

Antagandehandling
PLANBESKRIVNING tillhörande

Detaljplan för del av
Västerby 1:8 m fl

Forshälla, Uddevalla kommun
Västra Götalands län

Upprättad av DITRIX Arkitekter AB, 06 augusti 2012
Reviderad den 20 maj 2013

Antagen av Miljö och Stadsbyggnadsnämnden 2013-08-22
Detaljplanen har vunnit laga kraft 2014-10-03

HANDLINGAR

Planhandlingar utgörs av:

Plankarta upprättad på grundkarta skala 1:1000

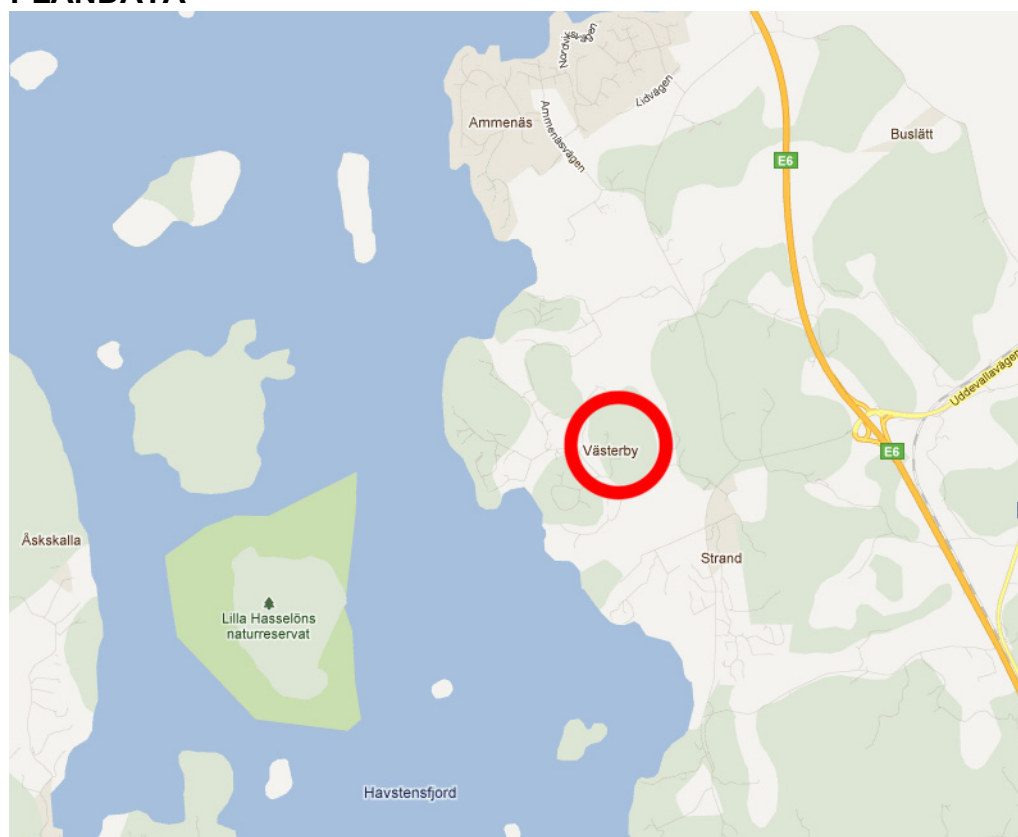
Till planen hör också:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Genomförandebeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Programhandling
- Programsamrådsredogörelse
- Samrådsredogörelse
- Utställningsutlåtande
- Vägutredning, BBK Teknik och Miljökonsulter, 2011 09 20
- Utredning vägprofil, BBK Teknik och Miljökonsulter, 2010 11 04
- VA utredning, BBK Teknik och Miljökonsulter, 2012 12 04
- Dagvattenutredning, beräkning och redovisning av föroreningsmängder, BBK Teknik och Miljökonsulter, 2012 05 07
- Dagvatten komplettering, avser yttrande från Länsstyrelsen 2012 10 23, beräkning och konsekvensbedömning av kraftigare regn, BBK Teknik och Miljökonsulter, 2012 12 27
- Geotekniskutredning, PM angående markförhållanden och grundläggningsförutsättningar i stort, GeoConsult, 2012 04 19
- Berggeologisk / bergteknisk besiktning och rasriskutvärdering, Bergab, 2012 04 12

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen syftar till att möjliggöra byggandet av ca 28 friliggande enbostadshus. Området ligger i direkt anslutning till ett befintligt fritidshusområde.

PLANDATA



Översikt över Uddevalla med planområdet markerat med röd ring.

Lägesbestämning

Västerby är beläget cirka 13km sydväst om Uddevalla och 3km väster om Lerbomotet. Detaljplanen omfattar del av Västerby 1:8 samt del av Västerby 1:7.

Areal

Planområdets areal är ca 4,8hektar.

Markägoförhållanden

Fastigheten Västerby 1:8 är i privat ägo. Även den del av Västerby 1:7 som berörs är i privat ägo.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan/riksintressen mm

I kommunens översiktsplan ÖP 2010, antagen 2010 09 08, anges att kustzonen i kommunen i sin helhet är av riksintresse enligt miljöbalken (MB), 4:e kap, på grund av sina natur- och kulturvärden. "Fräknefjorden" är delvis av "riksintresse för yrkesfisket" (grunda havsområden, 0-6m, samt vadfiske) enligt MB 3:5. Farleden är av riksintresse för sjöfarten. Vatten- och strandområdena är av allmänt intresse för friluftslivet. Havstensfjorden ingår i Länsstyrelsens förteckning över musselvatten som ska skyddas enligt förordningen om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.

Hushållningsbestämmelserna i Miljöbalken, 4:e kap, syftar bl a till att säkerställa natur- och kulturvärdenas nationella betydelse gentemot exploateringsintressen av olika former. Det innebär bland annat att:

-Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd i dessa områden endast om det kan ske på ett sätt som inte skadar områdenas natur- och kulturvärden. Bestämmelserna... utgör inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet....

I Översiktsplan 2010 står sträckan mellan Ammenäs och Ljungskile angiven för kompletterande sammanhållen bebyggelse. *"Goda bussförbindelser med större orter ger viss tillgång till service för de här orterna. Konsekvenser: Det strider inte mot allmänna intressen. Det ger positiv påverkan på miljön eftersom det underlättar för kollektivtrafiken och ger förutsättningar för gemensamma uppvärmningssystem. Det ökar även valfriheten att bo på en mindre ort om så önskas".*

Kommunen framför vidare att *"kustzonen med sina natur- och kulturvärden kan inrymma ny bebyggelse, förutsatt att kunskap och aktsamhet präglar placering, formgivning och färgsättning."* Väl anpassad kompletteringsbebyggelse inom de i översiktsplanen markerade områdena medför enligt kommunens uppfattning ingen påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap MB om VA-frågan kan lösas på ett godtagbart sätt.

Länsstyrelsen skriver i *"Kustområdet och skärgården i Bohuslän- en värdebeskrivning av ett nationallandskap enligt Miljöbalken, 2000:8: På några ställen längs kusten, särskilt i anslutning till de större tätorterna, har fritidsbebyggelse i mer eller mindre planlagd form byggts ut redan på 1950- och 1960 talet. Denna begränsar framkomligheten till stranden betydligt och reducerar – ursprungligheten... Utformning av den nya bebyggelsen samverkar sällan med Bohusläns karaktärsegenskaper"*

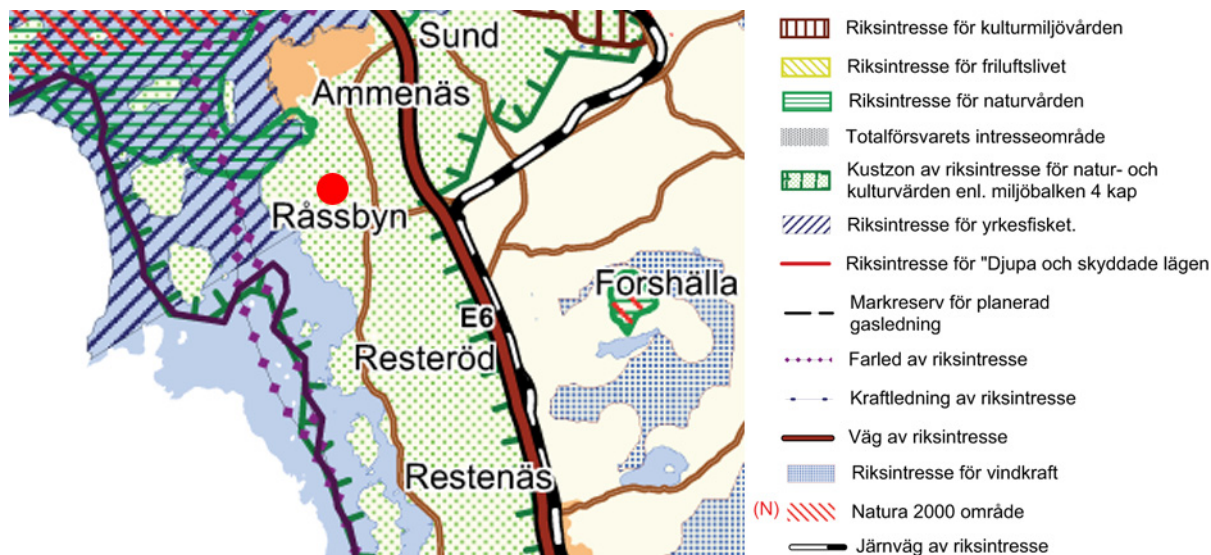
I detta avseende finns alltså inte så stora värden att ta vara på sett i ett helhetsperspektiv. Det är ofta rimligt att bebyggelsen får kompletteras och omvandlas i södra delen av Bohuslän.

Översiktsplanen 2009, Utställningshandling skriver *" Detta bör vara tillämpligt på huvuddelen av innerfjordskusten i Uddevalla kommun. Med försiktighet som princip bedöms bebyggelse av enstaka eller grupper av hus i anslutning till befintlig bebyggelse inte ge påtaglig skada på riksintresset".*

Översiktsplanen redovisar att Västerby ingår i "område där komplettering av bebyggelse kan ske under vissa villkor". Det framgår även att *"det är ett kommunalt övergripande mål att underlätta för fortsatt bosättning i vackra och attraktiva lägen där man kan dra nytta av de stora natur- och kulturvärdena utan att skada dem".*

Kommunen anser det viktigt att kunna erbjuda olika alternativ till boende i tätorter och på landsbygd. Att enbart lokalisera ny bebyggelse där det finns befintlig service eller kollektivtrafik skulle vara

hämmande för utvecklingen inom stora delar av landsbygden och påverka individens valfrihet negativt. Många är de som söker en förhöjd livskvalité i sitt boende på landsbygden. Den utbyggnad av nya bostäder i Fräknestrandsområdet som föreslås i Översiktsplan 2010, stärker befolkningsunderlaget och bidrar till att bibehålla och bygga ut kollektivtrafik samt befintliga förskolor och skolor i Forshälla och Ljungskile. Underlaget för närodling och närproduktion av produkter ökar också. Planen medför en positiv inverkan på kommunens miljömål.



Utdrag ur Översiktsplan 2010 för Uddevalla kommun, sammanställning riksintressen
Den röda punkten visar ungefärligt läge för planområdet

Kommunala beslut

Miljö och stadsbyggnadsnämnden behandlade 2007 08 23 två förfrågningar om plantillstånd för sammanlagt cirka 30 nya villatomter inom fastigheterna Västerby 1:2 och 1:8 och beslutade (§§ 218-219) att detaljplaneprogram får upprättas.

Miljö och stadsbyggnadsnämnden 2009 09 17 §242 beslöt om att pröva upprätta detaljplan där dagvattenfrågan, gång- och cykelväg till busshållplats, tomtestorlek och höjdsättning av området ska ges särskild uppmärksamhet vid fortsatt planarbete. Bedömning av att detaljplanen inte innebär någon betydande miljöpåverkan.

Miljö och stadsbyggnadsnämnden beslöt 2010 01 21 §15 att efter vägutredning fortsätta detaljplanarbetet med tillfart via Västerby Norra och med högst 12% väglutning.

Miljö och stadsbyggnadsnämnden beslöt 2011 06 16 §241 att utvidgning av planområdet och höjning av exploateringsgraden läggs till grund för det fortsatta planarbetet, tomter inom planområdet ges en minsta tomtestorlek på 900m².

Detaljplaner

I anslutning till planområdet finns två detaljplaner:

FO 5 (14-FOR-945), Byggnadsplan för Västerby 1:7 och 1:14, fastställd 1960 08 08.

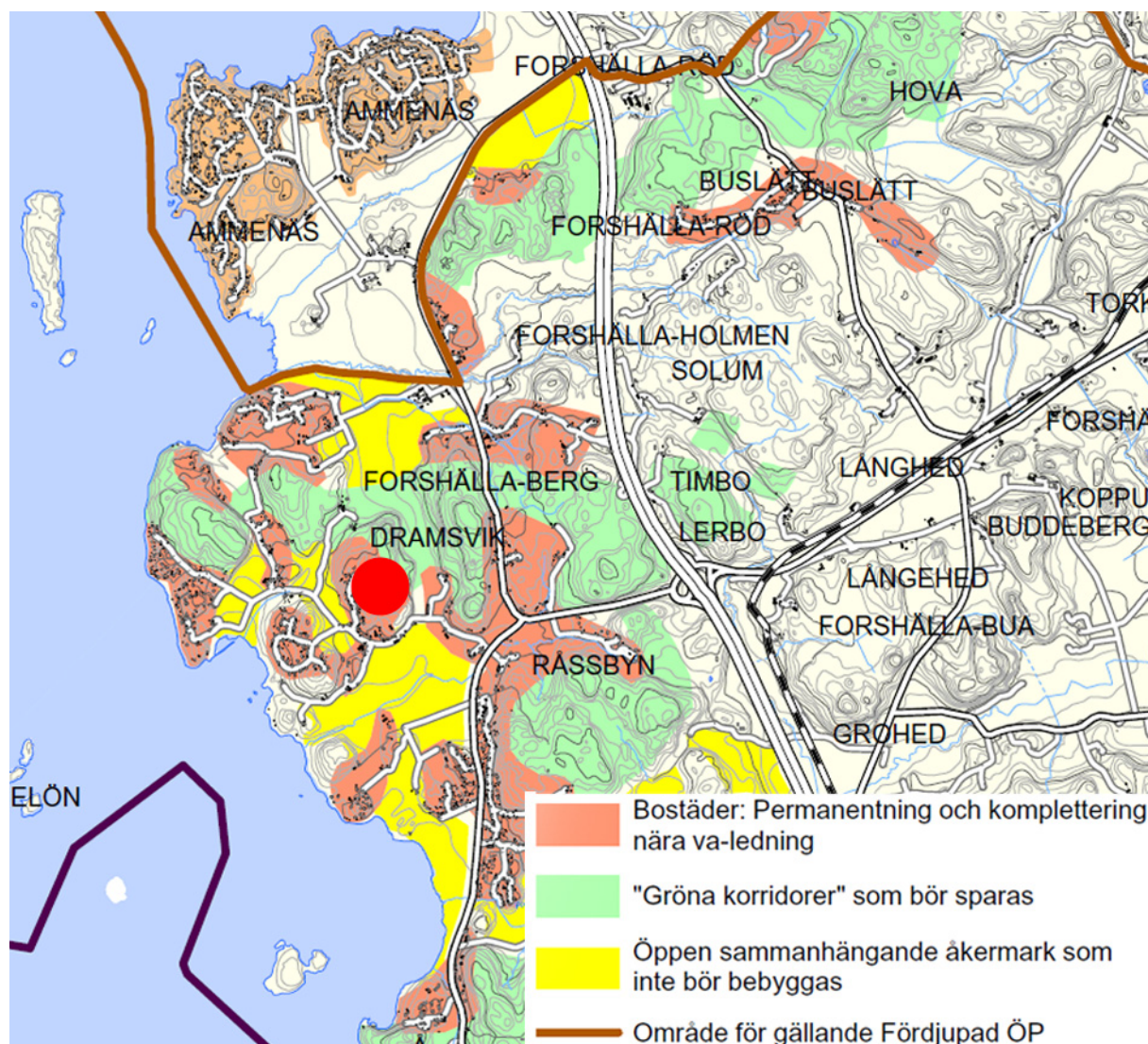
Byggnadsplanen medger fritidsbebyggelse, byggnadsarea 60 kvm för huvudbyggnad samt 15 kvm för förråd. Förordnande enligt 113 § Byggnadslagen gäller för allmän platsmark i detaljplanen. Byggnadsplanen saknar genomförandetid men gäller som detaljplan enligt plan- och bygglagen.

FO 110 (1485K-P2003/10), Detaljplan för Sjöskogen, antagen 2002 01 08, laga kraft 2003 04 24.

Detaljplanen medger helårsbebyggelse för friliggande enbostadshus och en tillåten bygggrätt av 200 kvm (byggnadsarea). Genomförandetiden gäller till 2013 04 23.

Översiktsplan

I ÖP 2010 föreslås ett antal förtätningsområden för nya bostäder i anslutning till planerad överföringsledning för vatten och avlopp mellan Ljungskile och Uddevalla. ÖP 2010 redovisar även lämplig avgränsning av bebyggelseområden gentemot värdefulla "gröna korridorer". Västerby ingår som lämpligt förtätningsområde.



Utdrag ur ÖP 2010, Planområdet markerat med röd punkt

Samråd för planområdet

Program upprättades av Planeco samhällsplanering 31 januari 2009.

Programsamarbetsredogörelse upprättades av Miljö och Stadsbyggnad den 8 september 2009.

Programmet har varit utsänt på samråd under 1:a kvartalet 2009 till myndigheter och sakägare enligt PBL. Informations och samrådsmöte har hållits.

Programmet angav som huvudpunkt att skapa ca 40 villatomter i 3 delområden samt öka byggrätten för delområde 4.

I programsamarbetsredogörelsen skrevs att bland annat följande frågor skulle beaktas i det fortsatta planarbetet:

- Den föreslagna bebyggelsens påverkan på landskapet ska beskrivas mer och illustreras.
- Arkeologiska utredningar/ förundersökningar ska genomföras.
- Trafiksäkerhets- och tillgänglighetsfrågor ska ytterligare belysas.
- Geotekniska förutsättningar ska utredas i planskedet.
- Trafikförsörjning ska utredas mer.

Med hänsyn till synpunkterna som kom in vid *programsamråd* och *plansamråd*, har planförslaget vidareutvecklats. Utredning för väg och VA har tagits fram. Trafiklösningar och föreslagen bebyggelse har anpassats därefter. Delområde 1-2 behandlas i separata detaljplaner. Vägområdet genom Västerby Norra, delområde 4, har tagits bort.

Det har beslutats att Samrådsskede 2 ska tillkomma, i detta skedet har delområde 4 tagits bort från planområdet och delområde 3 har delats upp i delområde 3A och delområde 3B. Planområdets gränser har utvidgats och innefattar fler tomter och också den befintliga tomten i söder i Västerby 1:8 där det står en lada och ett befintligt bostadshus. Tillfart har nu föreslagits direkt från Dramsviksvägen.

Planen har varit utställd för granskning under augusti - oktober 2012.

Planen reviderades inför antagandeskedet enligt handling Utlåtande efter utställning över detaljplan för Västerby 1:8.

Miljöbedömning

Planförslaget bedöms inte strida mot översiktsplanen och berör inga Natura 2000-områden. Planen avser ett mindre område på lokal nivå och omfattas inte av kriterierna i MKB-förordningens bilaga 4. Ett genomförande av detaljplanen kan inte antas medföra en så betydande miljöpåverkan att en miljöbedömning krävs.

Länsstyrelsen skriver i sitt programsamrådsyttrande att "Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att aktuell plan inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan". Miljö och stadsbyggnadsnämnden bedömde 2009 09 17 § 242 att detaljplanen inte innebär betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivning behövs inte.

Miljökvalitetsmål

Riksdagen har beslutat om sexton övergripande miljökvalitetsmål som ska nås inom en generation, d.v.s. innan år 2020. Av de sexton målen har kommunen pekat ut sex mål som har särskilt stor betydelse för Uddevalla. Nedan beskrivs hur planförslaget förhåller sig till dessa mål.

- 1. Begränsad klimatpåverkan:** Transporter ökar vid ny bebyggelse utanför centrum. Fördelar är att gång- och cykelvägar samt busstrafik finns. De 3 servicecentra, Ljungskile, Torp och Uddevalla tätort ligger inom rimligt avstånd. En ökad bebyggelse ger underlag för utbyggnad av kommunal service som skolor och kollektivtrafik med pendelparkering. Landskapsutvecklingen gynnas då underlaget ökar för närodlade och närproducerade produkter.
- 2. Ingen övergödning:** Anslutning kan ske till kommunens avloppsreningsverk.
- 3. Levande sjöar och vattendrag:** Några vattentäkter som hotas av jordbruksverksamhet/planerad bebyggelse finns ej.
- 4. Grundvatten av god kvalitet:** Nybyggnationen skall anslutas till det kommunala nätet för VA och dagvatten.
- 5. Hav i balans, levande kust och skärgård:** Ingen påverkan.
- 6. God bebyggd miljö:** God bebyggelsemiljö kan erhållas med landsbygdens fördelar, närhet till kulturlandskap och natur i ett småskaligt samhälle, samtidigt som det finns och ett stort serviceutbud i närheten. Bussnätet stärks av ytterliggare bebyggelse. Topografin i kombination med relativt stora tomter kommer att ge goda solförhållanden för den nya bebyggelsen.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Landskapet som kulturbygd, mark och vegetation

Planområdet utgör en del av ett berg omgivet av öppna hag- och ängsmarker. Berget har en brant sluttning mot öster. Berget är bevuxet med skog, en brant sluttning avslutar berget mot öster.

En plåtå, i planområdets norra del, är belägen ca 60m över havet. Därifrån har man lite utsikt över fjorden.

De öppna ängs och hagmarkerna är viktiga inslag i kulturlandskapet.



Betesmark med delområde 3B och även 3A i bakgrunden



Utsikt över delområde 3B, Dramsviksvägen och hagmarker

Flera befintliga gårdesgårdar påminner om tidigare brukande av kulturlandskapet. Det generella biotopskyddet enligt Miljöbalken (MB) 7:11 omfattar endast gårdesgårdar i odlingslandskapet. Oavsett biotopskydd eller inte utgör de värdefulla inslag i landskapet.

Landskapet som artikulerats under lång tid visar en tydlig och logisk struktur. Brukbar mark ligger i låglänta plana områden eller sänkor. Skog och icke brukad mark ligger i sluttning eller på berg. Bostäder och gårdar ligger nära brukad mark, oftast i slänten till berg. Nyare bebyggelse smälter in i landskapet på samma sätt där öppna ytor, bryn och trädbevuxna berg dominerar landskapet. De cirka 180 fastigheterna med bostadsbebyggelse ligger väl placerade och stör inte landskapskaraktären. Vägar ligger öppet och syns ta sig fram på ett underordnat sätt med respekt för traktens topografi.

Ambitionen med den föreslagna tillkommande bebyggelsen är att följa detta kulturlandskaps kod.

Jordbruksverksamhet

Kommunens inriktning är att nuvarande jordbruk skall bestå och kunna vara livskraftigt i harmoni med det bevarandevärda kulturlandskapet. Bebyggelse och jordbruksnäring bör kunna förenas på ett varsamt sätt.

Detaljplan för del av Västerby 1:8

Exploateringen antas inte från allmän synpunkt bli olämplig eller befaras föranleda olägenhet av väsentlig betydelse (2 kap. 9 § MB, 9 kap. 3 § MB) med hänsyn till människors hälsa eller miljön. Bebyggelsen bedöms lokaliserad till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och säkerhet (2 kap. 3 § PBL). Detaljplanen anses inte för enskilda intressen innebära så allvarliga förändringar att närmiljön påtagligt försämras eller medför sådana olägenheter att planen inte kan godtas. Både allmänna och enskilda intressen har beaktats, dvs en intresseavvägning har gjorts. Skälig hänsyn har tagits till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden, som kan inverka på planens genomförande (5 kap. 2 § PBL). Rättsfall (se t.ex. Länsstyrelsen Västra Götalands län, beslut 403-23969-2009) ger stöd för synsättet att pågående verksamhet - de förhållanden som råder vid planens antagande, anses vara huvudsakligen styrande för vilken hänsyn som ska tas. Eventuella framtida och inte närmare konkretiserade verksamheter är svåra att ta med i en bedömning (Miljödombstolen M 811-10, 2010 06 23).

Begränsningar för jordbruksverksamhetens bedrivande bedöms inte uppstå p.g.a. planerad byggnation. Denna kommer ej att minska förutsättningarna för verksamheten. Detaljplanen kan således inte anses påverka eller hindra pågående markanvändning på åt söder och öster belägen åkermark eller åsidosätta dess rätt på ett sådant sätt att planen av det skälet inte kan godtas.

Skälig hänsyn har som ovan nämnts, tagits till de befintliga förhållanden som mer detaljerat beskrivs nedan. För att erhålla ett fullgott beslutsunderlag för planärendet har en genomgripande helhetsbedömning gjorts utifrån Boverkets "Vägledning för planering för och invid djurhållning" (2011:6), (se ovanstående avsnitt "Boverkets vägledning"). Planerad bebyggelse har placerats så att eventuell omgivningspåverkan från jordbruket förebyggs och på ett praktiskt sätt är hanterbar.

Beskrivning, analys och beaktande av befintliga förhållanden (inom och kring planområdet)

1. Ett påtagligt bestånd av **skyddande träd och buskage** finns idag i alla väderstreck kring fastigheten Västerby 1:8 - ett förhållande som avskärmar, begränsar och mildrar omgivningspåverkan.
2. Den **förhärskande vindriktningen** i området är syd/sydväst, vilket innebär att vindburna eventuella olägenheter i form av ljud, lukt, insekter, damm o dyl, kan drivas in över planområdet från åkermark i söder och öster.
3. **Topografiskt** tar den planerade byggnationen stöd och skydd vid skog och berg och hamnar dessutom höjdmässigt klart högre än omgivande brukbar mark, vilket ytterligare förstärker resonemanget ovan kring vindriktning. Verksamhet som bedrivs på en topografiskt sett lägre nivå än omgivande bebyggelse medför oftast mindre störningar.
4. **Djurhållningen** i närheten av Västerby 1:8 består av betesmark till 3 hästar på Västerby 1:7 som ska läggas samman med Västerby 1:8 på den södra sidan av vägen till bostadsområdet. Avståndet till exploateringsområdet är ca 500m från dessa betesmarker. Hälsoriskerna vad gäller hästallergen har varit kraftigt överdriven i Sverige. Allergen faller, enligt senare tids forskning, lokalt kring hästen. Dessutom förutsätts i princip direktkontakt för att eventuell allergi skall uppstå. Vidare angående hästallergen, se "Allmän bedömning av rättsläget" ovan.
5. Några **vattentäkter**, som hotas av jordbruksverksamhet/planerad bebyggelse finns ej. Nybyggnationen skall dessutom anslutas till det kommunala nätet vad gäller både VA och dagvatten.
6. Punkterna ovan visar att den **lantliga karaktären** i Västerby/Dramsvik parat med den relativt begränsade **jordbruksverksamheten** kraftigt minskar betydelsen av den typen av eventuell störning. Inplanterat i närområdet finns redan förväntningar att **viss påverkan är naturlig**, tillhör bilden och därmed ges stor acceptans.
7. **Bebyggelsestrukturen** utgörs i hög grad av byggnation placerad i randen mellan äng och skog, klättrande på sluttningar, omgärdande jordbruksfastigheterna. De **omkringboende** har ända sedan början 1960-talet levt i nära symbios med det levande lantbruket och deras uppfattning och upplevelse av detsamma är **påtagligt positiv**.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk utredning har genomförts av GeoConsult och är daterad 2012 04 19.

Byggnationen skall huvudsakligen uppföras inom ett skogsmarksområde. Markytan uppvisar kraftiga variationer i höjd i de centrala och norra delarna och berget går i dagen inom stora delar av området.

Markförhållandena är sådana att under ytskiktet utgörs grunden av sand, grus och i söder av lera på friktionsjord, morän, ovan berggrunden.

En detaljerad beskrivning av markförhållandena finns i utredningen.

Fria vattenytor har uppmätts 2 - 3m under markytan i provtagningshålen. Lokalt, i svackor i terrängen, kan vatten periodvis stå i nivå med markytan

Planerade byggnader kan grundläggas med hela kantförstyvade bottenplattor eller långsgående väggsulor, i de fasta ytskikten, eller sprängbotten, efter det att den mullhaltiga jorden först schaktats bort och ersatts med packningsbar friktionsjord.

Markgrundlagda delar skall förses med normal dränering som omgärdas av dräneringsmakadam, 8 - 12mm. All fyllning och dräneringsmaterial skall läggas ut på en geotextil.

Leran, som påträffats i den södra delen av området bedöms vara överkonsoliderad med minst ca 50 kPa eller mer. Om belastningsökningen på leran, på 3 - 4m djup, begränsas till 40 kPa, blir sättningarna små, 1 - 2cm, gäller lokalgatan.

En grundvattensänkning inom området kan påverka sättningarna negativt.

Förekommande jordlager innehåller rikligt med silt och finsand och har därför flytjordsegenskaper vilket kan försvåra schaktningsarbete i samband med nederbördsrik väderlek. Vid djupare schakter, än 2m, krävs pumphberedskap.

Stabiliteten inom området bedöms som tillfredsställande vid nuvarande och planerad byggnation.

Jordlagren är normalt fasta och har ringa djup, max 4,5m vid lokalgatan i söder.

Radon

Radonhalten har uppmätts av GeoConsult i Väst AB och redovisas i Geoteknisk utredning 2012 04 09, marken klassas som normalradonmark.

All byggnation vid normalradonmark skall radonskyddas.

Vid sprängning i berget kan högre radonhalter uppkomma, vilket bör kontrolleras i samband med markarbetenas utförande.

Vid radonhalter högre än 50 kBq/m³ skall all byggnation uppföras radonsäkert.

Bergsgeologi och rasrisk

Bergab - Berggeologiska Undersökningar AB har i två omgångar, den senaste daterad 2012 04 12. genomfört berggeologiska/ bergtekniska besiktningar inom och i anslutning till detaljplanerat område.

Berg i dagen besiktigades och karterades översiktligt avseende bergarter, strukturer, sprickor, blockighet och övriga stabilitetsnedsättande förhållanden. Besiktningen utfördes inom hela det rubricerade planområdet på erhållen plankarta samt i bergsbranter i direkt anslutning till detsamma.

Bergarten i området är en medelkornig, gråröd till röd granitisk gnejs med enstaka kvartsfyllda sprickor. Bergarten är medel- till storblockigt uppsprucken och har ofta skivig karaktär.

Inom besiktigat område förekommer enstaka block, de som eventuellt kan utgöra rasrisk är listade, se foton och text nedan, sid 10.

Lösa block som vid ras kan nå planerad kvartersmark (inom område 1, markerad på kartbilaga som hör till utredningen) rensas ned i samband med markentreprenad.

Bygglov kan inte ges förrän block med rasrisk har rensats bort enligt PBL 4 kap. 14 § 4. Block med rasrisk inom planerat planområde ska rensas bort, detta bör göras i samband med markentreprenad och när byggnadernas slutgiltiga läge är markerat.



Block på släntrön väster om vägen. Blocken bedöms utgöra rasrisk och måste rensas ned i samband med markentreprenad. Tallen i övre högra hörnet av bilden växer i sprickan mellan fast berg och det inringade blocket vilket ger att även denna bör avlägsnas. Minsta avstånd till väg bedöms vara längre än 25m.



Block väster om väg, vinkel på underliggande yta varierar mellan 15-20 grader. Blocket bedöms ligga stabilt i nuläget och yttre påverkan krävs för att blocket skall sättas i rörelse. Minsta avstånd till väg bedöms till ca 30m.



Block väster om väg, vinkel på underliggande yta är ca 20 grader. Blocket bedöms ligga stabilt i nuläget och yttre påverkan krävs för att blocken skall sättas i rörelse. Minsta avstånd till vägen bedöms vara längre än 20m, kan rensas ned ifall lämplig maskin finns på plats i samband med markentreprenad.



Block väster om väg, blocken är i det närmaste staplade på varandra. Blocken bedöms ligga stabilt i nuläget och yttre påverkan krävs för att blocken skall sättas i rörelse. Minsta avstånd till väg bedöms vara större än 20m, kan rensas ned i samband med markentreprenad.

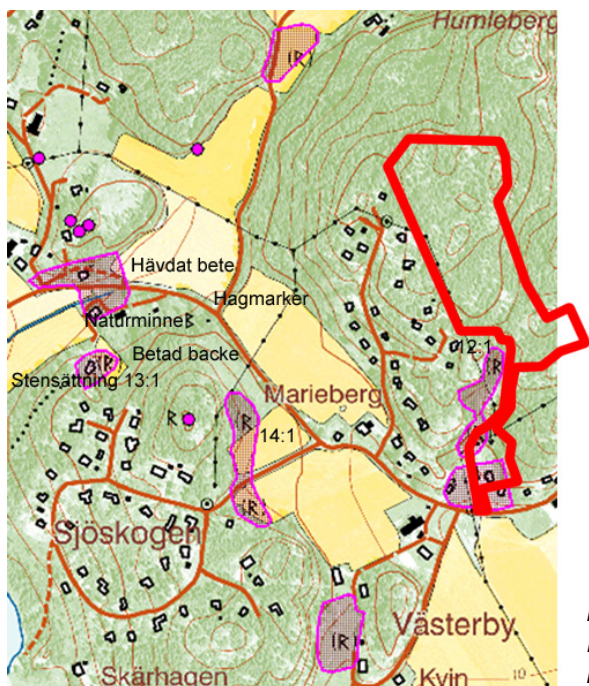
Strandskydd

Planområdet omfattas inte av strandskydd enligt miljöbalken 7:e kap.

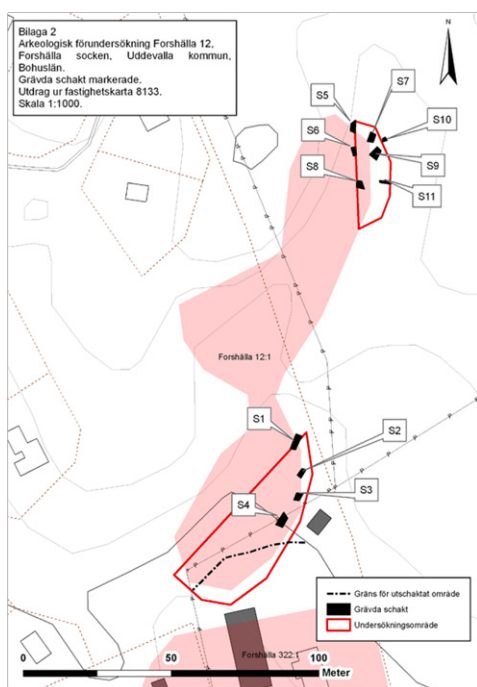
Fornlämningar

I anslutning till planområdet finns ett flertal kända fornlämningar, bland annat en stensättning som enligt uppgift är en gammal "kungagrav".

Boplatsen Forshälla 12 ligger strax väster om planområdet. En arkeologisk förundersökning: Forshälla 12 - En boplats vid Fräknefjorden gjord av Bohusläns museum, 12 mars 2011. I den framgår att det hittades sparsamt med bearbetad flinta i 6 av de 11 grävda schakten. Efter den utförda förundersökningen av den sydöstra och nordöstra delen av Forshälla 12 bedömer Bohusläns museum att lagskyddet inte kvarstår inom de förundersökta delarna av Forshälla 12 (se illustration nedan). Vägen som går igenom fornlämningsområde Forshälla 12 har godkänts av Länsstyrelsen. För resterande delar av Forshälla 12 kvarstår lagskyddet.



Värdefull natur samt fornlämningar med beteckningar enligt RAÄ
Planområdet markerat ungefärligt med röd linje



Bilaga 2 ur Arkeologisk förundersökning Forshälla 12, visar undersökningsområden och grävda schakt

Byggnadskultur

Kulturhistoriskt särskilt intressant bebyggelse saknas inom eller i närheten av planområdet.

Befintlig bebyggelse

En lada med bostadshus ligger inom planområdet förutom detta finns ingen befintlig bebyggelse inom planområdet.

Ny bebyggelse

Förslaget har utgått från den analys av landskapet som beskrivs under rubriken *Landskapet som kulturbygd, mark och vegetation*. Husen förläggs i klungor som en utveckling av befintliga intilliggande bostadsgrupper. Väganslutningar har främst skett till befintliga vägar för att inte göra onödiga intrång på naturen.

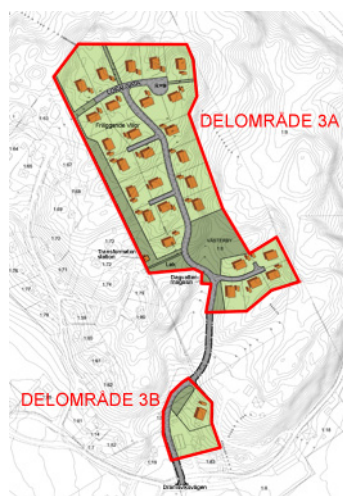


Illustration över uppdelningen av planområdet i två olika delområden, ej juridiskt bindande

Delområde 3A

Planområdet ändras sedan samrådshandling till att omfatta cirka 29 tomter, 900-1800kvm vardera, inom fastigheten Västerby 1:8. Dessa är belägna öster om fritidshusområdet Västerby Norra, på en högt belägen skogbevuxen bergsplatå. Här finns goda förutsättningar för attraktiva bostadslägen med utsikt över fjorden alternativt öppna lägen med utsikt över kulturlandskapet.

Tillfart föreslås ske direkt från Dramsviksvägen.



Området ligger på ca 250m avstånd från Dramsviksvägen och på plushöjd 40-60m över havet och cirka 25m över Dramsviksvägen. Området kan skönjas från söder, t ex från vägen upp till Sjöskogen. Till sin karaktär kommer bebyggelsen att avtecknas såsom Västerby Norra gör idag men på längre avstånd. Husen ligger omgärdat av ett glest trädbestånd och markvegetation.

Nyttillkommande bebyggelse föreslås få en sammanlagd byggrätt för huvudbyggnad och uthus motsvarande den som gäller inom andra förtättningsområden, 25 % av tomtes area, dock högst 250

kvm byggnadsarea. Högsta angivna byggnadshöjd för huvudbyggnad utan sluttningsvåning är 6m och 5m med sluttningsvåning. Takvinklar är också styrda av samma skäl.

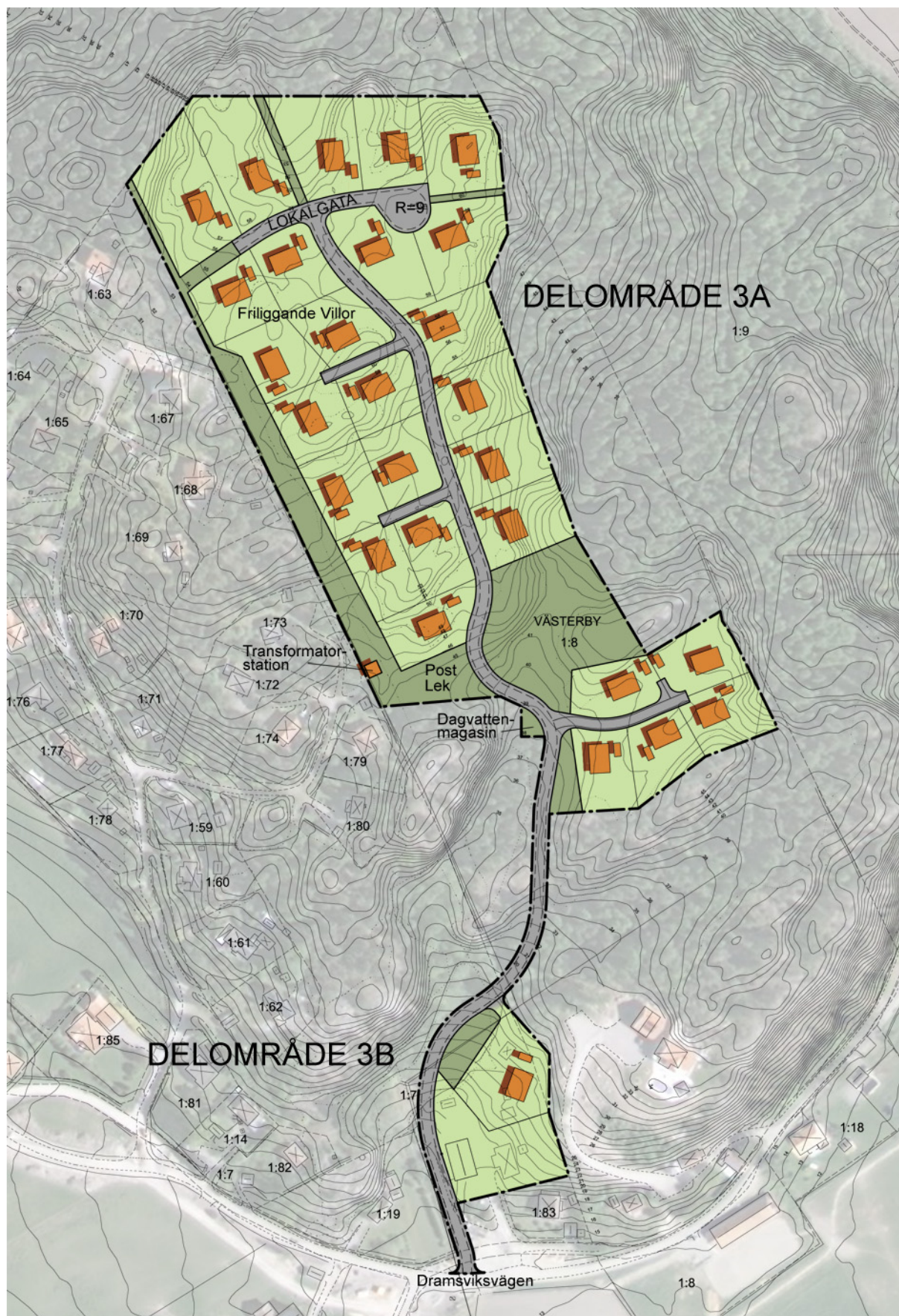
Bestämmelse om att markuppbyggnad eller schaktning inom 4,5m från tomtgräns får ske med högst 1,0m i förhållande till grundkartans nivåer införs i syfte att begränsa förändringar av markens höjdläge. Bebyggelsen ska anpassas till terrängförhållandena i området för att minska påverkan på landskapsbilden. Detta medför att tomter med stora nivåskillnader är lämpliga för hus med sluttningsvåning eller plintgrund.

All bebyggelse skall anpassas till landskapsbilden. Kunskap och aktsamhet ska präglade placering, formgivning och färgsättning.

Delområde 3B

Planområdet ändras till att innefatta ytterligare ett delområde 3B samtidigt som delområde 4 tas bort. En ny tomt styckas av bredvid ladan och tomten som innefattar ladan ingår nu i planområdet. De 2 nya tomterna ligger på ca 35m avstånd från Dramsviksvägen och på plushöjd ca 20-30m över havet och ca 5m över Dramsviksvägen.

Tillfart föreslås ske direkt via Dramsviksvägen. Detaljplanen möjliggör en framtida egen infart från lokalgatan för den norra tomten i delområde 3B.



Illustrerad byggnad och tomtgräns, ej juridiskt bindande

Grönytor

Planområdet är omgivet av mark med allemansrätt. Inom planområdet finns viss naturmark kring planerad bebyggelse. En ca 3 - 15m bred korridor (3m mot fastighet 1:63 och 15m mot övrig bebyggelse) skiljer den tillkommande bebyggelsen i delområde 3A från den befintliga bebyggelsen i Västerby Norra. Det finns även naturmark i söder av delområde 3A där en lekplats föreslås anläggas.

Kvartersmarken har öppna gatt ut till berg- och skogsmark för att underlätta promenader genom planområdet och till Västerby 1:2.

Enligt ÖP 2010 bör en "grön korridor" sparas från Lerbo ut till havsbandet. Planområdet ansluter till korridoren, men inkräktar inte på den. Detta ger stora möjligheter till fritid, rekreation och naturupplevelser.

Ytterligare bad- och båtplatser kan komma att efterfrågas. Översiktsplanen anför vidare:

"Genom sitt kustläge erbjuder Uddevalla kommun rika möjligheter till havsbad. Ett flertal allmänna badplatser är belägna utmed kuststräckan, med särskild koncentration kring Uddevalla och Ljungskile. Hela kusten inbjuder till bad även utanför markerade badplatser.

Strandskyddet värnar om allmänhetens tillgång till stränder" (ÖP 2010).

Längs Fräknefjorden finns flera attraktiva områden för bad- och båtliv m m. Kommunal badplats med hög kvalitet finns vid Saxenhof, cirka 4 km söderut. Närliggande strandområden består mest av långgrunda bottnar med bad från privata bryggor. Avsaknaden av tillräckligt antal bad- och båtplatser kan för övrigt inte vara ett skäl till att undvika att bygga bostäder inom den attraktiva kustzonen.

Tillgänglighet

Tillgänglighetskraven i plan-och bygglagen kan uppfyllas. Detta bevakas i bygglov och vid byggsamråd.

Service

Inom Forshälla finns såväl förskola som skola (0-13 år). Hela Fräkenstranden har tillgång till 3 service centra, Ljungskile, Torp och Uddevalla tätort inom rimligt avstånd. Ökad bebyggelse ger underlag för utbyggnad av kommunal service såsom förskolor, skolor mm vilket också barn och utbildningsnämnden signalerar. Kommunen har uttalat planer på att bygga förskola, skola i Råssbyn där man ser att befolkningsunderlaget finns (Fräknestranden).

Utvecklingen kan vidare ge underlag för ett centrum med service i Råssbyn. Inflyttning av boende innebär ett resurstillskott. Detta gynnar även landskapsutvecklingen i stort då det ökar underlaget för närodlade och närproducerade produkter, varor, samt gårdsbutiker. Det kan även noteras att det redan idag finns en "pizzabod" med kiosksortiment i anslutning till allmänna vägen.

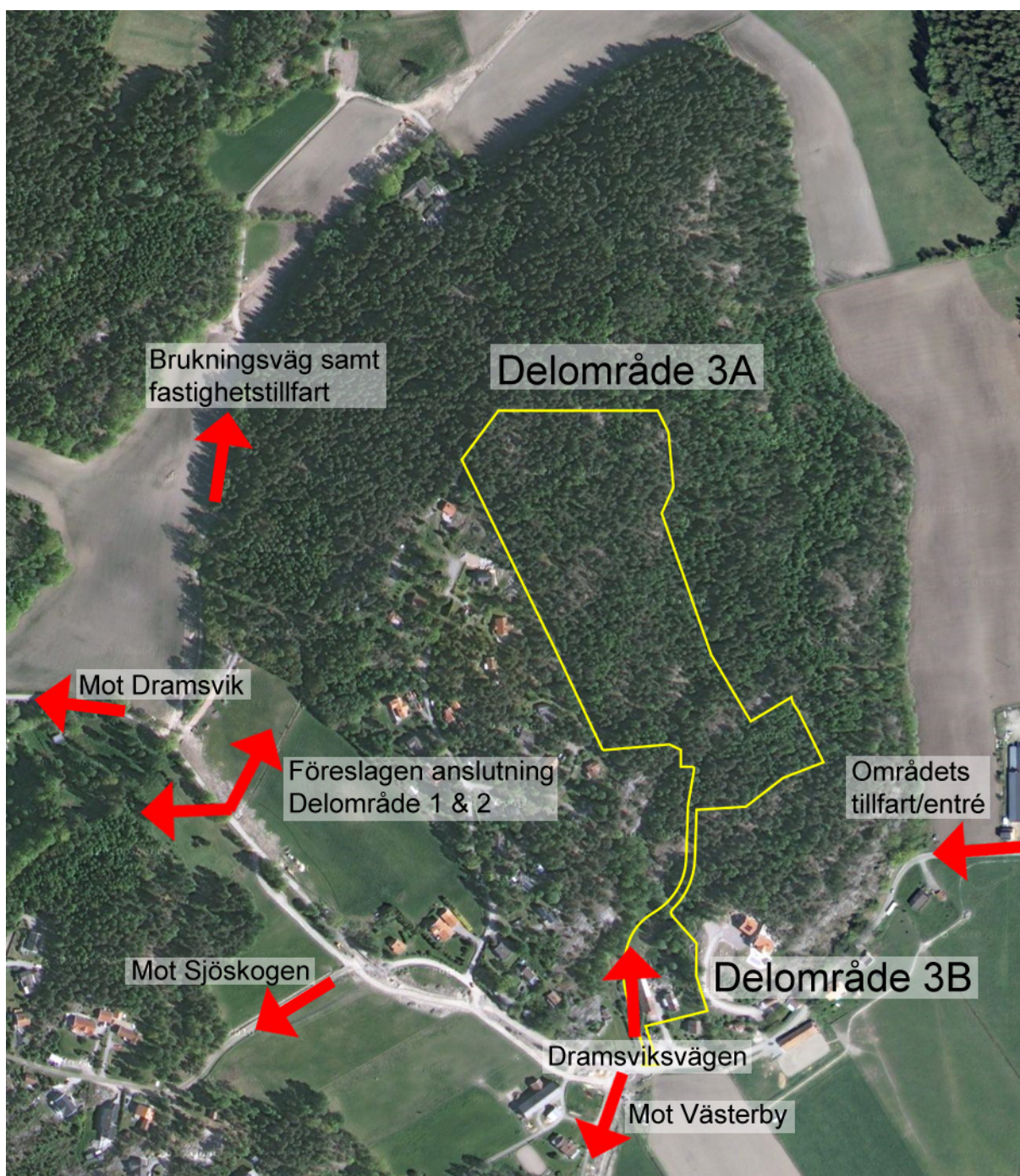
Översiktsplan 2010 för Uddevalla kommun, nämner Lerbo m fl orter som bör studeras för att skapa verksamhetsområden i kommande fördjupade översiktsplan där kvalitéer som skyltläge mm skall utnyttjas.

Grundkravet på service för bebyggelse framgår av PBL 2:a kapitlet. I översiktsplanen tolkas detta som att kravet är uppfyllt om det finns förutsättningar till dagliga kollektiva transporter för arbets- och inköpsresor. Avståndet till allmän väg med kollektivtrafik är cirka 1500 meter.

Se vidare nedan, avsnittet "Kollektivtrafik"

Vägar och trafik

Allmänna vägen mellan Lerbomotet (väg E6, där även pendelparkering finns) Råssbyn och vidare mot Ljungskile passerar cirka 1500m öster om planområdet. Från allmänna vägen ansluter en asfalterad enskild väg mot Västerby/Dramsvik. Flera vägsamfälligheter berörs.



Ortofotot visar befintliga vägar samt föreslagna nya anslutningar

Dramsviksvägen håller god standard väl anpassad för de 187 fastigheter som idag är anslutna. Vägen är asfalterad - permanentbelagd; har väl tilltagna vägbredder på 4 - 5,4m. Utmed en cirka 300 meter lång sträcka är vägen nybyggd i samband med ny överföringsledning. Lutningarna är små, vägen ger ett flackt intryck; kurvorna få och med i huvudsak god sikt, så även vid utfarter. För att undvika skymd sikt har kurvor rätats ut. Ett flertal kraftiga träd och buskage har avverkats utifrån samma syfte. Vägen har dessutom långa avsnitt med mycket god sikt. Åtskilliga mötesplatser finns (11st) och ytterligare två är planerade på sträckan fram till gränsen till Dramsvik.

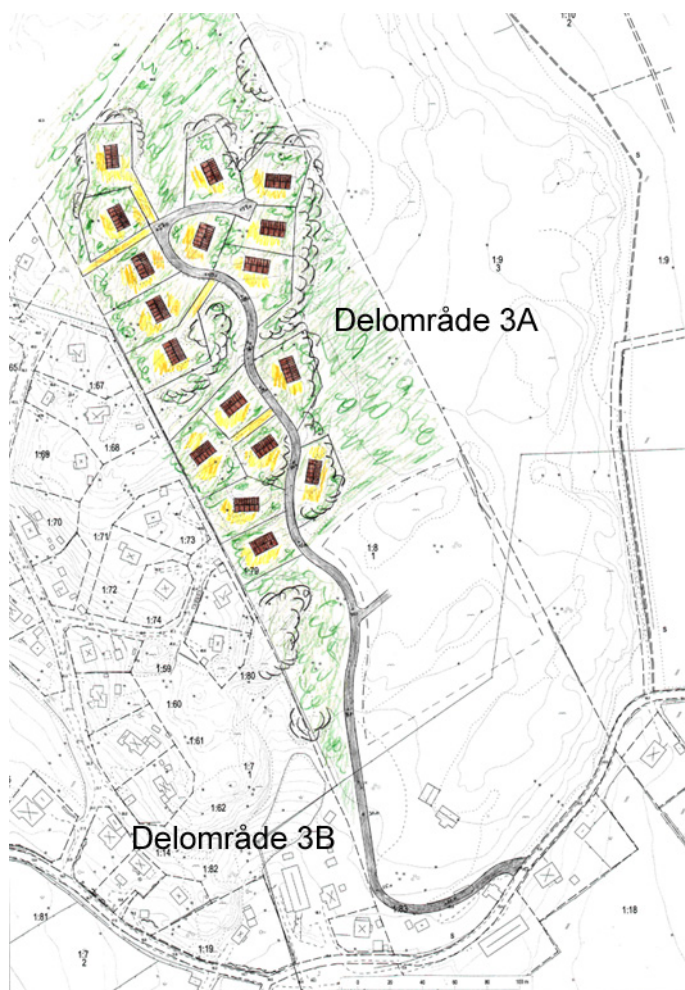
Farthinder i form av kraftiga balkar av gul-svart hårdplast har placerats tvärs vägbanan på ett flertal platser där riskerna anses störst relaterat till hastighet och sikt. Varningstavlor har satts upp samt skyltar gällande hastighetsbegränsning till 40km/h på Dramsviksvägen respektive 30km/h på de mindre, anslutande områdesvägarna. Besluten gällande dessa hastighetsdämpande åtgärder är tagna av vägsamfällighetens årsmöte.

Det bedöms att vägens standard är tillräcklig även inkluderat den planerade byggnationen, risker mycket begränsade. Det är idag få personer som går eller cyklar på vägen trots 187 fastigheter och från Dramsviksvägens upptagningsområde nyttjar endast ett tiotal barn skolbuss. Ett flertal av dessa samåker i sina föräldrars bilar till busshållplatsen. De verklighetsrelaterade trafikrörelserna på Dramsviksvägen är få i relation till antalet fastigheter.

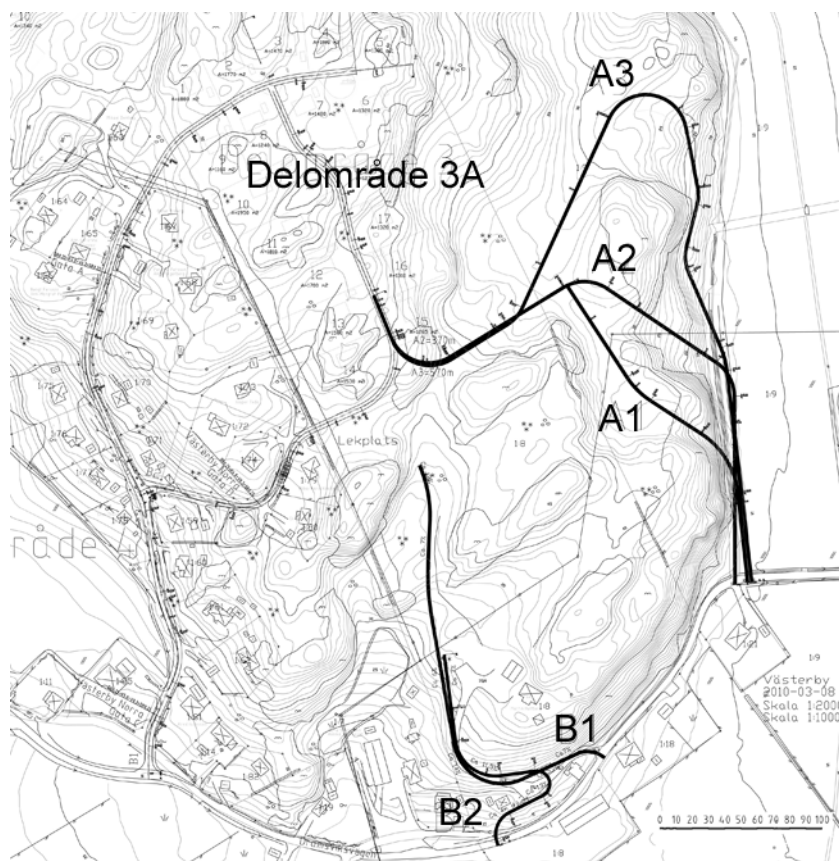
Det kan konstateras att Dramsviksvägen befinner sig utanför planområdet och därmed ej ligger inom exploatörens ansvar. Exploatören har ansvaret för den lokala infrastrukturen inom planområdet. Denna omständighet gäller likaledes gc-vägar utefter väg 675 o 679 samt standardhöjningar av dessa. Vid byggande av ny överföringsledning från Ljungskile till Ammenäs skall kommunen, enligt ÖP 2010, verka för att det längs denna sträcka anordnas en gång- och cykelväg. Man arbetar aktivt för tillkomsten av en sådan i Fräknestrandsområdet genom att äska resurser via Västra Götalandsregionens "Gång- och cykelplan för statligt och regionalt vägnät i Västra Götaland - 2013.

Det finns flera gjorda vägutredningar, den tidigaste gjordes av Aqua Canale 2010 03 08, ytterligare en vägutredning undertecknades av DITRIX Arkitekter och är daterad 2010 03 24, en senare vägutredning gjordes av BBK 2010 11 04, den uppdaterades 2011 04 20 och även 2011 06 09. Nu har det inkommit ytterligare en uppdatering från BBK som är daterad 2011 09 20.

I den tidigare utställda samrådshandlingen trafikförsörjdes delområde 3A via Västerby Norra (före detta delområde 4). Den senaste vägutredningen har möjliggjort en ny sträcka som ger anslutning direkt från Dramsviksvägen. Jämfört med det tidigare förslaget har infarten flyttats österut längs med Dramsviksvägen. Lutningen på hela vägsträckan kommer att ligga i 10%, en kort bit av vägen kommer vara 10,8%.



Den tidigare anslutningen som föreslogs i programhandlingen



Föreslagna anslutningar i en av de tidiga utredningarna

Utredning vägsträcka

Marken som ingår i detaljplanen inom Västerby 1:7 har köpts och är nu privat. Lutning max 12% accepteras men mest fördelaktigt är en lutning på högst 10%.

Delområde 3A

Tillfart föreslås ske direkt från Dramsviksvägen i söder. I norr inom delområde 3A finns en vändplats med radie 9+1,5m. Lutningen uppgår till cirka 10% inom delområdet.

Delområde 3B

Tillfart föreslås ske direkt från Dramsviksvägen. Lutningen inom delområdet uppgår till ca 10%.

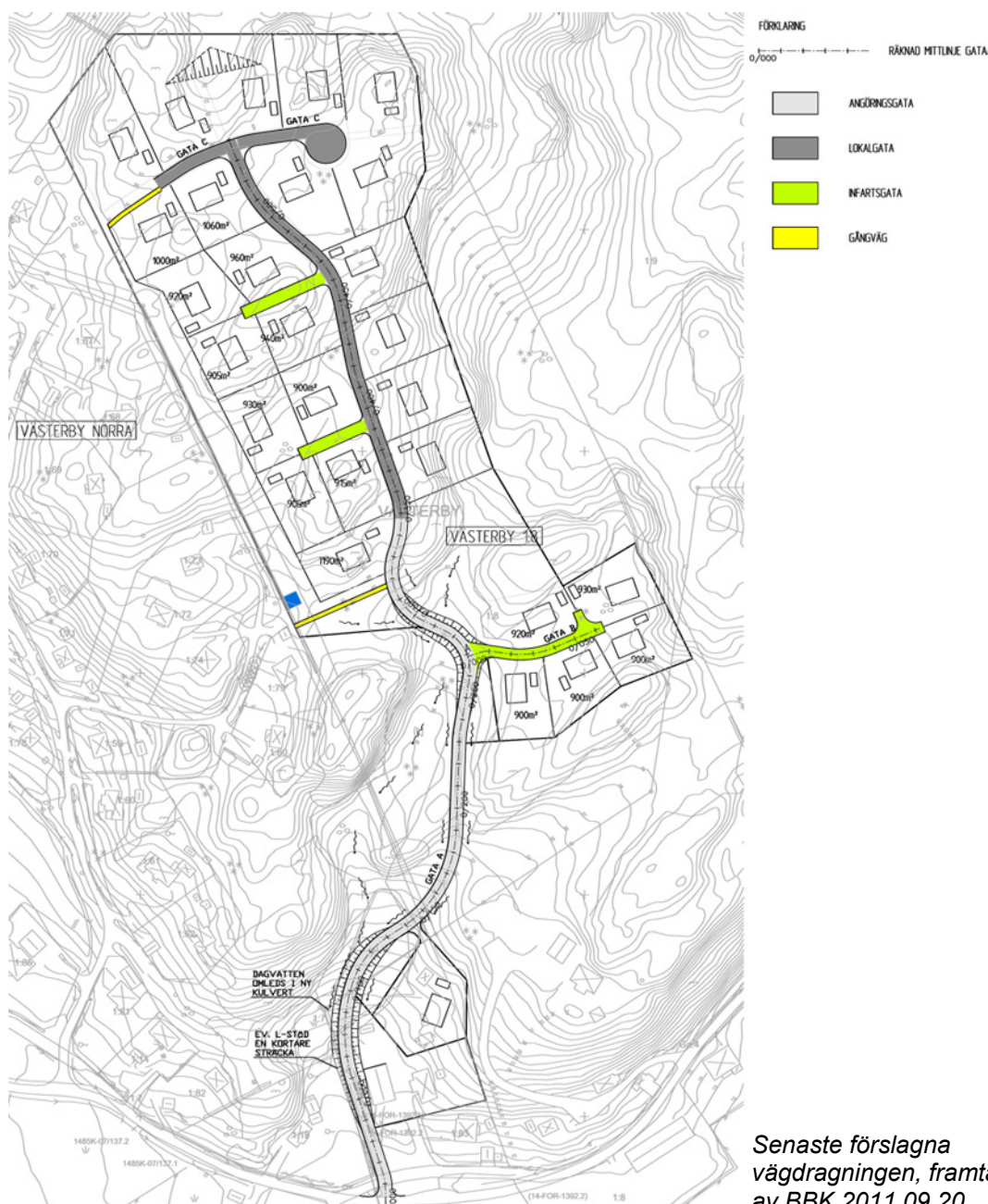
En eventuell infart från lokalgatan (i vägutredning kallad angöringsgata) till den norra tomten inom delområdet möjliggörs av detaljplanen.

Vägen går igenom fornlämningsområde Forshälla 12 men vägsträckan har godkänts av Länsstyrelsen. Ladan som står vid vägen i söder bör kortas av med ca 10m för att inte inkräkta på vägområdet.

Övrigt

Projektering bör följa Trafikverkets publikation "Projektering och byggnation av enskilda vägar" Trafikverket 2001-01, nr 2001:9, där även aspekter på säkerhet och kvalitetssäkring tas upp.

Yta för tippning av snö finns på naturmark och i anslutning till gata.



Sammanfattning

För tillfart till delområde 3A och 3B med förslag på 29 tomter är den kortaste utredda vägsträckan till Dramsviksvägen den som löper i nord-sydlig riktning uppför backen.

Parkering

All bebyggelse ska tillgodose sitt parkeringsbehov på den egna tomten.

Kollektivtrafik

Västtrafik trafikerar den allmänna vägen med buss 822 mellan Uddevalla och Ljungskile. För närvarande är det 13 turer i vardera riktningen under vardagar. Även skolskjutstrafik finns längs denna väg. Busshållplatsen är belägen där Dramsviksvägen ansluter till väg 675. Sikten är mycket god i båda riktningarna pga raksträcka.

Av- och påstigningsytan väster om busshållplatsen (mot Dramsviksvägen) är ett väl tilltaget område, avgränsat av betongfundament. I omedelbar anslutning finns vändplats/avlastningsområde för anslutande bilburna. Genom vägföreningens försorg har ett staket uppsatts för att förhindra att skolbarn rundar stillastående bussar. (Det är idag från Dramsviksvägens upptagningsområde endast

ett tiotal barn som nyttjar skolbuss.) Belysningen är god under dygnets mörka delar. Under hösten 2012 har belysningen ytterligare moderniserats och förstärkts. Regnskydd finns på båda sidor av riksvägen, på ena sidan i form av en regelrätt busstur. Cykelparkeringen (under tak) anses vara helt tillfyllest med gott om platser, även för framtida behov. Det är enkelt, smidigt och inte alltför långt att ta sig till busshållplatsen. Ett flertal pendelparkeringsplatser erbjuds, behovet dock något begränsat då bebyggelsen ligger inom bekvämt gång- och cykelavstånd. Välfrekventerad pendelparkering för samåkande bilburna finns dessutom vid det närbelägna Lerbomotet.

Konstateras dock att den ovan skissade situationen utgör förhållanden vilka befinner sig utanför planområdet och därmed ej ligger inom exploatörens ansvar. Denna omständighet noteras även av Trafikverket, som anser att det i dylika fall borde vara en kommunal angelägenhet. (Exploatören har ansvaret för den lokala infrastrukturen inom planområdet.) Åtgärder längs väg 675 och 679 anses dock inte beröra detta detaljplanearbete.

Översiktsplan 2010 nämner *"Bussförbindelserna är redan idag goda med både Uddevalla och Ljungskile, fler inflyttade ger underlag för tätare turer. "Planområdet har tillgång till kollektivtrafik inom rimligt gångavstånd för arbetspendling."*

Kommunen hävdar att bebyggelsen kan ge positiv påverkan på miljömålen. "God bebyggd miljö" och "begränsad klimatpåverkan" genom att *"underlätta för kollektivtrafik och ge förutsättningar för gemensamma uppvärmningssystem"*, ÖP 2010.

Översiktsplanen anger vidare, som tidigare nämnts, att komplettering av bebyggelse ger underlag för ökad turtäthet och service. Inte minst Sundsområdet (vid väg 675,4 km nordöst planområdet, buss 822) som för närvarande projekteras, borgar för detta.

Detta skapar ett större intresse att nyttja kollektivtrafik även bland dem som redan bor i området. Successiv övergång till permanentboende i befintliga områden bidrar också till ökat underlag.

"Ny förtätad bebyggelse kan även generera ny alternativt utökad kollektivtrafik till gagn för redan i området boende." (Uddevalla - Vision 2040)

Kommunen vill medverka till att skapa ett attraktivt boende i området och då är kollektivtrafiken en viktig del. En bebyggelsekomplettering som denna kan ses som en startpunkt för kommunen att utveckla kollektivtrafiken och övrig kommunal service (se avsnitt Service) som VA, skolor, barnomsorg mm. Planförslaget kan då ses som ett steg mot att skapa en god bebyggd miljö och bidra till minskad klimatpåverkan.

ÖP 2010 anger ambitionen:

"Vi skall verka för väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik samt goda gång- och cykelmöjligheter"

"Investeringar i den befintliga strukturen måste därför genomföras och åtgärder vidtas för att få ett ökat kollektivresande"

"Kommunen bidrar även i regionalt samarbete för att förbättra kollektivtrafik"

"Kommunen vill förbättra kollektivtrafiken för att underlätta arbetspendling"

"Utvecklingen av bostadsområden bör ske samlat för att öka underlag för kollektivtrafik"

Kommunens starka ambition har resulterat i inrättandet av ett översiktsplaneringsutskott under kommunstyrelsen. Förutom översiktsplanering är utskottets verksamhetsområden: riktlinjer för bostadsförsörjning, övergripande transportinfrastruktur och inomkommunala och regionala kollektivtrafikfrågor i samverkan med kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götaland.

"Kommunen antog 2011 06 08 en ny strategisk plan där en av de övergripande strategierna är att verka för en ökad marknadsdel för det kollektiva resandet. Uddevalla kommun kommer inom ramen för de samverkansmöjligheter som finns med Västra Götalandsregionen att bevaka och utveckla kollektivtrafiken i vår del av regionen." (Kommunledningskontoret, KS/2010:458)

Kommunens föresats speglas exempelvis i Kommunledningskontorets tjänsteskrivelse KS/2010:451 gällande ett medborgarförslag om stadsbuss till Sund, Stången, Ammenäs och Råssbyn.

Kustvägen mellan Råssbyn-Ammenäs-Sund trafikeras av skolbussar i samband med skoldagens början och slut. Dessa bussar är även öppna för allmänheten. Därutöver finns den allmänna linjen 822 längs kustvägen mellan Uddevalla och Ljungskile. Linje 822 gör ca 10 turer/dag i vardera riktningen.

Förändringar i turutbud mm inom kollektivtrafiken planeras och fastställs årligen i en s.k. trafikförsörjningsplan. Planen upprättas av Västtrafik som ansvarar för länets kollektivtrafik.

Kommunerna liksom andra intressenter kan lämna förslag till förändringar i denna plan. Antalet boende i kustområdena söder om Uddevalla ökar. Bebyggelsen förtätas och helt nya bostadsområden planeras. Den nya överföringsledningen för vatten och avlopp mellan Ljungskile och Uddevalla gör fortsatt exploatering möjlig. Mot bakgrund av det ökande antalet boende i kustområdet mellan Uddevalla och Ljungskile har kommunen i en trafikförsörjningsplan föreslagit tätare bussförbindelser på sträckan Uddevalla-Ammenäs-Restenäs-Ljungskile, dvs. linje 822. Önskemålet är utökad trafik med s.k. styv tidtabell, dvs. att bussen trafikerar sträckan med jämna tidsintervall, t.ex. en gång/timma under hela dagen. *"I dagsläget är det 13 turer i vardera riktningen under vardagar."*

Utöver ovan nämnda kan konstateras att tågtrafiken mellan Uddevalla-Ljungskile-Göteborg har ökat markant. I trafikplanen föreslogs att antalet dubbelturer på järnvägssträckan Uddevalla-Göteborg skulle öka med tre. Resultatet är att det finns 18 dubbelavgångar tåg på denna sträcka. (Tillkommer bussförbindelserna, även parallella.) Likaså detta har medfört önskemål om ökad turtäthet på linje 822, som har funktionen av matarlinje anpassad för tågresenärer - även ett regionalt intresse.

Kommunen, genom Kommunledningskontoret, anser nedanstående åtgärder i transportinfrastrukturen som särskilt viktiga för en snabb utveckling av de så viktiga regionala kommunikationerna:

Den spårbundna trafiken utvecklas positivt i regionen. Bohusbanans södra del mellan Uddevalla och Göteborg har rustats upp med bl a fjärrblockering och fler mötesplatser. Trafikverket har i en nyligen gjord studie visat att banan kan utvecklas ytterligare för ökad kapacitet och mindre störningskänslighet. En ny mötesplats vid Grohed (rakt öster om planområdet) mellan Uddevalla och Ljungskile, samt dubbelspår, är påtagligt viktiga för banans utveckling, till vilken kan läggas en serie åtgärder längs banans södra del som på olika sätt höjer kapaciteten. Åtgärderna leder till att Uddevalla kan trafikeras med tåg i halvtimmes intervall vilket kraftfullt stärker kommunens samband med Göteborgsområdet. Ett betydelsefullt steg för kapacitetshöjning togs av Regionutvecklingsnämnden 2013 02 01 med ett inriktningsbeslut gällande förskottering av regionala utvecklingsmedel för plattformsförlängningar på södra Bohusbanan (söder om Uddevalla). Tågen dubbelkopplas och plattformarna förlängs till 135 meter, vilket ger en starkt ökad kapacitet.

Planområdet har redan idag nära tillgång till transportkorridoren Oslo-Göteborg-Köpenhamn (E6). Enligt ÖP 2010 ska kommunen kraftfullt verka för en standardhöjning av Lv 678 mellan Råsseröd och Lerbo-motet, vilket ytterligare skulle förbättra tvärförbindelsen med E20/E45. Man vill arbeta för att vägutbyggnaden tas in i den regionala infrastrukturplanen.

I remissvaret till ovan nämnda trafikplan, poängterar kommunen även vikten av den förstärkning av möjligheterna till arbetspendling som föreslås mellan Uddevalla sjukhus och NÅL. Utbytet är stort mellan sjukhusen, varför goda resmöjligheter för såväl patienter som personal är mycket viktiga. Dessutom avser kommunen utreda utvecklingsmöjligheter för verksamhetsområden med bra skyltlägen i Lerbo, motet vid E6.

Näringslivets intresse för dessa s k skyltlägen gör också vägen viktig från etableringssynpunkt. Trafikplatser möjliggör sådan etablering och ökar flexibiliteten i väginfrastrukturen. De kopplar således nya bostads- och verksamhetsområden till E6. Förutom Lerbo är nya trafikplatser på E6 av intresse - t ex det närbelägna Sund strax söder om Uddevallabron.

På sikt kan även denna kommundel stärkas av planer, uttryckta i regionalt samarbete, som förbättrad tågtrafik med mötesplats i Grohed, dubbelspår och tätare turer.

Störningar

Utbyggnad enligt föreslagen plan för Västerby 1:8 medför ca 28 nya fastigheter i området. Räknat i trafikrörelser blir det ca 28 gånger såg 6 trafikrörelser, totalt en ökning med 168 trafikrörelser per dag. De verklighetsrelaterade trafikrörelserna på Dramsviksvägen är få i relation till antalet fastigheter. Trafiken är synnerligen begränsad och sporadisk, samt utgörs i stort sett uteslutande av lättare fordon. De låga hastigheterna, reglerade genom skyltar, samt de små trafikmängderna, är mycket starkt bidragande orsaker till att kravvärden för medelnivå och maxnivå gällande trafikbuller, ej kommer att överskridas.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Ny bebyggelse ska anslutas till det kommunala systemet.

Det behövs inga pumpstationer på huvudledningsnätet. Det kan behövas villapumpar till bottenvåningen på suterränghus (övervåningen behöver ej pumpas).

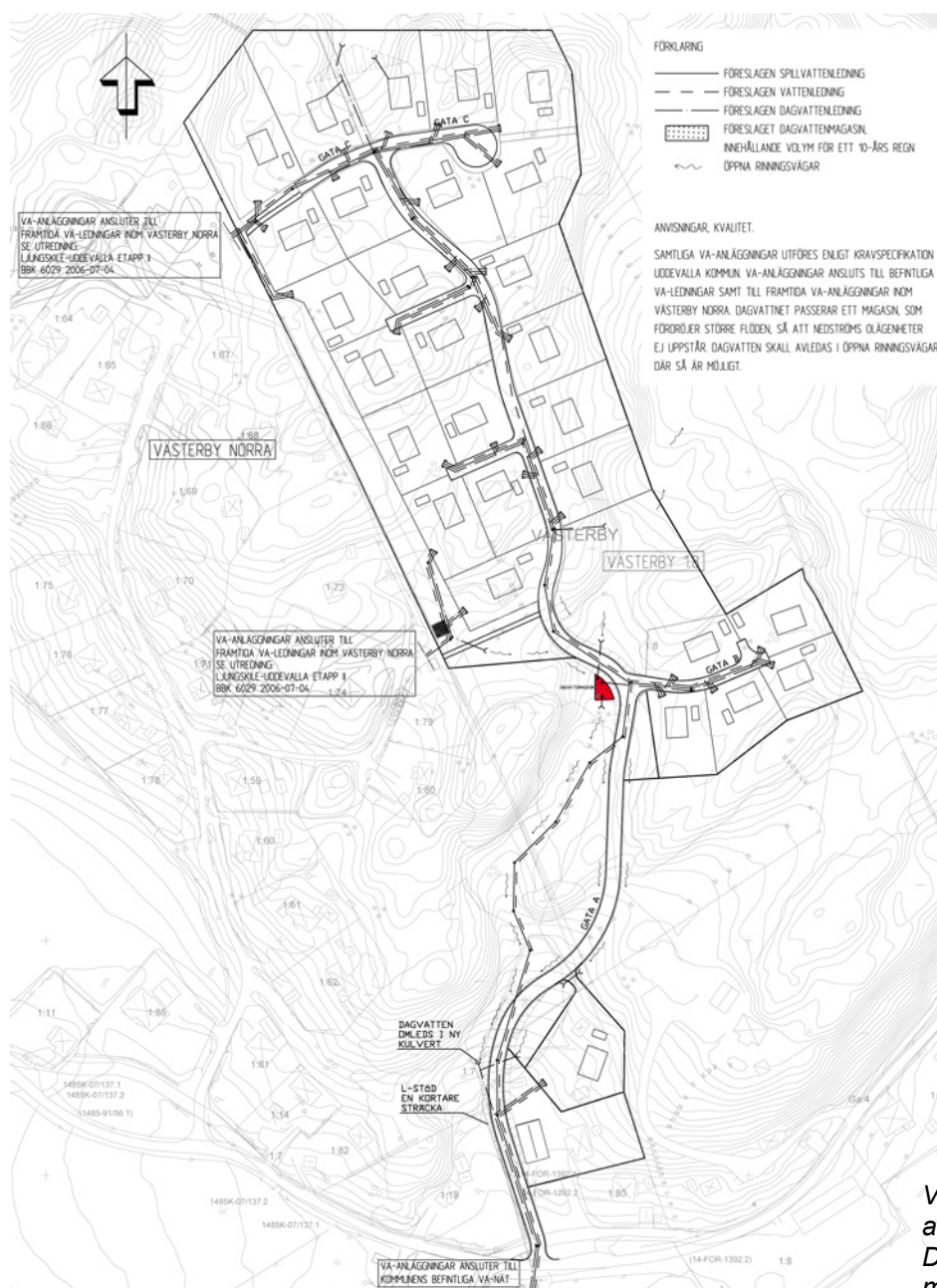
En VA-utredning genomfördes av BBK och är daterad 2012 12 04. Utredningen föreslår att det ska anläggas ett dagvattenmagasin med volym för ett 10-års regn, dagvattenmagasinet är markerad i rött på illustrationen nedan.

VA-anläggningar ansluter som visat på illustrationen nedanför till befintlig överföringsledning mellan Ljungskile och Uddevalla (överföringsledningen finns att se i utredning Ljungskile-Uddevalla etapp II, BBK 6029 2006-07-04).

VA-anläggningar ansluter till kommunens befintliga VA-nät.

VA-ledningar, inkl dagvatten, ska gå i gata, u-områden erfordras inte.

Brandpost bör anordnas inom området.



Dagvatten

Eftersom jorden till stor del utgörs av berg i dagen och lera så är möjligheterna till infiltration begränsade, därför måste dagvattnet fördröjas i fördröjningsmagasin, därefter tjänar även öppna diken som fördröjningsanläggningar.

En bra dagvattenhantering ska styra vattnet på ett kontrollerat sätt så att olägenheter inte uppstår. Inom planområdet gäller enskilt huvudmannaskap för dagvatten. Förbindelsepunkt upprättas vid varje fastighet samt för avvattning av gata. Fördröjningsmagasin föreslås enligt VA-utredning gjord av BBK 2012 12 04 placeras i den södra delen av delområde 3A.

En dagvattenutredning har tagits fram av BBK teknik & miljökonstuler 2012 05 07. Utredningen redovisar beräkning av dagvattenflöden samt föroreningsmängder och reningseffekter i föreslaget hålrumsmagasin för dagvatten inom planområdet. Även en komplettering av dagvattenutredningen har tagits fram av BBK 2012 12 27. Kompletteringen avser i yttrande från Länsstyrelsen 2012 10 23, beräkning och konsekvensbedömning av kraftigare regn.

I dagvattenutredningen och kompletteringen av dagvattenutredningen har beräkningarna utgått från både ett så kallat 10 års regn (ett regn med ett 10-årsvärde innebär att det statistiskt uppnås eller överträffas i genomsnitt en gång vart 10 år) och ett så kallat 100 års regn.

Dagvattenberäkningarna utgår från att dagvatten fördröjs via ett magasin för den södra delen av området. För att klara ett s k 100 års regn föreslås att dagvatten från del av området norr om magasinet avleds österut i naturmarken så att fler utsläppspunkter erhålls. Därmed minskar flödet till magasinet från ca 0,2ha hårdgjord yta. Konsekvenserna vid ett 100 års regn skulle då reduceras något för den mest utsatta byggnaden inom fastigheten 1:19. För de övriga kompletterande åtgärderna för att klara ett 100 års regn inom detaljplanen se komplettering, dagvattenutredning BBK 2012 12 27.

Vid de förändringar som föreslås där ytterligare dagvattenflöden leds åt annat håll än genom magasinet erhålls flöden via nyanlagda hårdgjorda ytor från endast sju nya hus inkl. gata och uppfarter. Härmed antas att även vid mycket stora regn är olägenheten för bl.a. fastigheten 1:19 liten. Vid ett korrekt utförande av dagvattenintaget strax norr om fastigheten är även ev. skador hanterbara fysiskt och ekonomiskt.

Magasinet utförs som hålrumsmagasin av sprängstensfyllning. För vidare anvisningar över utformning av magasin se utredning BBK 2012 05 07.

Avrinningen från magasinet avleds via nyanlagda diken för att sedan tas om hand i ett ledningssystem för utsläpp söder om Dramsviksvägen.

För områdets norra del avleds dagvattnet mot norr och befintliga rinningsvägar ner mot lägre liggande naturmarksområden, odlingsområden för att sedan samlas i mindre diken och bäckar och efter en längre stäcka mynna i havet.

För en del av tomterna öster om angoringsgatan sker avrinning för viss del av tomtmarken direkt mot naturmarken och ner mot lågområdet som omgärdar berget där planområdet är beläget.

Det har genomförts beräkningar av föroreningar för respektive markanvändningsområde (takytor, hårdgjorda ytor och naturmarksytor), även magasinsvolymerna har beräknats med rationella metoden med hänsyn till rinntid.

Sammanfattningsvis kan det föreslagna hålrumsmagasinet inom Västerby 1:8 antas utgöra en tillräcklig åtgärd för fördröjning och rening av dagvatten från planområdets södra del. För övriga delar av planområdet så avleds dagvatten ut i naturmarken så snart det är möjligt för att på så sätt få en spridning av ansamlade flöden vilka avleds till tidigare befintliga öppna rinningsvägar. Det antas att även vid mycket stora regn är olägenheten för bl.a. fastigheten 1:19 liten. Vid ett korrekt utförande av dagvattenintaget strax norr om fastigheten är även ev. skador hanterbara fysiskt och ekonomiskt.

Havstensfjorden ingår i Länsstyrelsens förteckning över musselvatten som ska skyddas enligt förordningen om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.

Utsläpp av dagvatten till recipienten försvårar inte möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Baserat på ovanstående nämnda dagvattenhantering med långa rinningsvägar och öppna diken anser kommunen att inga miljö kvalitetsnormer riskerar att överskridas inom planområdet och planens genomförande bedöms inte heller bidra till att några av dessa normer överskrids på annat håll.

El och tele

Elförsörjning kommer att byggas ut i takt med VA-arbeten i området av Uddevalla Energi. Befintlig högspännings luftledning förbi Västerby 1:2 till transformator i Västerby Norra har tagits bort.

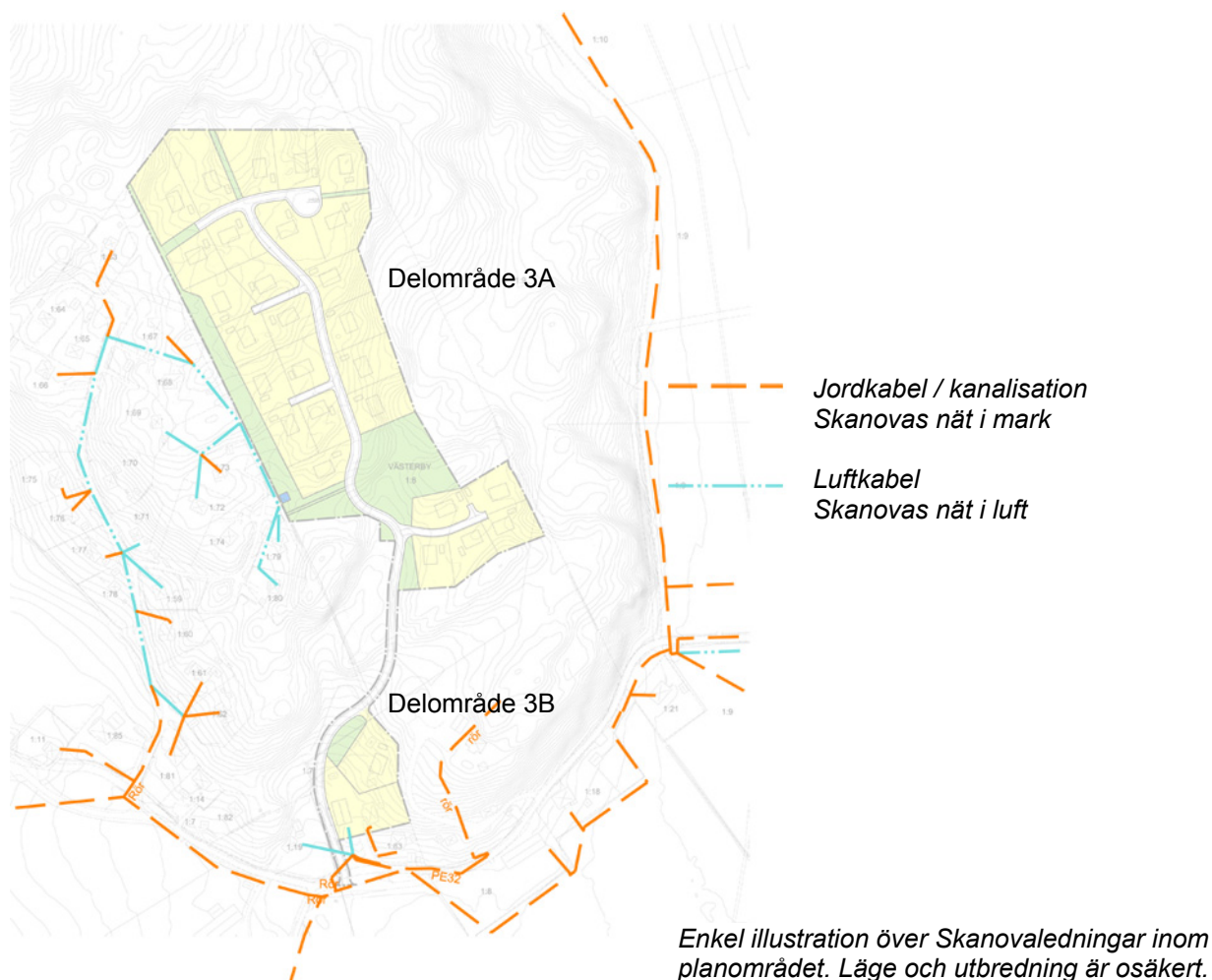
En ny transformatorstation krävs. Den föreslås placeras i delområde 3A så den ligger i centrum av befintliga fastigheter 1:72, 1:73, 1:74 och 1:79.

Telefonförsörjningen till området sker över det befintliga nätet och kan koordineras med utbyggnad av el.

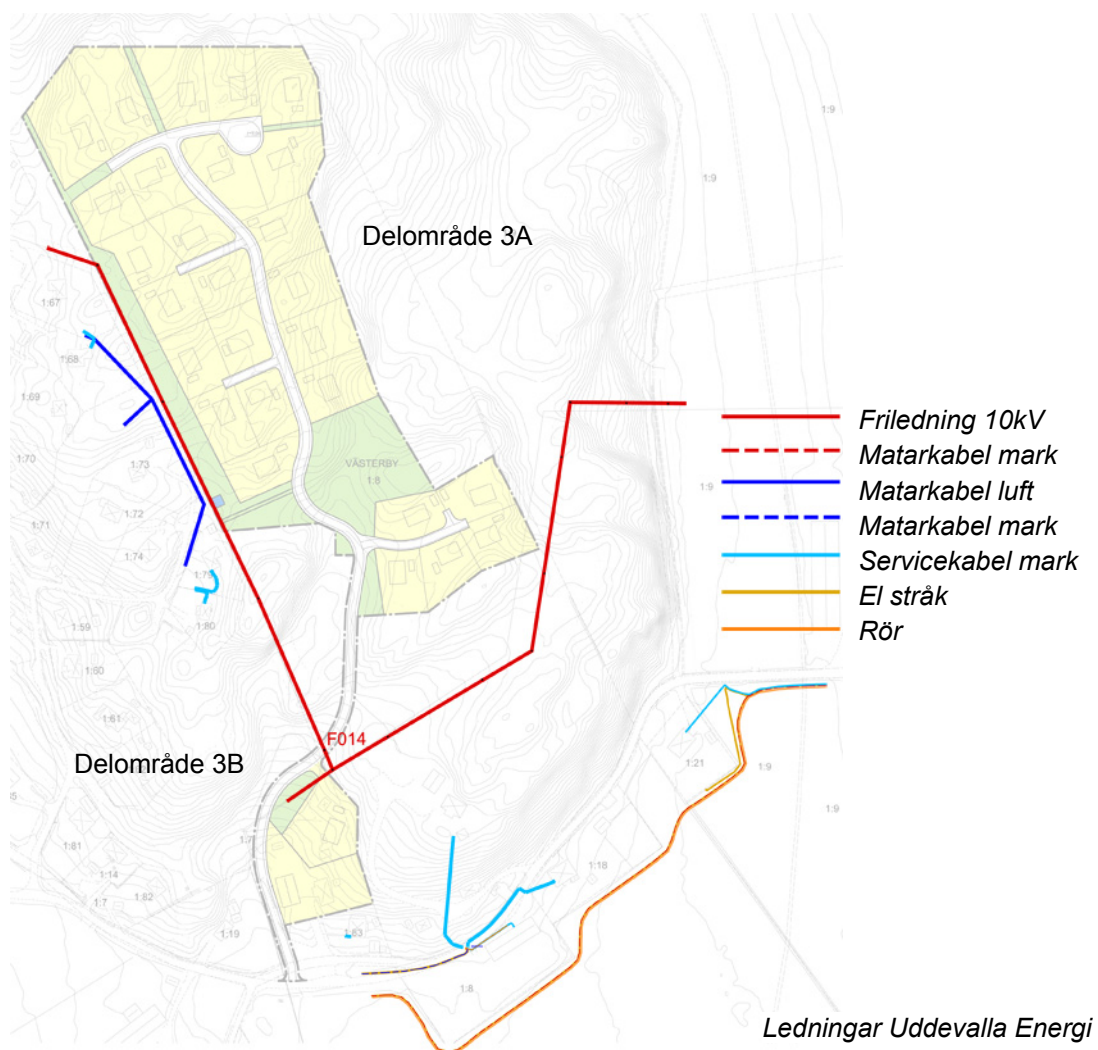
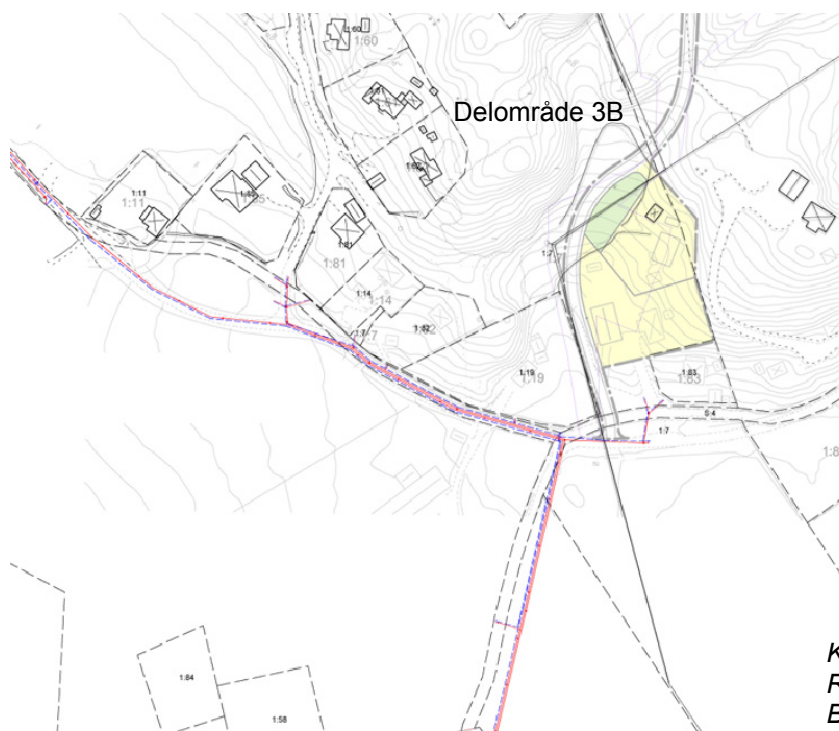
Skanovas anläggningar inom planområdet består av markförlagda kablar samt luftledningar, se illustration nedan, sid 24.

Markförlagda ledningar finns i delområde 3B. En stolplinje (sambyggnad med el) finns i område 3A, vid transformatorstationen.

Eventuella undanflyttningar av Skanovas anläggningar bekostas av exploatören. För offert och beställning ska Skanova kontaktas minst 4 mån innan påbörjat arbete.



I närheten av området finns kommunala VA-ledningar, se illustration nedan, sid 24. Grävning, borring och schaktning får ej ske närmare än 3m från lednings centrum.



Värme

Uppvärmning bör ske med vattenbaserade system. Uppvärmningssystem bör utformas så att de enkelt kan omkopplas till användning av alternativa energislag.

Postutdelning

Möjlighet skall finnas att placera brevlådor i s k samlingsställ inom området. Samlingsstället bör ges en samlad och enhetlig utformning, där antingen alla postlådor är likadana och/eller att de monteras mot en sammanhållande bakgrund. Viktigt är att brevlådor placeras där postbilen har lätt att ta sig fram, ingen backningsmanöver, inte nära backkrön.

Detaljplaneförslaget anger plats för samlingsställ för brevlådor.

Avfall

Sophantering sköts av Uddevalla Energi. Återvinningsstation finns vid Lerbo.

Yta för tippning av snö finns i alla delområden på naturmark och i anslutning till gata.

Kort Sammanfattning

Planen vill möjliggöra komplettering av husgrupper i anslutning till befintliga bebyggelseområden i Västerby. Planens intentioner strider inte mot översiktlig planering, miljöbalken eller andra reglerande skrivningar. Planen har en positiv inverkan på kommunens miljömål och föranleder inte betydande miljöpåverkansfaktorer.

Möjligheten att bo på en mindre ort, t ex Västerby ökar människors valfrihet. Närhet till natursköna friluftsområden kan också stärka människors hälsa.

De nya husgrupperna ger befintlig bebyggelse ökat underlag för service. Kommunal anslutning av vatten och avlopp höjer kvaliteten för boende i befintliga områden och förbättrar grundvattnet. Med försiktighet som princip bedöms husgrupper i anslutning till befintlig bebyggelse inte medföra påtaglig skada på riksintresset, inskränkningar på natur och friluftslivet eller skada på kulturvärden.

Planen stärker och ökar kvalitet på befintlig bebyggelse och ger möjlighet för nya boende att få del av områdets förtjänster.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Kommunen är inte huvudman för allmän plats.

Detaljplanens genomförandetid är 10 år, genomförandetiden börjar löpa när detaljplanen vunnit laga kraft.

MEDVERKANDE I PLANARBETET

Delar av handlingens texter och bilder kommer från Programrådshandlingen, upprättad av Leif Carlsson, Planeco samhällsplanering.

REVIDERINGAR

Revideringar som gjordes inför antagandet.

Planbeskrivning:

- Justering av handlingar under rubrik *Handlingar*, sid 2
- Tillkommande text under rubrik *Samråd för planområdet*, stycke 7, sid 6
- Justering av text under rubrik *Landskapet som kulturbygd, mark och vegetation*, stycke 4, rad 5, sid 7
- Justering av text under rubrik *Jordbruksverksamhet*, punkt 6, rad 2, sid 8
- Justering av text under rubrik *Bergsgeologi och rasrisk*, sid 10-11
- Justering av text under rubrik *Grönytor*, stycke 4, sid 15
- Justering av text under rubrik *Service*, sid 15
- Justering av illustration under rubrik *Vägar och trafik*, sid 16
- Justering av text under rubrik *Vägar och trafik*, sid 16-17

- Justering av text under rubrik *Kollektivtrafik*, sid 19-21
- Justering av text under rubrik *Störningar*, sid 21
- Justering av text under rubrik *Vatten och avlopp*, stycke 3, rad 1, sid 22
- Tillkommande text under rubrik *Vatten och avlopp*, stycke 6, sid 22
- Justering av illustration under rubrik *Vatten och avlopp*, sid 22
- Justering av text under rubrik *Dagvatten*, stycke 2, rad 4, sid 23
- Tillkommande text under rubrik *Dagvatten*, fr o m stycke 3, sid 23
- Justering av text under rubrik *Dagvatten*, stycke 7, rad 2, sid 23
- Justering av text under rubrik *Dagvatten*, stycke 9, rad 4, sid 23
- Borttagning av illustration och illustrationstext, rubrik *Dagvatten*, sid 23

Plankarta:

- Justering av planbestämmelse under rubrik *Placering, utformning, utförande*, stycke 5

Genomförandebeskrivning:

- Justering av tidplan under rubrik *Tidplan*, sid 2
- Tillkommande text under rubrik *Ansvarsfördelning, huvudmannaskap*, stycke 2, sid 2
- Tillkommande text under rubrik *Ansvarsfördelning, huvudmannaskap*, stycke 4, rad 1, sid 2
- Tillkommande text under rubrik *Ansvarsfördelning, huvudmannaskap*, stycke 8, sid 2

Planförfattare: Ditrix AB genom Stefan Werner