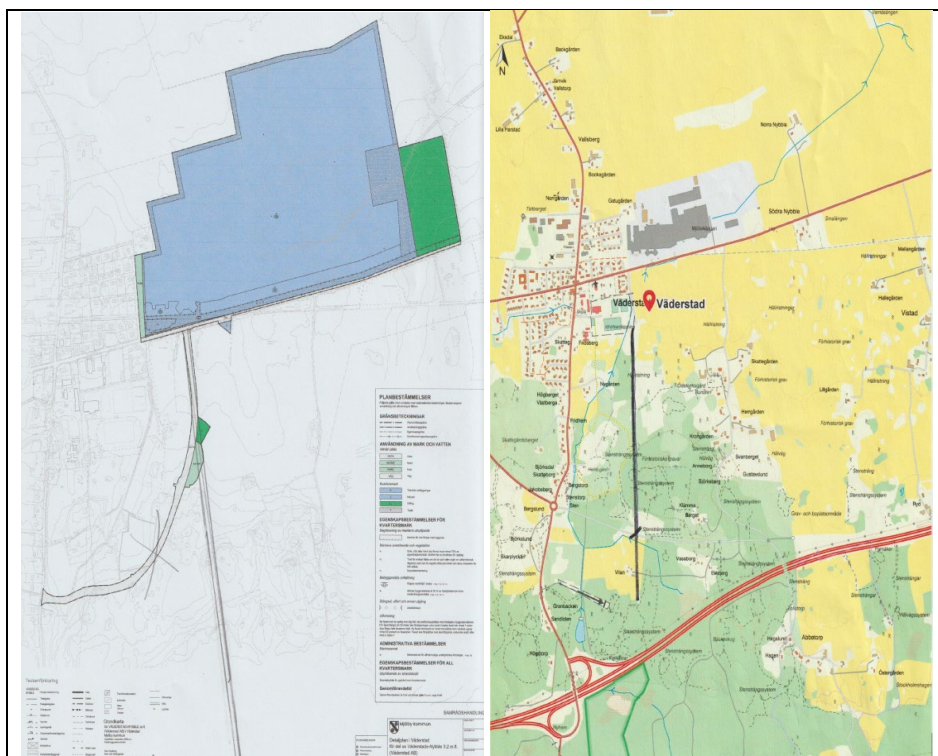
*Den tidigare föreslagna uppsamlingsgatan har utgått ur planen, då den utifrån trafikprognoser inte kunde motiveras inom överskådlig tid. Planförslaget för bostäder vid Storgårdsvägen hindrar likväl inte en sådan lösning i framtiden där vägen leds öster om bebyggelsen yttrandet föreslår och som ingår som alternativ i översiktsplanen. Om ett läge än längre österut avses, så är dels vägsträckan längre och där befaras intrången i fornlämningsmiljöer bli större. Dessutom är avsikten att låta Trafikverket överta vägen och de eftersträvar framkomlighet och genhet i sitt vägnät, vilket här inte skulle bli fallet. Samhällsekonomiskt eftersträvas väganläggningar som är restids- och kostnadseffektiva med minsta möjliga intrång och störning för befintlig bebyggelse.*

*Kommunen och Trafikverket har kommit överens om trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet i Väderstad, med fokus på oskyddade trafikanter. Arbetet sker skilt från planarbetet, men kommunstyrelsen har påtalat behov av information till allmänheten om kommande förändringar. Efter dialog med Trafikverket hoppas samhällsbyggnadsförvaltningen kunna presentera trafiksäkerhetslösningar som motsvarar förväntningar på bättre trafikmiljö i Väderstad.*

*Se även kommunens samlade information om Trafikåtgärder i Väderstad nedan, under rubriken Ändringar efter plansamråd.*

**Yttrande 6**

Vi vill se en förändrad trafiklösning enligt bifogat förslag. Det som finns angivet i detaljplanen är mycket långsiktig lösning på trafiksituationen i Väderstad. En ny vägsträckning bör planeras i samband med utbyggnad av industriverksamheten enligt detaljplan. I övrigt har vi inga synpunkter på detaljplanen.



**Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

*Yttrandets idé om ny nord-sydlig vägsträckning finns med i översiktsplanen, om än inte lika rakt ritad. Nu har den tidigare föreslagna uppsamlingsgatan utgått ur planen, då den utifrån trafikprognoser inte kunde motiveras inom överskådlig tid. Planförslaget för bostäder vid Storgårdsvägen hindrar likväl inte en sådan lösning i framtiden där vägen leds på det sätt yttrandet föreslår.*

*Se även kommunens samlade information om Trafikåtgärder i Väderstad nedan, under rubriken Ändringar efter plansamråd.*

**Yttrande 7**

Det vore bättre om vägen kommer upp på gamla E4an, då detta innebär att problem inte byggs bort kring hembygdsgården.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

*Den tidigare föreslagna uppsamlingsgatan har utgått ur planen, då den utifrån trafikprognoser inte kunde motiveras inom överskådlig tid. Planförslaget för bostäder vid Storgårdsvägen hindrar likväl inte en sådan lösning i framtiden och som leds på det sätt yttrandet föreslår.*

*Se även kommunens samlade information om Trafikåtgärder i Väderstad nedan, under rubriken Ändringar efter plansamråd.*

**Samrådsmöte 2025-02-25****Plats och tid: Folkungasalen i Väderstad kl 18-20****Närvarande**

Besökare 23 personer. Mjölby kommun: Håkan Sylvan (HS), exploateringsingenjör och Jonas Loiske (JL), planarkitekt. Väderstad AB: Elin Iseskog och Per Nilsson.

**Upplägg**

Öppet hus med enskilda diskussioner som övergick i en samlad presentation av planförslaget och trafik med tillhörande frågor/ och diskussioner. JL presenterade planförslaget med byggnation och HS redogjorde för tänkbara trafikprognoser från tre planer, industriplan Väderstad AB, bostadsplan för Storgårdsvägen (60-tal bostäder) och verksamhetsplan för ett besökscentrum för mat, samt de alternativa åtgärder som nu utreds för bättre trafikflöde och trafiksäkerhet.

**Synpunkter**

- Uppsamlingsgata som har sin sydliga fortsättning i Vallsbergsvägen eller västerut runt Änga kommer minska värdet på våra fastigheter. Kommer ni lösa in fastigheterna?

*Svar: Alla vill ju ha väg till sig, men inte förbi sig. Trafik påverkar fastighetsvärden nu och i framtiden där vi dels ser en allmän ökning, dels knutet till planförslag som kan vara skäl att bygga om och bygga ut vägnätet. Kommunen har inte för avsikt att försöka lösa in hela fastigheter med bostäder. Om möjligt kan vi utreda och nå överenskommelser om att lösa in en breddning av vägområdet, men vi har förstått att det är svårt att få accept för det.*

- Om ni förlänger uppsamlingsgatan österut, så kommer jag få gator åt tre håll vid min fastighet.

*Svar: Illustrerad pil söderut visar fel, då vägen är tänkt att gå rakt västerut och sedan vika av söderut ca 250 m väster om Änga. Vallsbergsvägen skulle stängas i söder, vilket begränsar trafik och störning för ett flertal hus. Trafiklänken västerut skulle dock påverka de närmaste husen negativt, samtidigt som trafik öster därom skulle minska och avfart mot norr skulle placeras lite öster om nuvarande läge.*

- Uppsamlingsgatan kommer minska värdet på de nya bostäderna i Storgårdsområdet.

*Svar: ja, det kan påverka. Dock är området inte utbyggt och gatan med bullervallar får ses som en del av helheten där det även finns fina miljöer.*

- Uppsamlingsgatan är helt fel, ni måste bygga den i öster, ju längre österut från oss – desto bättre. - Vad är nackdelarna med att flytta uppsamlingsgatan mer österut?

*Svar: Trafikverket är väghållare för både Vallsbergsvägen (nord-sydlig riktning) och Folkungavägen (öst-västlig riktning). Det är svårt att få accept från Trafikverket för flytt av deras vägnät, då det minskar framkomlighet i längd och restid vilket*

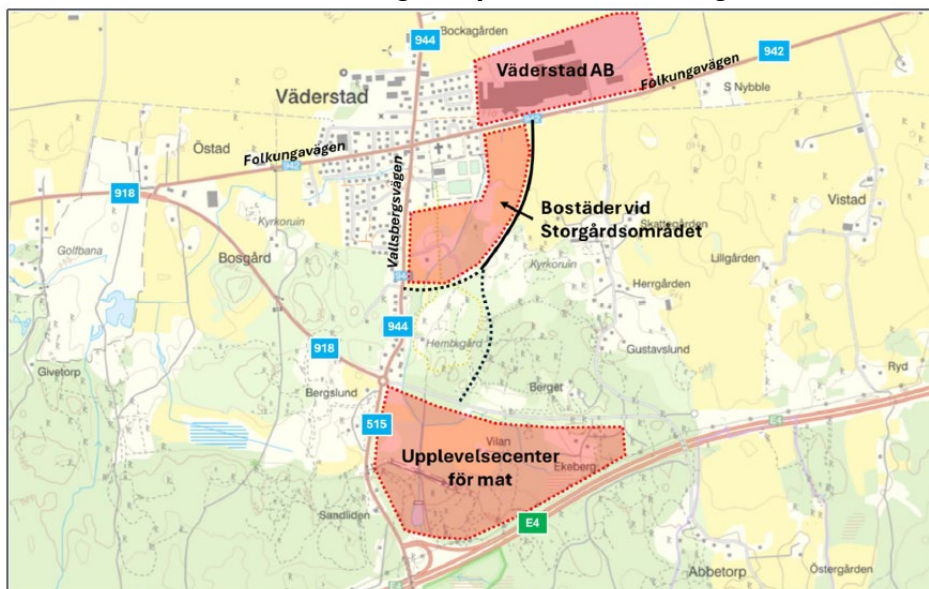
*påverkar nyttjandet och ekonomin. Vår idé är att bygga ny väg som överläts till Trafikverket i utbyte mot att kommunen övertar motsvarande del av Vallsbergsvägen.*

- Vi har alltid skjutsat våra barn med anledning av den tunga trafiken längs Vallsbergsvägen.
- Breddas Vallsbergsvägen kommer hastigheterna öka.
- Är tanken att Vallsbergsvägen ska stängas av för tung trafik om uppsamlingsgatan byggs?

*Svar: Ja, det är ambitionen om kommunen övertar väghållaransvar (se ovan).*

- Jobbar kommunen vidare med 3b [trafiklänk i öster] så kommer vi inte överklaga.
- Stora lastbilar kan inte mötas på Vallsbergsvägen, de kör då upp på gc-banan. Enskild visar video hur två lastbilar har svårt att mötas utan att först backa och sedan köra upp på cykelvägen.
- Det är störande ljus från tunga trafiken: pysande och vinande. Det finns även risk om lastbilsdäck sprängs.
- De negativa ekonomiska konsekvenserna för enskilda längs Vallsbergsvägen blir stora.

### Information om trafikutredning och planerade trafikåtgärder i Väderstad



*Planerade exploateringar i Väderstad.*

Den tidigare föreslagna uppsamlingsgatan, som även kunde fungera som anslutningsväg till Väderstad AB, har inför granskningen utgått ur planen. Det har i samband med planläggning och miljöprövning för företagets utveckling framgått att det inte krävs en sådan väg inom överskådlig tid, vilket även är väghållaren Trafikverkets bedömning.

Samhällsbyggnadsförvaltningens bedömning om att vägen inte är motiverad utgår från den trafikutredning som tagits fram av Norconsult (2026).

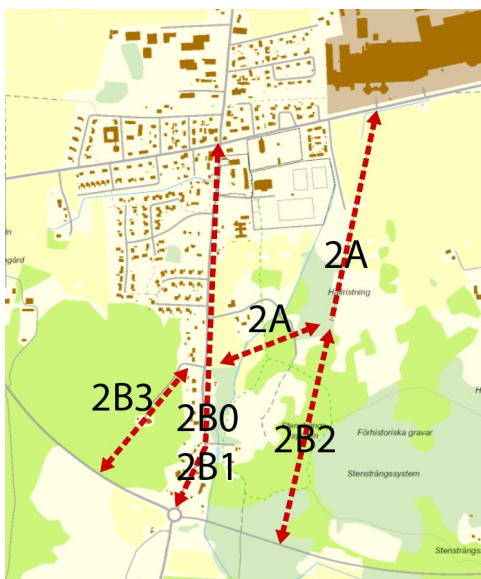
Utredningens syfte är att redogöra för behov av infrastrukturåtgärder i Väderstad till följd av planerade exploateringar. Trafikalstringen från exploateringar samt trafikflöden på huvudvägar i Väderstad har beräknats och fördelats i olika scenarier utifrån föreslagna åtgärder. Konsekvenserna av åtgärderna bedöms översiktligt utifrån parametrar som framkomlighet, trafiksäkerhet, trygghet, miljö, kostnad mm och rekommendation av fortsatt arbete görs. Rekommendationen ska motiveras utifrån Trafikverkets fyrstegsprincip, som kortfattat innebär att åtgärder i transportsystemet analyseras i tur och ordning i fyra steg: 1. Tänk om, 2. Optimera, 3. Bygg om, 4. Bygg nytt.

1: omfattar trafiksäkerhetsåtgärder i befintligt vägnät. Gång- och cykelvägar föreslås anläggas utmed Folkungavägen och utmed de delar av Vallsbergsvägen där det saknas i dagsläget. Fler passagemöjligheter med hastighetsdämpning föreslås utmed både Folkungavägen och Vallsbergsvägen. Planering för trafikåtgärd 1 pågår i separat projekt tillsammans med Trafikverket.

2A: omfattar en ny länk mellan Vallsbergsvägen och Folkungavägen öster om samhället.

2B omfattar alternativ för trafikering söder om trafikåtgärd 2A.

- 2B0: innebär att inga åtgärder genomförs på Vallsbergsvägen söder om anslutningen till länken från trafikåtgärd 2A. Åtgärden är schematiskt identisk med trafikåtgärd 2A.
- 2B1: innebär att Vallsbergsvägen söder om anslutningen till länken från trafikåtgärd 2A kompletteras med gång- och cykelbana och mittlinje. Dessa åtgärder är en del av trafikåtgärd 1. Trafikåtgärd 2B1 är schematiskt identisk med trafikåtgärd 2A.
- 2B2: innebär att den nya länken mot Folkungavägen öster om samhället ansluter öster om cirkulationsplatsen i korsningen mellan Vallsbergsvägen, väg 918 och väg 515, i stället för mot Vallsbergsvägen
- 2B3: innebär att en ny länk anläggs mellan länken från trafikåtgärd 2A och väg 918. I samband med denna länk stängs Vallsbergsvägens koppling till väg 918 och väg 515. Detta innebär att den södra delen av Vallsbergsvägen endast kommer trafikeras av lokaltrafik, medan passerande trafik använder den nya länken.



Kartan visar endast en schematisk illustration över ovan nämnda alternativ, alltså inte exakt läge av respektive vägenslutning. Alternativ 1 syns ej då det avser åtgärder i befintligt vägnät.

### Konsekvenser av trafikåtgärder

Att utveckla samhället med de planerade exploateringarna och Väderstad AB:s utökade verksamhet, utan att samtidigt utveckla infrastrukturen skulle leda till en sämre trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö i Väderstad.

Trafikåtgärd 1 kan öka tryggheten för oskyddade trafikanter, men riskerar samtidigt att försämra framkomligheten för bil-, buss- och godstrafik. Det skulle heller inte avhjälpa problemen med boendemiljön som de förväntat större trafikflödena orsakar.

För övriga åtgärder bedöms samtliga skapa en bättre trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. Endast trafikåtgärder 2B alternativ 2 och 3 bedöms ge en tydlig förbättring av boende- och vistelsemiljöerna i Väderstad, men det är också de som troligtvis kräver mest yta och har störst anläggningskostnad. Detta baseras helt på väglänkarnas bedömda längd och ungefärliga läge, men för mer exakta konsekvensbedömningar vad gäller ytanspråk och kostnader behöver mer detaljerade förslag finnas.

Konsekvens-matris	Nollalternativ	Trafikåtgärd 1	Trafikåtgärd 2A och 2B alternativ 0-1	Trafikåtgärd 2B alternativ 2	Trafikåtgärd 2B alternativ 3
Framkomlighet: Gång- och cykel	Försämring	Överlag förbättring	Förbättring	Förbättring	Förbättring
Framkomlighet: Kollektivtrafik	Oförändrat	Överlag försämring	Överlag försämring	Överlag försämring	Överlag försämring
Framkomlighet: Bil	Oförändrat	Överlag försämring	Effekt varierar	Överlag förbättring	Effekt varierar
Framkomlighet: Godstrafik	Oförändrat	Överlag försämring	Effekt varierar	Effekt varierar	Effekt varierar
Framkomlighet: Jordbruks	Oförändrat	Överlag försämring	Överlag försämring	Överlag försämring	Överlag försämring
Trafiksäkerhet: Gång- och cykel	Försämring	Överlag förbättring	Förbättring	Förbättring	Förbättring
Trafiksäkerhet: Bil	Överlag försämring	Överlag förbättring	Överlag förbättring	Överlag förbättring	Överlag förbättring
Trygghet för oskyddade trafikanter	Försämring	Överlag förbättring	Förbättring	Förbättring	Förbättring
Boende- och vistelsemiljö	Försämring	Överlag försämring	Effekt varierar	Överlag förbättring	Förbättring
Barriäreffekter	Överlag försämring	Oförändrat	Försämring	Försämring	Försämring
Intrång, ytanspråk och barriäreffekter	Inget ytterligare anspråk	Inget ytterligare anspråk	Ny väg kräver ny mark	Ny väg kräver ny mark	Ny väg kräver ny mark
Grov kostnadsbedömning	Ingen kostnad	27 mnkr enligt projektets GKI	28 - 52 mnkr + kostnad för åtgärd 1	30 - 56 mnkr + kostnad för åtgärd 1	40 - 76 mnkr + kostnad för åtgärd 1

Åtgärdernas konsekvenser har bedömts och sammanfattats i ovanstående tabell. Bedömningen utgår från en jämförelse med nuläget.

Utredningen slår fast att en ny väglänk inte behövs med anledning av expansionen av Väderstad ABs verksamhet. De problem vad gäller trafiksäkerhet och trygghet som upplevs i Väderstad i nuläget motiverar inte anläggandet av en ny väglänk, utan kan till stor del avhjälpas med mindre åtgärder av den typ som ingår i åtgärder inom befintligt vägnät som ingår i trafikåtgärd 1.

De tre planerade exploateringarna kommer inte heller motivera genomförandet av en ny väglänk under överskådlig framtid, eftersom utbyggnaden av dessa sker stegvis och då även ökningen av trafikflöden. När samtliga är fullt utbyggda bedöms dock inte trafikåtgärd 1 vara tillräckligt för att uppnå en önskad situation vad gäller trygghet och trafiksäkerhet för boende och oskyddade trafikanter, med de trafikflöden som kan förväntas. Enligt kommunens bedömning kan detta behov uppstå inom 15–20 år.

## Ändringar efter plansamråd

Planhandlingarna har kompletterats enligt nedan. Ändringar och kompletteringar av redaktionell karaktär och/eller mindre väsentliga för planens sakfrågor framgår inte av denna skrivelse.

- En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats.
- Utredningar som tagits fram och inarbetats i planhandlingarna
  - Utlåtande kring kumulativa effekter av verksamhetsbuller och trafikbuller.
  - Kompletteringsskrivelser kring dagvatten och skyfall.
  - Trafikutredning.
- Planbestämmelser som tillkommit
  - Belysning ska utformas behovsstyrd och riktas bort från bostäder. Uppåtriktad belysning ej tillåten.

- b<sub>1</sub> Markytans genomsläpplighet får inte försämras.
- b<sub>3</sub> Kulverterat dike. Får överbyggas.
- b<sub>4</sub> Marken ska anordnas så att avledning av dagvatten sker mot yta b<sub>2</sub>.
- b<sub>5</sub> Lägsta färdig golvhöjd för bottenplan samt ingång till källare är +109,5 meter över angivet nollplan.
- b<sub>6</sub> Lägsta färdig golvhöjd för bottenplan samt ingång till källare är +108,5 meter över angivet nollplan.
- a<sub>1</sub> Marklov krävs även för för trädfällning. Fällt träd ska ersättas genom återplantering inom 50 meter från gräns till väg 942.
- a<sub>2</sub> Marklov krävs även för åtgärder som kan försämra markytans genomsläpplighet.
- Sekundär egenskapsgräns.
- Planbestämmelser som ändrats
  - Bestämmelsen n<sub>2</sub> ersätts av n<sub>1</sub> med tillägget att träd får fällas ifall det eller hindrar drift och underhåll av markförlagd ledning, samt förbud mot upplag.
  - Utformningsbestämmelsen har kompletterats med att det gäller fasad som är synlig från och vetter mot väg 942 samt att förskjutningen ska vara minst 0,9 meter i djupled.
  - n<sub>3</sub> har ersatts med bestämmelsen b<sub>2</sub>. Marken ska utformas så att dagvattenfördröjning motsvarande minst 4500 kubikmeter effektiv volym kan anordnas. Ytan för bestämmelsen har justerats.
- Planbestämmelser som tagits bort
  - Uppsamlingsgatan GATA.
  - NATUR vid uppsamlingsgatan.
  - Kombinerad egenskapsgräns
  - n<sub>1</sub> Gräs, träd eller häck ska finnas inom minst 70% av egenskapsområdet. Marken får ej användas för upplag.
- Övriga ändringar och tillägg i planbeskrivningen
  - Förklaring till alla planbestämmelser.
  - Förtydligande kring kvartersmark för trafik (T).
  - Sammanfattning av exploateringsavtalets innehåll och konsekvenser av föreslagna åtgärder.
  - Förtydligande om exploateringsavtalets innehåll.
  - Förtydligande kring inlösen av mark.
  - Förtydligande om ledningsrätt.
  - Beskrivning av arkeologisk utredning.
  - Beskrivning av orsak till varför föreslagna uppsamlingsgatan med vägområde söderut utgår.

### **Synpunkter som inte tillgodoses**

Följande synpunkter har kommit in under plansamrådet men har inte kunnat tillgodoses.

### **Berörda enligt fastighetsförteckning**

Länsstyrelsen

*Minskning av andel fasadkulör vitt (NCS S 0602-Y) har ej gjorts.*

Vattenfall

*U-område för 22-kv-elledning har ej lagts till.*

### **Övriga**

Yttrande 2

Yttrande 3

Yttrande 4

Yttrande 5

Yttrande 6

Yttrande 7

Jonas Loiske

Planarkitekt