



Planbeskrivning

Detaljplan för Stendahls bil, Edet 1:17 m.fl.

Granskningshandling, 2026-07-10



LILLA EDETS
KOMMUN



Sammanfattning av planförslaget

Detaljplanen bekräftar befintlig markanvändning för bilförsäljning och skapar planmässiga förutsättningar för verksamhetens fortsatta drift och eventuella utbyggnad. Planområdet omfattar fastigheterna Lilla Edet 1:17 och 1:18 samt Siken 1 och 2 och Braxen 1 med delar av angränsande kommunala fastigheten, Lilla Edet 1:4 i Lilla Edets kommun, Västra Götalands län.

Planförslaget medger användningarna detaljhandel med skrymmande varor (**H₁**) och verksamheter (**Z**), vilket motsvarar både dagens verksamhet och dess framtida behov. Planområdet gränsar till E45, som är en primär transportled för farligt gods. Ett antal byggnadstekniska utförandebestämmelser reglerar därför hur ny och förändrad bebyggelse ska utformas för att minimera risker vid en eventuell olycka på vägen. Hänsyn tas även till angränsande bostadsbebyggelse i söder och väster genom bestämmelser om ventilationsutsläpp och möjlighet att uppföra ljusavskärmning.

Planförslaget bedöms vara förenligt med Lilla Edets översiktsplan, Översiktsplan 2050, och uppfyller gällande krav på hälsa, säkerhet och miljö. Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900) och bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan.

Ärendeinformation

Kommun: Lilla Edets kommun
Ärendenamn: Detaljplan för Stendahls bil, Edet 1:17 m.fl.
Diarienummer: KS 2023/301
Påbörjad: 2013-04-02 (KS 0478)
Upprättad: 2026-04-07, reviderad 2026-07-10
Handläggare: Alexandru Panait (Tyréns Sverige AB)

Detaljplanen är upprättad med standardförfarande enligt PBL 2010:900 samt Boverkets föreskrifter BFS 2020:5 och allmänna råd BFS 2020:6 och 2020:8

Tidplan

Samråd Kvartal 2 2016
Granskning Kvartal 3 2026
Antagande Kvartal 1 2027



Vad är en detaljplan?

I en detaljplan reglerar kommunen hur mark och vatten inom ett visst område får användas och bebyggas. Detaljplanen ska redovisa allmänna platser, kvartersmark och vattenområden samt var gränsen mellan dessa går. När en detaljplan vinner laga kraft får den rättsverkan och anger ramarna vid efterföljande bygglovsprövningar.

Planprocessen

När kommunen har fattat beslut om att arbeta fram ett förslag till detaljplan startar en planprocess. Kommunen väljer vilket förfarande förslaget ska handläggas med, i enlighet med plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Efter att planen har ställts ut för samråd beaktar kommunen eventuella synpunkter som har kommit in och gör justeringar i planhandlingarna. Detaljplanen ställs sedan ut för granskning innan den, förutsatt att inga synpunkter har inkommit som gör att planen behöver omarbetas, kan antas. Detaljplanen vinner laga kraft efter 3 veckor och blir då gällande såvida inte beslutet att anta detaljplanen överklagas.

Denna detaljplan startades ursprungligen med enkelt förfarande och var ute på samråd 2016. Under samrådet framfördes synpunkter bland annat om att risken för bakåtgripande skred i anslutning till planområdet behövde utredas ytterligare innan planarbetet kunde drivas vidare. Med anledning av detta pausades planarbetet. Sedan samrådet har kommunen genomfört stabilitetshöjande åtgärder vid Smörkullen i form av avlastschaktning och erosionsreducerande insatser, och bedömer nu att detaljplanen kan återupptas.

Mot bakgrund av den tid som förflutit sedan samrådet bedömer kommunen att planprocessen lämpligen bör fortsätta med standardförfarande enligt 5 kap. 7 § PBL. Eftersom de frågor som föranledde pausen nu är utredda och planhandlingarna är reviderade och kompletterade, utan att planens syfte eller inriktning förändrats i grunden, bedöms processen kunna återupptas direkt med granskning utan nytt samråd, i enlighet med 5 kap. 11 § PBL.



Figur 1 - Illustration över standardförfarande och dess olika skeden. Denna detaljplan är nu i granskningsskedet.

Planbesked. Den som vill att kommunen ska göra en detaljplan för ett visst område kan ansöka om ett planbesked där kommunen meddelar om de avser att inleda ett planarbete eller inte. Kommunen kan även inleda planarbete utan ett föregående planbesked.

Samråd. När kommunen har tagit fram ett förslag till detaljplan får fastighetsägare, hyresgäster som berörs av förslaget, länsstyrelsen, kommunala myndigheter och andra som har intresse av förslaget möjlighet att lämna synpunkter. Detta skede kallas samråd. Vid ett utökat förfarande ska kommunen informera om samrådet med en kungörelse i en ortstidning och på kommunens anslagstavla.

Planförslaget har varit ute på samråd 18 maj till 15 juni 2016. En samrådsredogörelse har tagits fram.



Granskning. Efter eventuella ändringar ställs planförslaget ut för granskning. Granskningens syfte är att visa det bearbetade planförslag som kommunen har för avsikt att anta. Under granskningstiden ges berörda intressenter en sista möjlighet att lämna synpunkter.

Antagande. Efter granskningen är endast mindre justeringar möjliga. Därefter antas detaljplanen av kommunfullmäktige. Den som lämnat skriftliga synpunkter under samrådet eller granskningen har möjlighet att överklaga antagandebeslutet under tre veckor.

Laga kraft. När tiden för överklagande har gått ut och ingen har överklagat vinner detaljplanen laga kraft. Om detaljplanen har överklagats sker en prövning i domstol. När ärendet är avgjort blir resultatet att planen vinner laga kraft eller att den upphävs.

Planhandlingar

Detaljplanen består av ett flertal handlingar:

- Planbeskrivning (denna handling), 2026-07-10
- Plankarta med bestämmelser, 2026-07-10
- Samrådsredogörelse, 2026-07-10

Planeringsunderlag

Nedan görs en sammanställning av de underlag som använts i planarbetet

Övriga handlingar

- Fastighetsförteckning, 2026-04-10 (publiceras inte digitalt med anledning av GDPR)
- Grundkarta, 2026-01-29

Utredningar

- Dagvatten- och skyfallsutredning, Norconsult, 2026-04-21
- Geoteknisk undersökning, Norconsult, 2014-09-01 (rev. 2016-11-21) och 2018-10-31
- Geoteknisk PM, Awer, 2026-07-07
- PM Trafik, Tyréns Sverige AB, 2026-03-02
- Reviderad riskanalys, Sweco, 2026-03-26

Kommunala underlag

- Översiktsplan för Lilla Edets kommun, 2026-04-01
- Bostadsförsörjningsprogram Lilla Edets kommun 2024–2028, 2025-01-29



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

DETALJPLANENS SYFTE	7
BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	7
BEFINTLIGT OMRÅDE	7
ALLMÄN PLATS	9
KVARTERSMARK	9
MOTIV TILL PLANBESTÄMMELSER	11
ANVÄNDNING AV MARK	11
EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK	11
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	13
KOMMUNALA PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	13
REGIONALA PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	14
RIKSINTRESSEN	15
HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN	15
MILJÖKVALITETSNORMER	15
MELLANKOMMUNALA INTRESSEN	15
NATUR	16
STRANDSKYDD	16
DAGVATTEN	16
HÄLSA OCH SÄKERHET	16
GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN	18
HYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN	20
FYSISK MILJÖ	21
SOCIALA FÖRUTSÄTTNINGAR	21
TEKNIK	21
SERVICE	22
TRAFIK	22
KONSEKVENSER	23
FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER	23
RIKSINTRESSEN	23
HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER 3 KAP. MILJÖBALKEN	FEL! BOKMÄRKET ÄR INTE DEFINIERAT.
MILJÖKVALITETSNORMER	24
MELLANKOMMUNALA FRÅGOR	24
MILJÖ	24
DAGVATTEN	25
HÄLSA OCH SÄKERHET	27
SOCIALA KONSEKVENSER	29



TRAFIK	30
GENOMFÖRANDEFRÅGOR.....	32
MARK- OCH UTRYMMESFÖRVÄRV	32
FASTIGHETSRÄTTSLIGA KONSEKVENSER	32
TEKNISKA FRÅGOR	33
EKONOMISKA FRÅGOR.....	34
ORGANISATORISKA FRÅGOR	34
KULTURVÄRDEN	FEL! BOKMÄRKET ÄR INTE DEFINIERAT.
PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING	35
MEDVERKANDE	35



Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att bekräfta befintlig markanvändning för bilförsäljning och säkerställa planmässiga förutsättningar för verksamhetens fortsatta etablering och eventuella utbyggnad. Planen möjliggör användningen detaljhandel med skrymmande varor och verksamheter, vilket motsvarar både dagens verksamhet och dess framtida behov.

Beskrivning av detaljplanen

Fastighetsägaren har med åren utökat den befintliga verksamheten, som består av försäljning av personfordon. I detta syfte har fastighetsägaren förvärvat närliggande fastigheter för att möjliggöra uppställning av försäljningsfordon och begärt ändring av detaljplan. Fastighetsreglering kan dock inte slutföras förrän att detaljplanen vunnit laga kraft. De förvärvade ytorna väster om befintlig anläggning har hårdgjorts eller uppgrusats och används idag för parkering och uppställning. Fastighetsägaren har därutöver önskemål om att på sikt kunna bygga ut befintlig försäljningshall åt väster inom planområdet. Detaljplanen medger därför en anpassad byggrätt som ger flexibilitet för en sådan framtida utbyggnad.

Planförslaget säkerställer samtidigt att ny- eller ombyggnad genomförs på ett sätt som uppfyller aktuella krav på säkerhet och hänsyn till omgivningen. Detta omfattar byggnadstekniska och riskreducerande åtgärder med anledning av närheten till E45, som är en primär transportled för farligt gods, samt skyddsåtgärder gentemot närliggande bostadsbebyggelse. Regleringarna säkerställer att en utveckling av verksamheten kan ske utan att medföra risker eller påtagliga konsekvenser för människors hälsa eller miljön.

Befintligt område

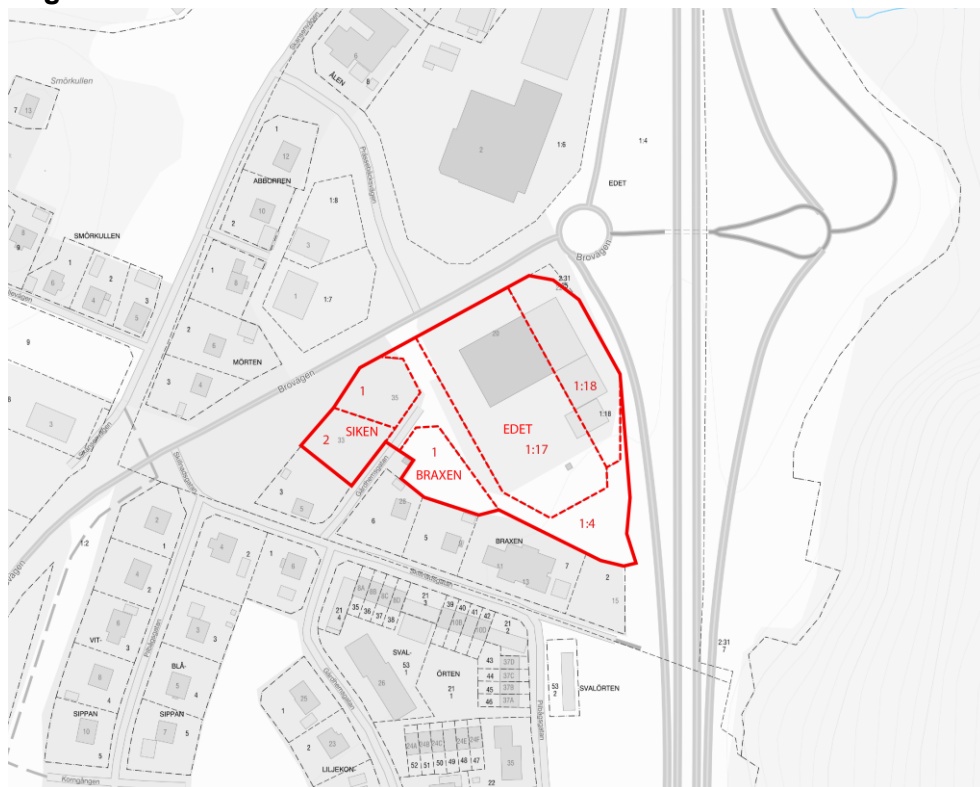
Planområdet avgränsas i öster av påfarten till väg E45 i öst och i väst/norr av Brovägen (väg 167). I söder angränsar området till bostadsbebyggelse bestående av fyra fristående villor. Planområdet är till största del flack, med ett något högre parti i den sydöstra delen intill väg E45.

Planområdet är 12 400 m² stort. Fastighetsägaren äger samtliga fastigheter som omfattas av planområdet, Edet 1:17, 1:18, 1:4, Braxen 1 samt Siken 1 och 2. Den tidigare kommunala park- och vägområdet har förvärvats av fastighetsägaren och ingår nu i den sammanhängande verksamhetsytan.

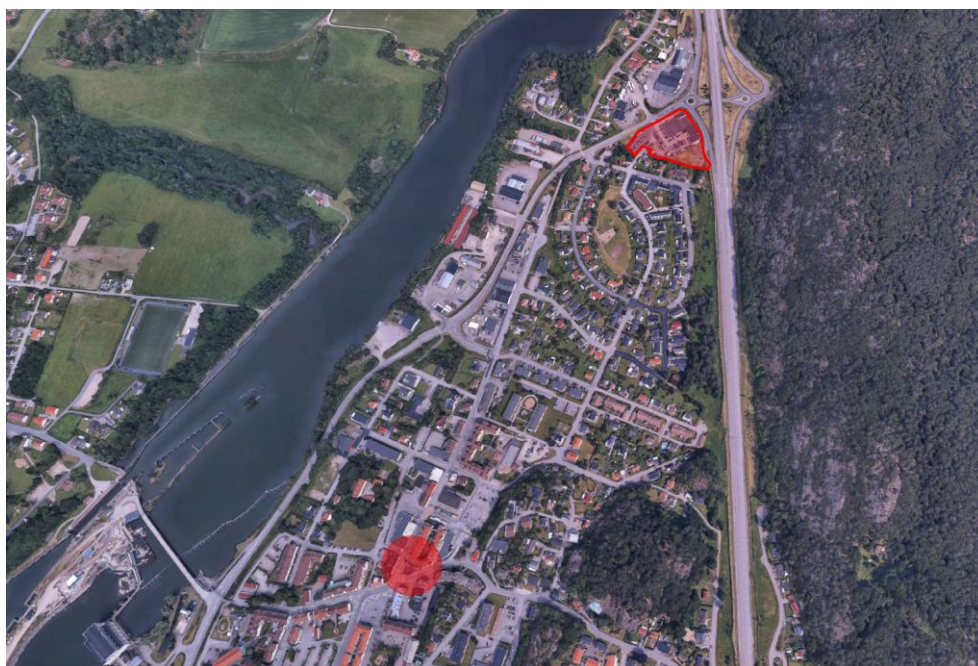
Befintlig bilhall har entré sin i nordväst mot Brovägen. Hallen har genomgått ett antal utbyggnader på senare år. Söder om byggnaden finns två mastar, varav en planeras att tas ned. I sydväst finns en transformatorstation, precis utanför planområdet. Genom planområdet har det tidigare gått en lokalgata, Gärdhemsgatan, som anslöt till Brovägen vid den befintliga infarten till verksamheten. Denna anslutning har stängts av i samband med att den kommunala marken övergick i privat ägo. Övriga ytor inom planområdet används idag främst för uppställning av försäljningsfordon, fördelade på både asfalterade och uppgrusade ytor.

Verksamhet omfattar idag enbart bilförsäljning och bilhall. Övriga funktioner som reparation, service, tvätt och montering bedrivs i företagets separata service- och verkstadanläggning, ca. 400 meter söderut längs Göteborgsvägen.

Läge



Figur 2 Kartsnitt över ianspråktaga fastigheter



Figur 3 Planområdetets läge i tätorten.



Allmän plats

Planförslaget reglerar inte allmän platsmark

Kvartersmark

Planförslaget omfattar enbart kvartersmark och medger i huvudsak användningen detaljhandel med skrymmande varor (**H₁**). Användningen syftar till att bekräfta befintlig bilhandelsverksamhet, där försäljning av personfordon utgör den huvudsakliga verksamhetsutövningen. Tidigare ambitioner uttryckta i samband med samrådet, såsom att möjliggöra även reparations- och serviceverksamhet samt biltvätt inomhus är inte längre aktuella. Dessa funktioner bedrivs idag i anläggningens separata service- och verkstadsanläggning längre söderut längs Göteborgsvägen.

Kvartersmarken regleras även med användningen verksamheter (**Z**), som ersätter användningen ”småindustri” i gällande detaljplan. Avsikten är att fortsatt medge en bredare flexibilitet för framtida verksamhetsutveckling, så att planområdet inte begränsas till ett renodlat detaljhandelsområde. Kombinationen av användningarna säkerställer på så sätt verksamhetens långsiktiga användbarhet och anpassningsbarhet. Dessa medger endast verksamheter med begränsad miljöpåverkan. Verksamheter inom **Z** får exempelvis inte ge upphov till betydande utsläpp till luft, höga bullernivåer, vibrationsstörningar eller annan påverkan som är olämplig i relation till närliggande bostadsbebyggelse. Miljöstörande industri, lackeringsverksamhet, kemisk hantering eller andra verksamheter med hög omgivningspåverkan ryms därmed inte inom användningen och inte är tillåtna inom planområdet.

Verksamhetsutövaren har behov av att på sikt kunna bygga ut befintlig bilhall. Planförslaget möjliggör en sådan utbyggnad inom en tydlig reglerad möjlig byggnadsvolym, som styrs av en högsta tillåtna nockhöjd om 8,5 meter (**h₁**) samt en största tillåtna byggnadsarea om 4800 m² (**e₁**). Byggrättens utbredning och placering i relation till närliggande fastigheter och omgivande mark styrs genom prickmark, som reglerar vilken mark inte får bebyggas. Mot bakgrund av den aktualiserade riskutredningens bedömning att risknivån är acceptabel för aktuell verksamhetstyp, anpassas byggrätten efter befintligt byggnadshörn som ligger närmast E45 i öst. Marken närmast E45 utöver detta regleras som prickmark och får inte bebyggas.

För att säkerställa en god riskhantering men hänsyn till närheten till E45, som är en primär transportled för farligt gods, samt till den angränsande bostadsbebyggelsen, omfattar planförslaget ett antal byggnadstekniska utförandebestämmelser. Dessa säkerställer att ny eller förändrad bebyggelse uppförs på ett sätt som minimerar risker för människors hälsa och miljön. Planen reglerar därmed bland annat att ventilationsutsläpp inte får anläggas närmare än 50 meter från bostadshus (**b₁**), och att friskluftsintag ska placeras på fasad som vetter bort från E45 (**b₂**), vilket reducerar risken för att farliga ämnen kommer innanför byggnaden vid en eventuell olycka. Vidare anger planen att utrymning ska kunna ske från fasad som vetter bort från vägen (**b₃**). Bestämmelserna gäller vid nybyggnad, tillbyggnad och ombyggnad. Befintlig byggnad uppfyller redan de förutsättningar som bestämmelserna reglerar avseende ventilationslösningar och möjlighet till säker utrymning, men utförandebestämmelserna säkerställer att motsvarande skyddsnivå bibehålls även vid framtida förändringar av bebyggelsen.



Inom planområdet finns underjordiska ledningar i form av el-, tele- och fiberledningar tillhörande. Dessa ledningar hamnar delvis under föreslagen byggrätt, därför regleras ett markreservat med en bredd om 4 meter i plankartan (u₁). Reservatet sträcker sig öst-västlig riktning och ansluter till Brovägen och Gärdhemsgatan, och syftar till att säkerställa utrymme och markåtkomst för befintliga och framtida underjordiska ledningar, samt möjliggöra eventuell omlokalisering av ledningarna i samband med byggnation inom fastigheten.

Avslutningsvis reglerar planförslaget att ytterligare utfarter mot angränsade gatunät inte får iordningställas genom bestämmelse *körbar förbindelse får inte finnas*.

Utformning av kvartersmark

Planområdet bekräftar i huvudsak den befintliga markanvändningen. Det innebär att större delen av kvartersmarken fortsatt kommer att nyttjas för uppställning av försäljningsfordon på både asfalterade och uppgrusade ytor. I framtiden kan en utbyggnad av befintlig bilhall ske åt väster, inom reglerad byggrätt.



Motiv till planbestämmelser

Användning av mark

Kvartersmark

Beskrivning och motiv

H₁

Detaljhandel med skrymmande varor

Motivet till användningen är att bekräfta befintlig verksamhet som avser försäljning av fordon. Markanvändningen motsvarar verksamhetens långsiktiga behov.

Z

Verksamheter

Motivet till bestämmelsen är att skapa en ändamålsenlig och långsiktigt hållbar flexibilitet för framtida verksamhetsutveckling inom planområdet. Z-användningen möjliggör därmed mindre verksamheter och servicefunktioner med begränsad miljöpåverkan, som bedöms förenliga med områdets läge.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

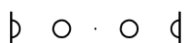
Planbestämmelse

Beskrivning och motiv



Marken får inte förses med byggnad

Motivet till bestämmelsen är att reglera förgårdsmark, byggnadsfritt avstånd till angränsande fastigheter, yta för dagvatten- och skyfallshantering samt lämpligt skyddsavstånd mot väg E45.



Körbar förbindelse får inte finnas

Motivet till bestämmelsen är att förhindra ytterligare utfarter eller anslutningar från planområdet till Brovägen eller E45. Syftet är att bibehålla trafiksäkerheten och undvika ökad belastning på Brovägen.

h₁

Högsta nockhöjd är 8,5 meter

Motivet till bestämmelsen är att begränsa nockhöjden till den befintliga hallens högsta byggnadsparti.

n₁

Parkering av och upplag med tunga fordon är inte tillåten.

Motivet till bestämmelsen är att säkerställa släntstabiliteten mot påfartsrampen till E45 inom det område närmast slänten och gabionmuren, som regleras med prickmark. Stabilitetsberäkningar visar att marken inom denna zon är stabil för en utbredd last om upp till 7,5 kPa, vilket rymmer uppställning av personfordon, men inte belastning från tunga fordon eller upplag. Bestämmelsen syftar till att förhindra sådan belastning.



- u₁** *Markreservat för allmännyttiga ändamål*
- Motivet är att säkerställa utrymme och markåtkomst för befintliga och framtida underjordiska ledningar, samt möjliggöra eventuell omlokalisering av ledningarna i samband med byggnation inom fastigheten.
- b₁** *Ventilationsutsläpp får inte anläggas närmare än 50 meter från bostadshus*
- Motivet till bestämmelsen är att säkerställa tillräckligt skyddsavstånd till närliggande bostadsbebyggelse och minska risken för olägenheter.
- b₂** *Friskluftsintag ska placeras på fasad som vetter bort från väg E45.*
- Motivet är att genom placeringen minska risken för att föroreningar från väg E45 ska nå friskluftsintaget vid olycka eller störningar i trafikmiljön.
- b₃** *Utrymning ska vara möjlig från fasad som vetter bort från E45*
- Motivet är att säkerställa att utrymning kan ske i riktning bort från E45 och på så sätt minska riskerna för människor vid olycka med farligt gods.
- e₁** *Största byggnadsarea är 4800 m²*
- Bestämmelsen reglerar den maximala omfattningen av ny bebyggelse inom planområdet och säkerställer att exploateringen sker i en skala som är anpassad till platsens förutsättningar, den befintliga byggnadsstrukturen samt omgivande bebyggelse.



Planeringsförutsättningar

Kommunala planeringsförutsättningar

Här redovisas kommunala planeringsförutsättningar och ställningstaganden i kommunala planeringsunderlag och beslut.

Översiktsplan

Lilla Edet har en ny gällande översiktsplan, *Översiktsplan 2050*, som antogs av kommunfullmäktige 2026-04-01. För aktuellt planområde anger översiktsplanen användningen ”utvecklad markanvändning - verksamheter och industri” för den del av planområdet som omfattar befintlig bilhall, samt ”ändrad markanvändning - verksamheter och industri” för resterande del som används för biluppställning. Vidare anger översiktsplanen att ”ytan hanteras i detaljplanearbete som syftar till att möjliggöra utvidgning av det intilliggande detaljhandelsområdet, som idag består av bilförsäljning”.

Översiktsplanen lyfter ett antal hänsynsaspekter för planområdet. Närheten till E45 innebär att dagvattenhantering och översvänningsrisk vid kraftiga skyfall är viktiga aspekter för att undvika negativ påverkan på vägen, som är av riksintresse. Vidare betonar översiktsplanen att byggnadstekniska åtgärder kopplade till risker, som hantering av farligt gods längs E45, ska säkerställas i detaljplanen. Översiktsplanen lyfter också att planområdet tidigare bedömts ligga i riskzonen för sekundärt skred vid ett initialt skred i älven, men att risken nu bedöms som acceptabel med hänsyn till de stabilitetshöjande åtgärder som genomförts i älvsälanten vid Smörkullen. Slutligen lyfts att hänsyn till närliggande bostadsbebyggelse ska hanteras genom byggnadstekniska krav i planbestämmelserna, i syfte att begränsa störningar och olägenheter från befintlig eller tillkommande verksamhet.



Figur 4 Utpekad markanvändning i ÖP2050 med planområdet markerat i rött.

Samtliga dessa aspekter hanteras i denna detaljplan, som bedöms vara förenlig med översiktsplanens ställningstaganden och markanvändning.



Detaljplan

Gällande plan är stadsplanen för området mellan E45, Brovägen och Skillnadsgatan, antagen 1986 och vann laga kraft 30 juli 1987. Stadsplanen reglerar användningen till "Småindustri och detaljhandel dock ej dagligvaror" med en byggnadshöjd på 5,0 meter samt "Bostäder", fristående i två våningar. Mellan verksamhetsområdet och bostäderna samt mot väg E45 är allmänplats park planlagd.



Figur 5 Kartutsnitt över gällande detaljplan, med planområdesgränsen i rött.

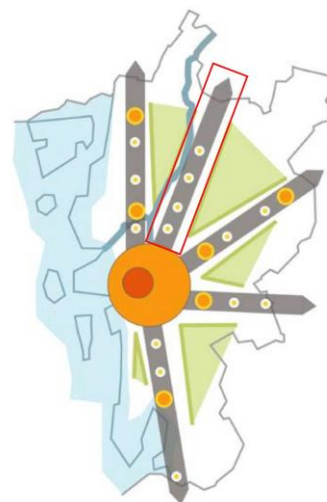
Planbesked

Kommunstyrelsen beslutade 2003-09-09, att ge före detta Miljö- och byggförvaltningen i uppdrag att påbörja arbetet med att upprätta en ny detaljplan för fastigheten Edet 1:17 m.fl. År 2013 inleddes planprocessen i samband med att planavtal upprättades (KS 2013/3152-1).

Regionala planeringsförutsättningar

Regionplan

Planområdet ligger i det regionala utvecklingsstråket längs E45, som i Göteborgsregionens strukturbild pekas ut som lämpligt för verksamheter med transportberoende funktioner. Detaljplaneförslaget är därför förenligt med de regionala strategierna om att lokalisera verksamheter med goda logistikbehov i anslutning till större leder och befintliga verksamhetsområden.



Figur 6 Göteborgsregionens strukturbild



Riksintressen

Kommunikation

Planområdet gränsas till väg E45, som är av riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Totalförsvaret

Planområdet är beläget inom påverkansområdet kring Vara väderradar och Landvetter flygplats MSA-område (minimum safety altitude/minimum sector altitude), som utgör riksintresse för totalförsvarets militära del.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Planområdet är exploaterad sedan tidigare. Planförslaget möjliggör viss ökad byggrätt inom redan ianspråktagen och hårdgjord mark. Utifrån miljöbalkens hushållningsbestämmelser bedöms planförslaget därmed utgöra en effektiv användning av markresurser.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Planområdet ansluter till genomfartsleden Brovägen samt ligger intill påfart till väg E45, som är en trafikbelastad riksväg.

Årsmedelvärdet för kvävedioxid (NO₂) vid planområdet beräknas till ungefär runt 4,0 µg/m³ (SMHI, Nationell modellering av luftkvalitet, 2023). Utsläppen av grova partiklar, PM₁₀, beräknas till ett årsmedelvärde om ca. 9,5 µg/m³. Dessa värden är lägre än både miljökvalitetsnormerna för PM₁₀ och målvärdet på under 15 µg/m³, som fastställts inom ramen för miljökvalitetsnormen "Frisk luft". Luftkvaliteten inom området bedöms därmed som god.

Vatten

Recipient för planområdet är Göta älv – Slumpåns mynning till Älvängen (*WA30431065*).

Vattenförekomsten klassas som kraftigt modifierad med anledning av vattenkraft, därmed bedöms ekologisk potential i stället för ekologisk status. Recipienten uppnår i dagsläget otillfredsställande ekologisk potential samt uppnår ej god kemisk status, bland annat på grund av förekomst av bromerad difenyleter (PBDE) och kvicksilver. MKN för recipienten är god ekologisk potential samt god kemisk ytvattenstatus.

Mellankommunala intressen

Planområdet gränsar inte till någon annan kommun och bedöms inte medföra direkta mellankommunala markanvändningskonflikter. Väg E45, belägen omedelbart öster om planområdet, utgör dock ett mellankommunalt och nationellt kommunikationsintresse som berör flera kommuner längs sträckningen.



Natur

Planområdet bedöms inte hysa några höga värden för natur, kultur eller rekreation. Öster om väg E45 och planområdet finns naturvärden klass 2 med lumvig ängsekskog av betydelse för landskapsbilden. Föreslagen utveckling bedöms inte medföra någon påverkan på denna.

Strandskydd

Planområdet omfattas inte av strandskydd.

Dagvatten

Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för vatten och dagvatten, och är anslutet till det kommunala dagvattensystemet. Dagvatten från planområdet avleds via en servisledning nedströms norrut mot utsläppspunkt i Göta älv, drygt 450 meter från planområdet.

Planområdet utgörs i huvudsak av hårdgjorda ytor i form av asfalterade parkerings- och uppställningsytor samt befintlig byggnad, vilket innebär begränsad infiltrationskapacitet och en relativt hög avrinningskoefficient. På fastigheten finns idag en oljeavskiljare som omhändertar dagvatten från verksamhetsytorna innan det avleds till det kommunala nätet.

Marken inom planområdet lutar svagt i västlig riktning mot Göta älv, dit dagvattenavrinningen naturligt sker och där den fångas upp av dagvattenservisen. Strax väster om planområdet stiger dock marknivån något, vilket skapar en lokal lågpunkt i anslutning till planområdets västra del där överskottsvatten från ytavrinningen inom planområdet samlas innan det når dagvattennätet.

En översiktlig kapacitetsbedömning av det befintliga dagvattensystemet nedströms planområdet visar att systemet som helhet bedöms klara flöden motsvarande ett 10-årsregn utan allvarliga konsekvenser, även om enskilda ledningssträckor riskerar att bli hydrauliskt överbelastade vid kraftigare regn.

Det saknas i dagsläget kommunala riktlinjer för dagvatten i form av dagvattenpolicy eller dagvattenplan.

Hälsa och säkerhet

Omgivningsbuller

De tillåtna användningarna detaljhandel med skrymmande varor (H1) och verksamheter (Z) bedöms medföra begränsad bullerpåverkan. Industri- eller verkstadsverksamhet med mekanisk bearbetning, kompressorer eller annan bullrande utrustning medges inte inom planområdet. Den bullerpåverkan som kan uppstå är i stället kopplad till fordonsrörelser inom fastigheten, såsom förflyttning, uppställning och provkörning av fordon i samband med den normala bilhandelsverksamheten.

Denna typ av störning är inte konstant och förekommer huvudsakligen under dagtid på vardagar samt lördag, i linje med verksamhetens ordinarie öppettider. Bullernivåerna bedöms därmed vara av begränsad karaktär.

Risk för översvämning

Planområdet ligger på en höjd om +12 till +13 meter över havsnivån (RH2000) och omfattas inte av risk för översvämning vid höga flöden i Göta älv.



Skyfall

Topografin inom planområdet skapar vissa lågpunkter där ytvatten samlas vid kraftiga skyfall. Marken lutar generellt från öster och sydost mot planområdets västra del, vilket innebär att ytavrinning vid extrema regn naturligt leds mot planområdet från omgivande höjder.

En skyfallsanalys har genomförts i Scalgo i dagvatten- och skyfallsutredningen (Norconsult, 2026). Analysen identifierar två tydliga lågpunkter i anslutning till planområdet. Den ena utgörs av viadukten vid cirkulationsplatsen mot E45 i norr, där stora flöden från de östra sluttningarna koncentreras vid extrema regn. Denna lågpunkt utgör ett känt problemområde vid kraftig nederbörd, och påverkas inte av vattenansamlingar från planområdet. Den andra lågpunkten finns i planområdets västra del längs Brovägen, där vatten samlas till följd av att marknivån stiger något väster om planområdet och begränsar avrinningen i den riktningen.



Figur 7 Rinnvägar och lågpunkter inom planområdet i befintlig situation. Blå linjer visar huvudsakliga flödesvägar, blå pilar anger flödesriktning och grön-, gul- och rödfärgade ytor illustrerar potentiella vattenansamlingar vid olika vattendjup. Norconsult, 2026.

Sammanfattningsvis innebär topografin att planområdet vid extrema regn kan ta emot ytavrinning från omgivande mark, samtidigt som avrinningen västerut är begränsad av befintlig bebyggelse och höjdförhållanden. Detta ställer krav på att exploatering inom planområdet utformas med en genomtänkt höjdsättning och avrinningsvägar som säkerställer att skyfallsvatten kan ledas bort utan att skada byggnader eller förvärra situationen nedströms.

Risker från transporter med farligt gods

Väg E45 är klassad som primär transportled för farligt gods, vilket innebär att den ingår i det lämpliga huvudvägnätet för genomfartstrafik med farliga ämnen. Länsstyrelsen i Västra Götaland kräver att riskfrågor hanteras vid detaljplanering inom 150 meter från vägen.



Trafik med farligt gods på E45 förbi planområdet uppgår enligt Trafikverkets uppgifter till ca 52 fordon per årsmedeldygn, vilket motsvarar ca 19 000 transporter per år. Prognosen för år 2040 visar på i stort sett oförändrade flöden om ca 51 fordon per årsmedeldygn. Den skyltade hastigheten på sträckan är 100 km/h. Brandfarliga vätskor och gaser utgör den dominerande riskfaktorn och står sammantaget för den största andelen av transporterna, även om andelen brandfarliga vätskor minskat något sedan tidigare mätningar.

En riskanalys avseende transporter av farligt gods upprättades av Norconsult 2014 i samband med det ursprungliga planarbetet. Analysen visade att samhällsriskerna för fastigheterna Lilla Edet 1:17 m.fl. delvis befann sig inom det så kallade ALARP-området, där ytterligare åtgärder bör utredas, medan individrisken bedömdes som acceptabel på ett avstånd om minst 25 meter från vägen. Befintlig byggnad ligger som närmast ca 26 meter från vägkant i ett hörn.

Sweco har på uppdrag av Lilla Edets kommun genomfört en aktualitetsprövning av riskutredningen (Sweco, 2026). Prövningen konstaterar att förutsättningarna förändrats något sedan 2014, framförallt gällande den skyltade hastigheten som har höjts från 90 till 100 km/h. Personnärvaron på fastigheten har också ökat något och verksamhetens inriktning har förändrats genom att lackeringsverksamheten inte längre är aktuellt. Trafikflödena av farligt gods bedöms vara i stort sett oförändrade fram till 2040.

Risk skred, ras och erosion

Planområdet ligger ca. 200 meter sydost om Smörkullen, som historiskt sett har varit ett område identifierat av bl.a. Statens geotekniska institut (SGI) som ett riskområde för skred. Planområdet har i samband med samrådet uppmärksammat av SGI kunna vara utsatt för bakåtverkande påverkan vid ett initialt skred i älvsälanten intill Smörkullen.

Den risken har dock åtgärdats i samband med att kommunen genomfört stabilitetshöjande åtgärder och erosionssäkring längs älvsälanten, bl.a. utanför Smörkullen år 2023. Stabiliteten i området har efter genomförda åtgärder bedömts som god. Erosionsrisken behöver dock fortsatt följas.

Markföroreningar

Enligt Länsstyrelsens MIFO-databas (Metodik För Inventering av Förorenade Områden) finns inga objekt identifierade inom aktuellt planområde. Inga miljötekniska markundersökningar har heller utförts inom aktuellt planområde. Planerad utbyggnad av en bilverkstad medför att området bör klassas som MKM (mindre känslig markanvändning).

Inom området finns inga uppgifter om att någon förorenande verksamhet pågått. Det bedöms i nuläget inte finnas något behov av miljötekniska undersökningar inom planområdet.

Geotekniska förhållanden

Planområdet är relativt flackt och består av i huvudsak hårdgjorda ytor med nivåer mellan cirka +12 meter och +13 meter generellt och upp till ca +17 meter vid en höjd i sydost. Marken har utretts i samband med tidigare utbyggnader av befintlig verksamhet och utgörs av en homogen jordlagerföljd bestående av fyllnadsmaterial och torrskorpelera över mäktiga lager av lera på en djup om 20–25 meter med underliggande friktionsjord och berg. Grundvattenytan ligger normalt 1–1,5 meter under markytan. För området föreligger normal radonrisk.



En geoteknisk undersökning togs fram av Norconsult 2014, reviderad 2016, där stabiliteten bedömdes som tillfredsställande för såväl befintliga som planerade förhållanden. I samband med samrådet framförde SGI synpunkter på att risken för bakåtgripande eller sekundära skred från området vid Smörkullen behövde belysas ytterligare innan planarbetet kunde drivas vidare. Den frågan har därefter behandlats i Norconsults fördjupade stabilitetsutredning för Skansenvägen från 2018, som omfattar området längs Göta älv i anslutning till Smörkullen och som uttryckligen beaktar påverkan på aktuellt planområde för Stendahls bil.

I 2018 års utredning redovisas stabilitetsberäkningar i fem representativa sektioner (A–E). De minst gynnsamma stabilitetsförhållandena konstaterades i området närmast Göta älv strax norr om Smörkullen, sektion E, där säkerhetsfaktorn beräknades till under godtagbar nivå ($F_{\text{komb}} = 0,86$). För den sektion som är direkt relevant för planområdet, sektion D söder om Smörkullen, redovisas säkerhetsfaktorer om $F_{\text{komb}} = 1,10$ och $F_{\text{od}} = 1,10$, vilket uppfyller lägsta godtagbara nivå för tillfredsställande stabilitet i säkerhetsklass 3.

Utredningen behandlar även specifikt risken för bakåtgripande skred från ett hypotetiskt initialscred mot Göta älv. Utredningen konstaterar att sådana skred osannolikt når hela vägen till detaljplanegränsen. Detta eftersom de djupare jordlagren innehåller lokalt lera med mycket hög sensitivitet, men de översta 10–12 meterna består av lera som inte är kvick, vilket innebär att skredmassor bedöms kunna ligga kvar och verka som mothåll för ett vidare skredförlopp. Utredningen anger vidare uttryckligen att planområdet för Stendahls bil, som är beläget ca 200 meter från Göta älv på marknivån +12 till +13, ska betraktas som stabilt under rådande förhållanden.

Den fördjupade stabilitetsutredningen visade dock att området strax norr om Smörkullen (sektion E) inte uppfyllde kraven för tillfredsställande stabilitet och att stabilitetshöjande åtgärder krävdes. Avschaktning av släntrön föreslogs som lämplig åtgärd. Under 2023 genomförde kommunen dessa stabilitetshöjande åtgärder vid Smörkullen i form av avlastschaktning och erosionsreducerande insatser. SGI bedömde i ett yttrande från augusti 2024 (*Stabilitet i området vid vägskanan i Lilla Edet*) att området runt Smörkullen efter genomförda åtgärder uppnår tillfredsställande stabilitet och att ingen akut skredrisk föreligger. SGI rekommenderar fortsatt uppföljning av erosionsförhållanden längs älven, men identifierar inga behov av ytterligare stabilitetsutredningar inom planområdet.

Ursprunglig utredning (Norconsult, 2014) omfattade stabilitetsberäkningar med en antagen last på 30 kPa inom planområdet, vilket motsvarar den belastning som en utbyggnad enligt planförslaget bedöms ge upphov till. Beräkningarna visar att stabiliteten med god marginal uppfyller kraven för den säkerhetsklass som gäller för platsen. Byggrätten i detaljplanen är utformad så att den ryms inom de lastförutsättningar som stabilitetsbedömningen vilar på.

Gällande grundläggning bedöms lätta enplansbyggnader kunna grundläggas med platta på mark, medan tyngre byggnader bör totalavlastas med lättfyllning eller grundläggas på pålar till fast botten. Vid tillbyggnad bör grundläggningen anpassas till befintlig byggnads konstruktion och utformas med hänsyn till sättningsrisker.

Planförslaget innebär ingen ändrad markanvändning av sådant slag att stabilitetsförhållandena försämras. Jämfört med samrådshandlingen har byggrätten dessutom begränsats något, bland annat för att öka avståndet mot brovägen och säkerställa ytor för dagvattenhantering. Mot denna bakgrund



bedöms den ursprungliga geotekniska utredningen (Norconsult, 2014) tillsammans med den fördjupade stabilitetsutredningen för Skansenvägen (Norconsult, 2018) och kommunens skredsäkringsåtgärder tillsammans SGIs yttrande från 2024 sammantaget utgöra tillräckligt underlag för detaljplanens genomförande. Vid projektering och bygglov ska grundläggning och eventuella lasttillskott hanteras enligt de rekommendationer som anges i de objektspecifika geotekniska utredningarna.

Stabiliteten mot väg E45

Awer Geoteknik har på uppdrag av kommunen upprättat en kompletterande stabilitetsutredning (Awer, 2026) i syfte att undersöka dimensioneringsförutsättningar för den gabionmur som ligger intill planområdet och löper längs den södergående påfartsrampen vid Trafikplats Lilla Edet norra, samt att kartlägga det eventuella behovet av lastrestriktioner för planområdet. Gabionmuren bedöms ha uppförts i samband med vägkonstruktionen (projektet för E45 längs sträckan) av utrymmesskäl, och inte på grund av geotekniska förhållanden.

Utredningen behandlar specifikt stabiliteten mellan befintlig och nybyggnad och påfartsrampen. Utredningen visar att stabiliteten uppfyller kraven på säkerhetsfaktor för befintliga förhållanden. Den planerade byggrätten har i beräkningarna antagits till utbredd last om 15 kPa, som motsvara en byggnad om cirka 1,5 våningsplan. Stabiliteten bedöms som tillfredställande även för detta lastfall. För ytan mellan befintlig byggnad och slänten med gabionmuren, som i planförslaget regleras med prickmark, visar utredningen att en utbredd last om upp till 7,5 kPa bedöms som tillfredställande. Som jämförelse medför en bilparkering laster om upp till 5 kPa. För att säkerställa att denna last inte överskrider regleras området mot slänten med bestämmelse **n₁**, som förhindrar parkering och upplag med tunga fordon.

Vidare anger utredningen att nybyggnation som medför laster överstigande 15 kPa förutsätter pågrundläggning. Grundläggning och eventuella lasttillskott hanteras som en genomförandeförutsättning vid projektering och bygglov, i enlighet med de objektspecifika geotekniska utredningarnas rekommendationer.

Sammanfattningsvis bedöms dimensioneringsförutsättningarna för gabionmuren inte medföra behov av ytterligare lastrestriktioner för planområdet utöver vad som regleras genom prickmark och bestämmelsen **n₁**.

Hydrologiska förhållanden

Planområdet ligger ca. 200 meter från Göta älv och utgörs i huvudsak av hårdgjorda ytor med begränsad infiltrationskapacitet. Ytavrinningen sker i huvudsak i västlig riktning mot Göta älv, dit dagvattenavrinningen naturligt leds. Strax väster om planområdet stiger marknivån något, vilket skapar en lokal lågpunkt i anslutning till planområdets västra del. Ytavrinning samlas här och ansluter till det befintliga dagvattennätet via ledningar längs Brovägen.

Jordlagerföljden inom planområdet består av fyllnadsmaterial och torrskorpelera över mäktiga lerlager. Genomsläppligheten i de övre jordlagren är begränsad, vilket innebär att naturlig infiltration till grundvattnet är liten. Grundvattenytan bedöms ligga normalt 1–1,5 meter under markytan och varierar under året beroende på nederbörds- och avrinningsförhållanden. Det underliggande



friktionslagret bedöms stå i direkt kontakt med Göta älv, vilket föranleder att grundvattennivån i viss mån påverkas av älvens vattennivå.

Enligt Länsstyrelsen i Västra Götaland finns det inga markavvattningsföretag inom eller i anslutning till planområdet. Planområdet har tidigare ingått i inre skyddszon för vattenskyddsområde för Göta älv och Vänersborgsviken. Regeringen upphävde 2025 beslutet om vattenskyddsområde, men ärendet prövas på nytt. Planrådets läge i relation till Göta älv och det tidigare vattenskyddsområdet innebär att särskild hänsyn ska tas till dagvattnets föroreningsinnehåll vid exploatering, vilket hanteras i detaljplanen genom dagvatten- och skyfallsutredningen (Norconsult, 2026).

Fysisk miljö

Den fysiska miljön inom planområdet domineras av befintlig bilhall som är belägen i nordöstra delen av fastigheten, i vinkel mot cirkulationsplatsen vid E45 och Brovägen. Byggnaden har ett högt inglasad parti riktat mot cirkulationsplatsen, där även huvudentrén är placerad, vilket ger anläggningen ett tydligt intryck mot det omgivande vägnätet. Söder om byggnaden finns två skyltstolpar med skyltar för de bilmärken som säljs vid anläggningen, vilka är väl synliga från E45.

Övriga ytor inom planområdet utgörs i huvudsak av hårdgjorda eller uppgrusade parkerings- och uppställningsytor för försäljningsfordon. Planområdet avgränsas i norr av Brovägen, i öster av E45 och i söder och väster av befintlig bostadsbebyggelse längs Gärdhemsgatan och Skillnadsgatan.

Planområdet ligger i ett övergångsläge mellan det storskaliga infrastrukturlandskapet kring E45 och den mer småskaliga bostadsbebyggelsen i väster och söder. Cirkulationsplatsen och E45 utgör tydliga fysiska barriärer mot öster, medan gränsen mot bostadsbebyggelsen i söder och väster är mer direkt.

Sociala förutsättningar

Planområdet är beläget i ett område med blandad markanvändning där bostadsbebyggelse och verksamheter ligger i direkt anslutning till varandra. Närmast planområdet i söder och väster finns bostadsfastigheter längs Gärdhemsgatan och Skillnadsgatan. I övrigt präglas omgivningen av infrastruktur och verksamheter kopplade till E45-korridoren.

Utöver arbets- och servicetillfällen saknar området publika mötesplatsen eller mötesplatser eller vistelseytor för allmänheten.

Teknik

Vatten och avlopp

Planområdet är anslutet till det kommunala vatten- och avloppsnätet. Den planerade utökningen av verksamheten bedöms inte ge någon väsentlig ökning av vattenförbrukning eller spillvattenflöden, då verksamheten är renodlad bilförsäljning utan serviceverkstad eller tvättanläggning.

På fastigheten finns oljeavskiljare för omhändertagande av dagvatten från verksamhetsytor. Vid eventuell om- eller tillbyggnad ska det säkerställas att dagvatten från nya hårdgjorda ytor och golvbrunnar ansluts till oljeavskiljare innan avledning till det kommunala nätet.



Befintlig dagvattenservis har en beräknad hydraulisk kapacitet om 44 l/s med en dimension om 200 mm, vilket bedöms vara otillräckligt för att hantera dagvattenflöden vid de återkomsttider som gäller för området. Det rekommenderas därför att befintlig servisledning ersätts med en ledning av större dimension, förslagsvis ca 400 mm, i samband med genomförandet av detaljplanen. Detta är en förutsättning för att det framtida dagvattensystemet ska fungera tillfredsställande.

Vid genomförande av detaljplanen kommer förbindelsepunkternas lägen att behöva ses över om fastighetsindelningen förändras.

Service

Närmaste samhällsservice är Rusta med tillhörande mack och småbutiksverksamhet. Dessa ligger ca. 500 meter norr om planområdet.

Lilla Edets centrum ligger ca. 800 meter söder om planområdet. Där hittas livsmedelsbutik, apotek, restauranger och annan typisk centrumverksamhet.

Trafik

Motortrafik

Planområdet nås via befintlig utfart till Brovägen (väg 167). Befintlig trafiksituation består av kundbesök, personaltrafik, interna fordonsförflyttningar samt lättare leveranser. Verksamheten tar emot kunder under vardagar och lördagar. Antalet kundrelaterade besök uppges uppgå till ca. 15 - 25 per dag. Personal bedöms i nuläge generera ca 20–40 resor dagligen. Leveranser till bilhallen består av lättare transporter om ca 1–3 fordon per dag. Tunga transporter såsom bärgare och biltransporter sker inte till denna lokal utan till verksamhetens anläggning på Göteborgsvägen. Mellan de båda lokalerna sker dagliga interna fordonsförflyttningar om ca 5–10 rörelser utspridda över dagen. Sammanfattningsvis uppges verksamheten generera ca. 40–80 transportrörelser per dag.

Kollektivtrafik

Hållplatsen Skansenvägen ligger i direkt anslutning till planområdet längs Brovägen. Här går två busslinjer med 19 respektive 14 turer per dag.

Gång- och cykel

Väg 167 (Brovägen) har idag en gång- och cykelväg på dess södra sida. Denna slutar dock tvärt vid busshållplats Skansenvägen. En fortsättning av sträckan för gång- och cykelväg saknas därmed precis utanför planområdet. Kommunen har ambition på att på sikt komplettera den avsaknaden sträckan.

Parkering

Idag har verksamhetsutövaren parkeringsytor inom den egna fastigheten. I nuläget finns det 15 kundparkeringsplatser, och 26 personalparkeringsplatser. Parkeringskapaciteten är god och parkering avses fortsatt lösas inom kvartersmark.



Konsekvenser

Fastigheter och rättigheter

Verksamhetsutövaren har förvärvat samtliga fastigheter inom planområdet.

Möjlighet till ledningsrätt inom planområdet möjliggörs inom u-områden (**u₁**).

Riksintressen

Kommunikation

Väg E45 är av riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. En riskanalys har tagits fram då byggrätten ligger inom 150 meter från vägkanten av E45, och en aktualitetsprövning av riskutredningen har genomförts 2026 (Sweco, 2026).

Befintlig byggnad ligger som närmast ca 26 meter från vägkant, vilket understiger det avstånd om 30 meter som Trafikverket eftersträvar som bebyggelsefritt. Mot bakgrund av aktualitetsprövningens bedömning att risknivån är acceptabel för aktuell verksamhetstyp även på detta avstånd ges den aktuella byggnadsdelen samma byggrätt som resterande del av fastigheten. Marken närmast E45 utöver detta regleras som prickmark och får inte bebyggas.

Riskhanteringen säkerställs genom ett antal byggnadstekniska utförandebestämmelser som syftar till att minska konsekvenserna vid en eventuell olycka på E45, genom att reglera placering av friskluftsintag, utrymning och ventilationsutsläpp.

Stabiliteten mellan befintlig byggnad och slänten ner mot påfartsrampen till E45 har utretts och stabiliteten uppfyller erforderlig säkerhetsfaktor för både befintliga förhållanden och den planerade byggrätten. Planområdet bedöms därmed inte medföra risk för ras eller skred mot vägen. Ytan mot slänten och gabionmuren regleras med prickmark i kombination med planbestämmelsen **n₁**, som förhindrar parkering och upplag med tunga fordon och därmed säkerställer att den markbelastning som bedömts tillfredsställande inte överskrids.

Skyfallsanalysen i dagvatten- och skyfallsutredningen (Norconsult, 2026) identifierar en lågpunkt vid cirkulationsplatsen och viadukten mot E45, där stora flöden från de östra sluttningarna samlas vid extrema regn. Denna lågpunkt ligger utanför planområdet. Planförslaget bedöms inte förvärra denna situation, eftersom dagvatten från planområdet fördröjs lokalt inom fastigheten i makadamdiken. Planerad exploatering bedöms därmed inte bidra till ökad översvänningsrisk vid eller i anslutning till E45.

Sammanfattningsvis bedöms detaljplanen inte innebära några påtagliga konsekvenser för riksintresset för kommunikation. Planen reglerar att stabiliteten mot vägen är säkerställd genom prickmark och bestämmelsen **n₁**, att ingen ökad belastning sker på vägen i övrigt, att området utformas med hög skyddsnivå avseende farligt gods, och att dagvatten- och skyfallshanteringen inte försämrar situationen nedströms.



Miljö kvalitetsnormer

Luft

Planförslaget bedöms inte innebära en sådan trafikstring att miljö kvalitetsnormerna för luft skulle överskridas.

Vatten

Recipient för planområdet är Göta älv – Slumpåns mynning till Älvängen (*WA30431065*). Planområdet har tidigare ingått i inre skyddszon för vattenskyddsområde för Göta älv och Vänersborgsviken. Regeringen upphävde 2025 beslutet om vattenskyddsområde, men ärendet prövas på nytt. Då planområdet ligger inom den tidigare inre skyddszonen, vars behov inte ifrågasatts, har exempelvis den aktualiserade dagvatten- och skyfallsutredningen tillämpat riktvärden för mycket känslig recipient i enlighet med Miljöförvaltningen Göteborgs Stads riktlinjer.

Genomförda föroreningsberäkningar i samband med utredningen visar att samtliga halter och mängder minskar efter rening i makadamdiken inom planområdet jämfört med befintlig situation. Även om vissa ämnen fortfarande överskrider jämförvärden i själva utsläppspunkten från planområdet bedöms dessa halter spädas ut innan dagvattnet når recipienten via det kommunala ledningsnätet.

Planområdet bedöms därmed inte bidra med någon otillåten försämring av recipientens status och planerad exploatering bedöms inte heller äventyra möjligheterna att nå satta MKN för recipienten.

Mellankommunala frågor

Väg E45 utgör ett mellankommunalt och nationellt kommunikationsintresse som berör flera kommuner längs sträckningen. Planförslaget tar hänsyn till detta intresse och bedöms inte medföra någon påtaglig påverkan på vägens funktion eller framkomlighet.

Miljö

Ställningstagande 4 kap. 33 b § plan- och bygglagen (2010:900)

En undersökning om betydande miljöpåverkan genomfördes i samband med samrådet år 2016, enligt 5 kap. 11 a § plan- och bygglagen (2010:900) och 6 kap. 5–6 §§ miljöbalken, varvid Länsstyrelsen bekräftade att planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan (*Länsstyrelsen Västra Götaland, yttrande 2016-06-15*). Undersökningen har uppdaterats inför granskning med hänsyn till de kompletterande utredningar som tillkommit samt de justeringar av planförslaget som gjorts sedan samrådet. Bedömningen redovisas i sin helhet nedan i planbeskrivningen. Slutsatsen kvarstår - detaljplanen bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan.

Miljöbedömning

Enligt plan- och bygglagen (2010:900) 4 kap. 33 § ska kommunen undersöka om genomförandet av en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Undersökningen görs med stöd av miljöbalkens 6 kap. samt förordningen (2017:966) om miljöbedömningar. Om planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan behöver ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.



Planförslaget syftar till att bekräfta befintlig markanvändning för bilförsäljning och möjliggöra en begränsad utbyggnad av befintlig verksamhet. Planen medger användningarna detaljhandel med skrymmande varor och verksamheter, och innebär ingen förändring till mer störande verksamhet. Serviceverkstad, lackeringsverksamhet och biltvätt ingår inte i de tillåtna användningarna.

Vid undersökningen har följande aspekter beaktats:

Buller. Planförslaget bedöms inte leda till ökade bullernivåer jämfört med dagens situation. Den dominerande bullerkällan i området är E45, som redan idag genererar betydande buller mot omgivningen. Verksamhetens karaktär är renodlad bilförsäljning utan verkstad eller tvätt. Vid en eventuell utbyggnad skulle fordonsuppställning som idag sker utomhus i huvudsak ske inomhus, vilket skulle innebära minskade bullernivåer mot omgivningen.

Farligt gods. Planområdet ligger inom 150 meter från E45, som är en primär transportled för farligt gods. Aktualitetsprövningen av riskutredningen visar att risknivån är acceptabel med föreslagna skyddsåtgärder. Planen reglerar byggnadstekniska utförandebestämmelser som minimerar konsekvenserna vid en eventuell olycka på vägen.

Dagvatten och recipient. Planförslaget medför ökade hårdgjorda ytor och därmed ökade dagvattenflöden och föroreningsbelastning jämfört med befintlig situation. Dagvatten- och skyfallsutredningen visar att dessa effekter kan hanteras genom fördröjning och rening i exempelvis makadamdiken inom fastigheten. Efter rening bedöms planområdet inte bidra till någon försämring av recipientens status, och planerad exploatering bedöms inte negativt påverka möjligheterna att nå satta MKN för Göta älv.

Geoteknik och stabilitet Frågan om skredrisk och bakåtgripande skred från Göta älv har tidigare utretts ingående. Kommunen har genomfört stabilitetshöjande åtgärder vid Smörkullen. Stabiliteten mot E45 har undersökts. Planområdet bedöms som stabilt.

Naturvärden och kulturmiljö. Planområdet utgörs redan exploaterad hårdgjord verksamhetsmark utan kända natur- eller kulturmiljövärden. Planförslaget bedöms inte påverka skyddade arter, biotoper eller kulturhistoriska värden.

Bedömning. Detaljplanen bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan. Planförslaget innebär ingen förändring till mer störande markanvändning, och de miljöaspekter som är relevanta för planområdet hanteras genom utredningar och planbestämmelser. Bedömningen om att någon miljökonsekvensbeskrivning inte behöver upprättas kvarstår.

Dagvatten

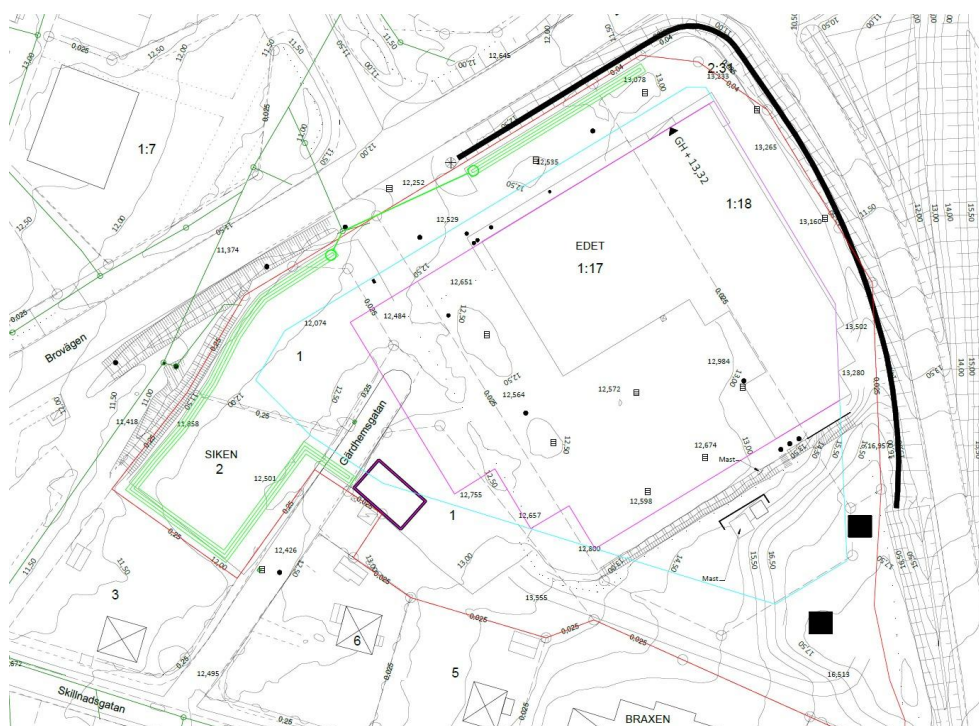
Norconsult har på uppdrag av Lilla Edets kommun genomfört en dagvatten- och skyfallsutredning för planområdet (Norconsult, 2026). Utredningen kompletterar tidigare framtagna VA-utredningar från 2015 och grundas på dagens krav, praxis och förutsättningar enligt Svensk Vattens publikation P110.

Planförslaget möjliggör en ökad andel hårdgjorda ytor genom möjlighet för tillkommande bebyggelse och parkeringsytor, vilket leder vid en högsta möjlig exploatering leder till ökade dagvattenflöden



jämfört med befintlig situation. Dagvattenflöden har beräknats för både befintlig och framtida situation med hänsyn tagen till klimatfaktor. En översiktlig kapacitetsbedömning av befintligt dagvattensystem nedströms planområdet visar att systemet som helhet bedöms klara av att avleda flöden motsvarande ett 10-årsregn utan allvarliga konsekvenser, även om enskilda ledningssträckor riskerar att bli hydrauliskt överbelastade vid kraftigare regn.

För att begränsa utgående flöden samt föroreningsbelastningen som exploateringen kan medföra föreslås det att dagvatten fördröjs och renas inom planområdet i makadamdiken. Dimensionering har utförts för ett 20-årsregn med klimatfaktor, med ett tillåtet utflöde motsvarande befintlig situation vid 10-årsregn. Erforderlig fördröjningsvolym uppgår till ca 66 m³, vilket är genomförbart inom fastigheten. Behovet av fördröjning och rening bedöms i första hand vara kopplat till de ytor där fordon hanteras och parkeras. Genom en eventuell möjlig utbyggnad av bilhallen kommer en större andel av fordonsuppställningen att ske under tak, vilket minskar risken för att föroreningar sprids via dagvattnet. Makadamdikena möjliggör både erforderlig fördröjning som rening, och kan exempelvis placeras i enlighet med nedanstående bild.



Figur 8 Förslag placering och utbredning av erforderliga makadamdiken vid en maximal exploatering, illustrerat med gröna linjer. Kartan är illustrativ utan exakta dimensioneringar. Norconsult, 2026.

Föroreningsberäkningar visar att halter och mängder av flera ämnen ökar vid en högsta möjlig exploatering, till följd av andelen hårdgjorda ytor och trafikerade ytor som möjliggörs. Därför är rening av dagvatten en nödvändig åtgärd inom planområdet. Föreslagna makadamdiken har bedömts minska samtliga studerade föroreningshalter och mängder jämfört med befintlig situation, samtidigt som kommunala riktvärden för utsläpp underskrids.



Hälsa och säkerhet

Beräkning av omgivningsbuller

De tillåtna användningarna detaljhandel med skrymmande varor (**H1**) och verksamheter (**Z**) bedöms medföra begränsad bullerpåverkan. Industri- eller verkstadsverksamhet med mekanisk bearbetning, kompressorer eller annan bullrande utrustning medges inte inom planområdet. Den bullerpåverkan som kan uppstå är i stället kopplad till fordonsrörelser inom fastigheten, såsom förflyttning, uppställning och provkörning av fordon i samband med den normala bilhandelsverksamheten.

Denna typ av störning är inte konstant och förekommer huvudsakligen under dagtid på vardagar samt lördag, i linje med verksamhetens ordinarie öppettider. Bullernivåerna bedöms därmed vara av begränsad karaktär och planförslaget bedöms inte ge upphov till nivåer som är överskrider gällande förordning vid angränsande bostäder.

Skyddsavstånd till bostäder

Skyddsavstånd till olika former av verksamhet finns i skriften "Bättre plats för arbete", Boverkets allmänna råd, 1995. Råden är upphävd men används fortfarande som utgångspunkt vid bedömning av skyddsavstånd mellan bebyggelse och verksamheter, då nyare anvisningar saknas.

Som riktvärde för en bilverkstad utan lackeringsverksamhet anges ett skyddsavstånd på 50 meter, vilket var en förutsättning under samrådsskedet. Planförslaget medger dock inte längre verkstadsverksamhet, tvätt eller lackering, och dessa moment bedrivs inte inom planområdet. Verksamheten är, och avses förbli en renodlad bilförsäljning med uppställning av fordon, vilket medför en väsentligt lägre störningspotential mot omgivande bostäder än vad som förutsätts för en bilverkstad.

Den störning som kan förekomma mot närliggande bostäder är i huvudsak begränsad till ljus från uppställda fordon och belysning på området under kvälls- och nattetid, samt begränsade rörelseljud från fordonstrafik inom fastigheten under ordinarie öppettider. Dessa störningar bedöms inte vara av den karaktär eller omfattning som motiverar ett skyddsavstånd om 50 meter.

Mot denna bakgrund bedöms ett skyddsavstånd om 25 meter vara tillräckligt för den reglerade verksamheten. I detaljplanen regleras detta genom att marken inte får bebyggas inom 25 meter från närliggande bostäder.

Skyfall

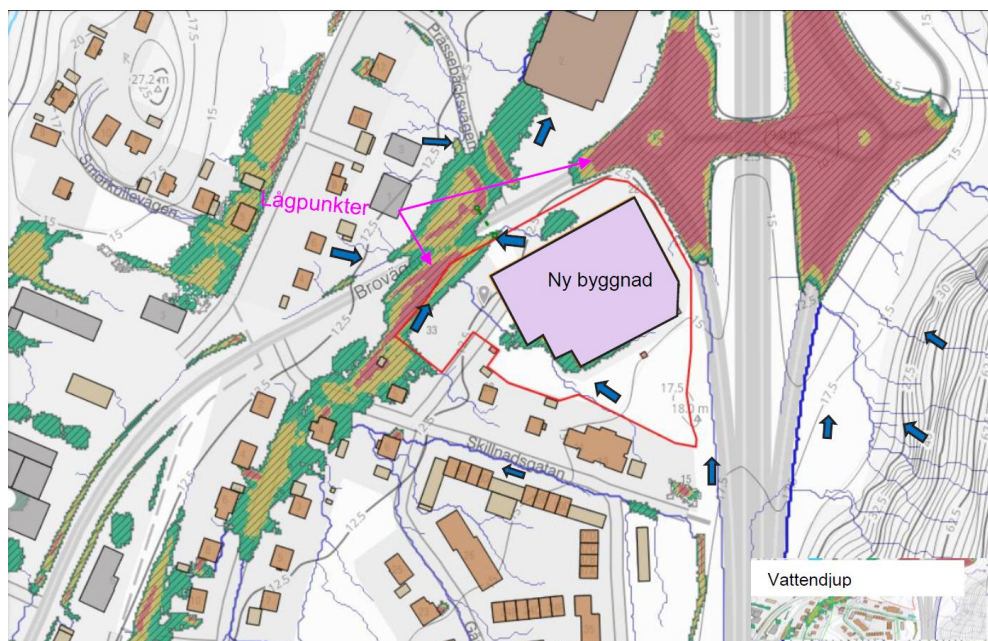
En skyfallsanalys har genomförts i Scalgo Live, baserat på en regnvolym om 100 mm vilket motsvarar ett 100-årsregn med 6 timmars varaktighet inklusive klimatfaktor. Analysen visar att ytvatten vid extrema regn koncentreras till lågpunkter i och i anslutning till planområdet. Viadukten vid cirkulationsplatsen mot E45 fungerar som en lågpunkt utanför planområdet, medan en lågpunkt i planområdets västra del längs Brovägen innebär en direkt påverkan på planområdet. Marken lutar från öster och sydost mot planområdet, vilket gör att ytavrinning vid kraftiga skyfall naturligt leds dit.

I framtidsscenariot kvarstår de övergripande avrinningsriktningarna i stort sett oförändrade, men den planerade byggnaden förändrar de lokala hydrauliska förhållandena. Vattenansamlingar som i nuläget uppstår i centrala delar av planområdet förskjuts och koncentreras längs byggnadens västra och



sydvästra fasader mot Brovägen, vilket innebär att ytvatten kan samlas i direkt anslutning till byggnadens grund och entréer om inte åtgärder vidtas.

För att hantera skyfallssituationen föreslås att planområdet höjdsätts så att marköversvämning vid 100-årsregn inte skadar byggnader. Lägsta golvnivå bör inte understiga 0,5 meter över marknivån vid förbindelsepunkt för dagvatten. Fastigheten rekommenderas att höjdsättas till en nivå högre än anslutande gatumark för att säkerställa tillfredsställande avledning av ytvatten.



Figur 9 Rinnvägar och lågpunkter inom planområdet i Framtida situation. Blå linjer visar huvudsakliga flödesvägar, blå pilar anger flödesriktning och grön-, gul- och rödfärgade ytor illustrerar potentiella vattenansamlingar vid olika vattendjup. Källa Norconsult 2026

Sammanfattningsvis ligger planområdet högre än omgivande mark och identifierade lågpunkter. Det finns goda förutsättningar att inom planområdet få till en säker hantering och omhändertagande av extremnederbörden, som varken äventyrar eller förvärrar situationen nedströms.

Risker från transporter med farligt gods

Området ligger i direkt anslutning till väg E45 och väg 167 (Brovägen). E45 är klassad som primär transportled för farligt gods, vilket innebär att den ingår i det lämpliga huvudvägnätet för genomfartstrafik med farliga ämnen.

Länsstyrelsen i Västra Götaland kräver att riskfrågor hanteras vid detaljplanering inom 150 meter från vägen. En riskanalys upprättades av Norconsult 2014 i samband med det ursprungliga planarbetet. Sweco har på uppdrag av kommunen genomfört en aktualitetsprövning av denna riskutredning (Sweco, 2026). Prövningen konstaterar att förutsättningarna förändrats något sedan 2014, bland annat har skyltad hastighet höjts från 90 till 100 km/h och personnärvaron på fastigheten ökat något, men att dessa förändringar inte påverkar risknivån i någon väsentlig grad. Den interna risken har samtidigt reducerats till följd av att den planerade lackeringsverksamheten aldrig uppfördes och är inte längre



aktuellt. Sammanfattningsvis bedöms den ursprungliga riskutredningens slutsatser och skyddsåtgärder fortfarande vara giltiga.

Risikanalysen pekar på att samhällsriskerna för planområdet delvis befinner sig inom det ALARP-området där ytterligare åtgärder bör utredas, medan individrisken bedöms som acceptabel på ett avstånd om minst 25 meter från vägen. Följande skyddsåtgärder föreslås och regleras i detaljplanen genom planbestämmelser:

- Friskluftsintag ska placeras så långt från vägen som praktiskt möjligt. Detta minskar risken att farliga gaser eller brandrök kommer in i anläggningen vid en olycka på vägen.
- Utrymning ska vara möjlig från den sida av byggnaden som inte vetter mot vägen, för att möjliggöra evakuering bort från riskkällan.

Efter samrådet har behovet av ytterligare skyddsåtgärder prövats. Den aktualiserade riskutredningen bedömer att tidigare rekommendationer som uttryckts i samband med samrådet, om ett utökat bebyggelsefritt avstånd till 30 meter samt krav på obrännbart fasadmateriäl inom 50 meter från E45, inte är motiverade utifrån dagens risknivå och verksamhetens omfattning. Detta motiveras bland annat av att den ursprungliga riskutredningen innehöll en osäkerhetsanalys som redan tagit höjd för ökat personantal och ökade transporter av farligt gods.

En mindre del av befintlig byggnad ligger som närmast ca 26 meter från vägkant, vilket understiger det tidigare rekommenderade bebyggelsefria avståndet om 30 meter. Mot bakgrund av aktualitetsprövningens bedömning, att risknivån är acceptabel för aktuell verksamhetstyp även på detta avstånd, ges den aktuella byggnadsdelen samma byggrätt som resterande del av byggnad, det vill säga handel med skrymmande varor och verksamheter. Detta bedöms som lämpligt med hänsyn till att användningen i berörd del av byggnad begränsas till aktuell verksamhetstyp.

Mot bakgrund av planförslagets begränsade omfattning, den låga personbelastningen inom området samt de skyddsåtgärder avseende friskluftsintag och utrymning som regleras i detaljplanen bedöms risksituationen vara acceptabel.

Sociala konsekvenser

Området präglas av verksamhets- och serviceändamål med en tydlig gräns mot den lägre bostadsbebyggelsen i söder och väster, men saknar generellt sociala kvaliteter i form av mötesplatser eller vistelsezoner för allmänheten.

Stendahls bil är en etablerad verksamhet i Lilla Edet med lokal förankring. Verksamheten bidrar till kommunens näringsliv genom att erbjuda arbetstillfällen och service i form av bilförsäljning för kommuninvånare och besökare i regionen. Planförslaget syftar till att bekräfta och möjliggöra fortsatt drift och eventuell utbyggnad av denna verksamhet, vilket bedöms ha positiva effekter för sysselsättning och lokalt näringsliv.

Planförslaget bedöms inte medföra några negativa konsekvenser för de boendes trygghet eller tillgängligheten i området. Verksamheten är i nuläget öppen under dagtid på vardagar och lördagar, vilket innebär att störningar under kvälls- och nattetid inte förväntas. De skyddsåtgärder som regleras i



detaljplanen, i form av ljusavskärmning och begränsning av ventilationsutsläpp, syftar till att minimera eventuell påverkan på närboende.

Planförslaget bedöms inte påverka allmänhetens tillgång till området eller rörelsefriheten i omgivningen. Inga allmänna gång- eller cykelstråk berörs av planförslaget.

Barn

Enligt barnkonventionen, som sedan 2020 är svensk lag, ska barnets bästa beaktas vid all planläggning. Detta planförslag avser detaljhandel med skrymmande varor och verksamheter, vilket inte bedöms utgöra en målpunkt eller vistelseyta för barn och unga. Inga skolor, förskolor eller andra anläggningar för barn finns inom eller i direkt anslutning till planområdet.

Planförslaget bedöms inte påverka barn och ungas rörelsemönster, tillgång till grönområden eller trygga skolvägar i området. De skyddsåtgärder som regleras i planen avseende farligt gods och störningar från verksamheten bidrar indirekt till att upprätthålla en säker miljö även för de barn som bor i den angränsande bostadsbebyggelsen längs Gärdhemsgatan och Skillnadsgatan.

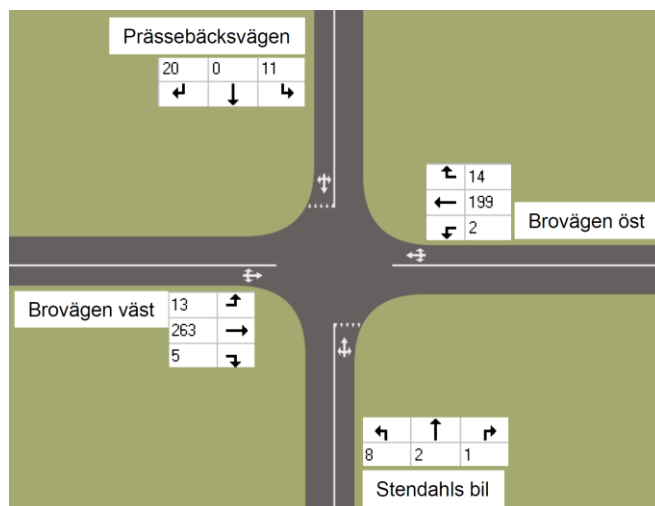
Sammanfattningsvis bedöms planförslaget inte medföra några negativa konsekvenser för barn och unga.

Trafik

Motortrafik

En trafikutredning har genomförts av Tyréns (2026) i syfte att bedöma planförslagets påverkan på framkomligheten i det omgivande trafiksystemet. En kapacitetsanalys har genomförts för korsningspunkten där infarten till Stendahls bil ansluter till Brovägen, med beaktande av även Prässebacksvägens anslutning på motstående sida. Analysen har utförts med Trafikverkets verktyg Capcal för dygnets mest belastade timme, 16.00–17.00.

Resultaten visar att belastningsgraderna i samtliga tillfarter ligger väl under 0,6, vilket motsvarar önskvärd servicenivå enligt Trafikverkets publikation VGU, Vägar och gators utformning. Stendahls bils utfart uppvisar en belastningsgrad om 0,02 och Brovägen väster respektive öster om korsningen uppvisar 0,16 respektive 0,12. Inga köer bedöms uppstå i någon av tillfarterna under maxtimmen.



Figur 10 Genomförd kapacitetsanalys. Siffrorna avser antal fordon i timmen för respektive körrelation under dygnets maxtimme, 16.00–17.00. Tyréns, 2026.



Planförslaget bedöms inte medföra någon påtaglig påverkan på framkomligheten i det omgivande trafiksystemet. Detaljplanen reglerar att ingen ytterligare utfart mot angränsande gatunät får anläggas, vilket säkerställer att all trafik till och från planområdet även fortsättningsvis sker via befintlig anslutning till Brovägen.

Parkering

Befintlig såväl som kommande parkeringslösningar avses lösas inom den egna fastigheten.



Genomförandefrågor

Genomförandedelen redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

Genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan utan fungerar som vägledning till de olika genomförandeåtgärderna. Detaljplanens bindande föreskrifter framgår istället av plankartan och planbestämmelserna. Avgöranden i frågor som rör lantmäteriåtgärder, Va-anläggningar, vägar med mera regleras, prövas och genomförs enligt respektive särskilda lag.

Mark- och utrymmesförvärv

Detaljplanens genomförande förutsätter att verksamhetsutövaren erhåller den kommunala marken inom planområdet. Ingen allmän plats ingår i detaljplanen, varpå någon inlösen av sådan mark inte är aktuell.

I planområdet reserveras mark för allmännyttiga underjordiska ledningar genom planbestämmelsen u-område.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Förändrad fastighetsbildning

Nedan redovisas de fastighetsrättsliga konsekvenserna av detaljplanens genomförande.

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark
Edet 1:4		2 144 kvm
Braxen 1		1 044 kvm
Edet 1:17	3 188 kvm	

Gemensamhetsanläggningar

Inom planområdet finns gemensamhetsanläggningen Edet GA:3 där Lilla Edet 1:17 och 1:18 är delägare. Gemensamhetsanläggningen utgörs av parkeringsplats, va-ledningar, belysning m.m. Om de deläggande fastigheterna läggs samman bör gemensamhetsanläggningen tas bort genom lantmåteriförrättning då det inte längre finns något behov av den. Detta bör ansökas av fastighetsägaren i samband med lantmåteriförrättning där de deläggande fastigheterna läggs samman.

Förutsatt att det enbart kommer finnas en fastighet inom planområdet efter plangenomförandet, finns det inga behov av några nya gemensamhetsanläggningar.

Servitut

Inom planområdet finns det flertalet servitut. Förutsatt att det bildas en fastighet inom planområdet så bör officiälservitutet för byggnad och väg tas bort då de inte längre fyller någon funktion. Läggs fastigheterna inte samman behöver nya servitut för utfart bildas för fastigheterna Siken 1 och Siken 2.



Beteckning	Till förmån för	Belastar	Ändamål	Åtgärd
1562–154.1	Edet 1:18	Edet 1:17	Officialservitut Byggnad	Upphävs vid bildande av en exploateringsfastighet
1562–154.2	Edet 1:17	Edet 1:18	Officialservitut Byggnad	Upphävs vid bildande av en exploateringsfastighet
15-FUX-180.1	Siken 1	Edet 1:4	Officialservitut Väg	Upphävs vid bildande av en exploateringsfastighet
1462IM-10/16358.1	Vänersborg Begonian 10	Edet 1:4	Avtalsservitut Kraftledning	Omprövas på grund av ledningsflytt
15-IM2-84/2937.1	Trollhättan Lextorp 7:1	Edet 1:4	Avtalsservitut Kraftledning	Osäkert exakt läge olokaliserat, karta saknas
D202200193321:1.1	Vänersborg Begonian 10	Edet 1:4	Avtalsservitut Kraftledning	Påverkas ej

Ledningsrätter

Det finns inga befintliga ledningsrätter inom planområdet. Inom detaljplanen finns område med ”u” redovisat. Inom detta område kan ledningsrätt för allmänna underjordiska ledningar bildas.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Respektive ledningsägare ansöker om ledningsrätt.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Planförslaget möjliggör för en ljusavskärmning med en minsta höjd om 1,8 meter mot närmast liggande bostadsbebyggelse, i syfte att minska olägenheter.

Utbyggnad av allmän plats

Planförslaget medför ingen utbyggnad av allmän plats.



Utbyggnad av vatten och avlopp

Det finns en befintlig allmän va-ledning inom planområdet som hamnar i konflikt med tillkommande byggrätt. Ledningen kommer att pluggas och tas ur drift inom planområdet i samband med detaljplanens genomförande. Kommunen ansvarar för att genomföra arbetet.

Ekonomiska frågor

Kommunens exploateringsekonomi

Detaljplanen innebär inga direkta kostnader för kommunen. Kommunen får intäkter genom försäljning av mark till exploatören.

Kommunens drift- och förvaltningsekonomi

Kommunen bedöms inte få några förändrade drift- eller underhållskostnader till följd av planförslaget.

Ekonomiska konsekvenser för exploatören

Exploatören får kostnader för plankostnader, markförvärv, lantmåteriförrättning, ledningsflyttar, projektering, byggnation samt anslutningsavgifter för VA, el och fiber vid behov av nya anslutningspunkter.

Organisatoriska frågor

Avtal

Kommunen och exploatören har undertecknat ett plankostnadsavtal. Plankostnadsavtalet reglerar bland annat fördelning av kostnader för upprättande av detaljplanen.

Överenskommelse om fastighetsreglering tecknas mellan kommunen och exploatören för överlåtelse av den kommunala marken inom planområdet.

Markanvisning är inte aktuell.

Exploateringsavtal kommer att tecknas mellan exploatören och kommunen som reglerar exploateringsbidrag för exploatören avseende kostnad för pluggning av befintlig allmän va-ledning som följd av planens genomförande.

Övriga avtal

Inga övriga avtal berörs av planförslaget.

Tidplan

Följande preliminära tidplan gäller för detaljplanen:

Samråd	2 kv. 2016
Granskning	3 kv. 2026
Antagande	1 kv. 2027

Om planen inte överklagas vinner den laga kraft cirka tre veckor efter antagande. Genomförande av detaljplanen beräknas påbörjas första kvartalet 2027.



Prövning enligt annan lagstiftning

En undersökning om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 6 § har genomförts under planprocessen och redovisas i avsnittet Planeringsförutsättningar och konsekvenser.

Medverkande

Planförslaget har tagits fram av PEX- och geodataenheten, Sektor kommunledning genom Alexandru Panait (Tyréns Sverige AB) Julia Lindesson (Tibvik AB), i Lilla Edets kommun. Representanter från övriga förvaltningar och enheter har deltagit i arbetet.

Maria Wagerland
Planerings- och exploateringschef

Alexandru Panait
Planhandläggare