



Planarkitekt: Dimitris Vassiliadis
Telefon: 0522 – 69 73 03
Mail: dimitris.vassiliadis@uddevalla.se

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samrådsredogörelsen är upprättad av Samhällsbyggnad 2023-12-11 och är genomförd i samarbete med Werner Arkitekter som har konsultuppdraget från exploitören.

Samrådsredogörelsen tillhör förslag till detaljplan för del av:

Hog 1:1 m.fl. Uddevalla kommun

Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten av bostadsbebyggelse i form av villor och parhus inom planområdet.

HANDLÄGGNING AV SAMRÅDET

Planförslaget, upprättat 2022-11-24, har varit föremål för samråd till kommunala, regionala och övriga instanser samt till berörda grannar (se sändlista).

Samrådshandlingar upprättade enligt Plan- och bygglagen (2010:900) är framtagna av Samhällsbyggnad Uddevalla kommun.

Samråd

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2022-12-13, § 414 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Planförslaget skickades därefter på remiss till kommunala och regionala instanser m.fl. under tiden 2023-01-30 – 2023-02-17.

Fastighetsägare, respektive ägare och tomträttsinnehavare till fastigheter som gränsar direkt till planområdet meddelades att planhandlingar under remisstiden fanns tillgängliga på Kontaktcenter i Rådhuset, biblioteket i Ljungskile, på Samhällsbyggnadsförvaltningen i Stadshuset samt digitalt tillgängliga för nedladdning på kommunens hemsida.

Nedan redovisas inkomna yttranden i stort i sin helhet tillsammans med Samhällsbyggnads kommentarer, inkomna yttranden återfinns även i separat dokument.



SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER OCH SAMHÄLLSSBYGGNADSFÖRVALTNIGNENS KOMMENTARER

STATLIGA INSTANSER

1. Länsstyrelsen, 2023-02-16

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa /säkerhet, strandskydd och miljökvalitetsnormer måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10 §

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Mellankommunal samordning blir olämplig

Däremot befaras att:

- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs
- Bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

1.1. Strandskydd

Eftersom marken inte är planlagd idag är det inget strandskydd som inträder/återinträder. Runt befintligt vattendrag gäller inget strandskydd. Dock omfattas delar av området i väster av strandskydd. På plankartan ser det ut som att



kommunen upphäver strandskydd på allmän platsmark och kvartersmark där det idag inte finns något strandskydd. Kommunen behöver därför se över var strandskydd planeras att upphävas i planen. Kommunen har angett punkt 2 enligt 7 kap. 18 c § MB som särskilt skäl för ett upphävande av strandskyddet för bostäder, gator, gångvägar och ny infartsväg. Punkt 2 innebär att området genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen. Kommunen anger även punkt 1 som särskilt skäl, att marken anses vara ianspråktagen på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

Dock bedömer Länsstyrelsen att dessa särskilda skäl ej är tillämpbara. Väg 675 är inte tillräckligt hårt trafikerad (ÅDT 730) och därmed inte svår att passera. Vägen anses inte vara avskiljande enligt rättspraxis. Marken kan heller inte anses vara ianspråktagen på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

Kommunen bör överväga att där strandskydd gäller idag inom utpekad kvartersmark låta det vara naturmark och därmed inte upphäva strandskydd. Det finns mycket som talar för att det är av extra betydelse att bevara naturmark och speciellt det som omfattas av strandskydd med tanke på de skyddade arter som lever i området. Om kommunen fortsatt avser att planlägga för bostäder inom strandskyddat område behöver kommunen återöppna och utveckla ett annat särskilt skäl för upphävande av strandskydd. Kommunen behöver även utveckla ett annat särskilt skäl för ett upphävande av strandskydd för den föreslagna infartsvägen.

Kommunen anger att dispens kommer att sökas hos Länsstyrelsen. Det är kommunen som är tillsyns- och prövningsmyndighet i detta fall inte Länsstyrelsen.

Kommentar

Kommunen förtydligar redovisning gällande upphävande av strandskydd inom planområdet både i plankartan och i planbeskrivningen.

Kommunen noterar synpunkterna gällande hantering av strandskyddet. Placeringen av infartsvägen justeras för att begränsa inverkan på brukningsvärd jordbruksmark och landskapsbild. Eftersom det inte är möjligt att helt undvika strandskyddsområdet för vägplaceringen redovisas en väglokaliseringsstudie som påvisar att alternativ placering för tillfart inte kan anläggas utanför det skyddade området.

I enlighet med översiktsplanen identifieras planområdet som lämpligt för landsbygdsutveckling och sammanhängande bebyggelse. Detta, tillsammans med det tidigare givna positiva planbeskedet, stödjer dess allmänna intresse förenligt med MB 7 kap 18 c §, punkt 5. Utifrån detta kommer motivering för upphävande av strandskyddet inom kvartersmark bostäder samt för ny placering av infartsväg att utvecklas och utredas under fortsatt planprocess. Upphävande av



strandskyddet planeras främst i områden med inga eller låga naturvärden och påverkan på känsliga naturområden områden undviks.

Planbeskrivningen uppdateras med informationen om att det inte är Länsstyrelsen som är tillsyns- och prövningsmyndighet i detta fall.

1.2. Miljökvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering

Enligt 2 kap. 10 § PBL får planläggning inte medverka till att en miljökvalitetsnorm, (MKN), enligt 5 kap miljöbalken överträds. Kommunen har visat hur planerade åtgärder påverkar vattenkvaliteten inom de vattenförekomster som kan beröras av planområdet samt hur de påverkar möjligheterna att nå uppsatta MKN för vatten. Med rening av dagvattnet beräknas föroreningar från planområdet inte öka från nuvarande markanvändning. Kommunen behöver fortsatt i planbeskrivningen beskriva statusen för relevanta kvalitetsfaktorer gällande den berörda vattenförekomsten för att styrka resonemang kring efterföljandet av miljökvalitetsnormerna.

Varje gång det är aktuellt att detaljplanelägga ett område ska kommunen klargöra om planområdet ingår i ett verksamhetsområde för dagvatten eller om den exploatering som föranleder planläggningen medför att kommunens verksamhetsområde ska utvidgas eller att ett nytt verksamhetsområde ska bildas. Är dagvattnet ett problem som behöver lösas i ett större sammanhang och planområdet ligger inom ett verksamhetsområde för dagvatten är det va-huvudmannen, kommunen eller ett kommunalt bolag, som enligt LAV är skyldig att ta hand om vattnet. Om man vid detaljplaneläggning behöver ordna en allmän dagvattenhantering som behöver hanteras i ett sammanhang och är avgörande för planens lämplighet så är det viktigt att det sker på allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap för att säkerställa att åtgärden kommer att utföras. Detta eftersom det finns ett krav att kommunen ansvarar att de allmänna platserna iordningsställs efter hand som detaljplanen byggs ut.

De tekniska anläggningar eller de tekniska installationer som ingår i en allmän va-anläggning och som inte ska vara allmänt tillgängliga, lokaliseras till kvartermark avsedd för annat än enskilt bebyggande. I den mån en anläggning kan tillföra kvaliteter som kan vara till nytta för allmänheten kan också sådana allmänna anläggningar lokaliseras till allmän plats. För mer information se: Dagvatten vid detaljplaneläggning - PBL kunskapsbanken – Boverket

Kommunen behöver fortsatt visa på hur dagvattenåtgärderna om möjligt säkerställs i plankartan på ett plantekniskt godtagbart sätt, exempelvis genom en avsatt yta för anläggningarna eller planbestämmelser som bekräftar att åtgärderna genomförs.

Trafikverket påtalar att inför granskningsskedet behöver dagvattenutredningen kompletteras med hur Trafikverkets trummor under väg 675 påverkas utifrån ett 50-årsregn av de nya förhållandena med hänsyn till bräddflödet.



Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras för att förtydliga statusen för relevanta kvalitetsfaktorer gällande berörd vattenförekomst.

Dagvattenutredningen kompletteras och uppdateras.

Ytor för dagvattenanläggningar gällande fördröjning säkerställs i plankartan med lämpliga planbestämmelser.

Planområdet planeras inte att ingå i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten, men kommer att kopplas till kommunens angränsande verksamhetsområde för vatten- och spillvatten.

Dagvattenhanteringen ingår med fördel i gemensamhetsanläggning för gatan. Anläggningen kommer att integrera avvattning av gatan med områdets dagvattenlösningar, vilket förenklar och effektiviserar processen. För att säkerställa att dessa åtgärder genomförs enligt plan kommer de att regleras i exploateringsavtalet.

Kommunen noterar synpunkten om kommunalt huvudmannaskap, men i det här fallet planeras enskilt huvudmannaskap för den allmänna platsmarken. Denna lösning, i enlighet med plan- och bygglagen, erbjuder en effektiv och integrerad hantering av dagvatten och har stöd av de berörda markägarna.

1.3. Hälsa och säkerhet

1.3.1. Geoteknik

Statens geotekniska institut påtalar i sitt yttrande, daterat 2023-02-10, att om lastbegränsningen för tillfartsvägen är nödvändig för att erhålla tillräcklig stabilitet för vägen och dess slänter behöver begränsningen säkerställas på plankartan.

Kommentar

Vägens placering justeras för att minska påverkan på natur, brukningsvärd jordbruksmark och landskapsbild. Den nya placeringen har setts över av geoteknikkonsult. En lastbegränsningsbestämmelse för infartsvägens nya placering införs i plankartan.

1.3.2. Bergteknik

Det framgår att det inom planområdet finns lösa block som ligger instabilt i slänt och där entreprenadarbete planeras att genomföras nedanför. Det finns dock inga planbestämmelser som säkerställer att åtgärder utförs. Åtgärder kan villkoras enligt 4 kap. 14 § PBL, men lov får bara villkoras för åtgärder som ska vidtas på själva tomten. Åtgärder som behöver utföras utanför tomtmark, på allmän platsmark eller utanför planområdet behöver därför i första hand utföras innan planen antas.



På allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap är det kommunen som ansvarar för att platserna iordningställs efterhand som detaljplanen byggs ut. Det är också kommunen som ansvarar för den skötsel och det underhåll som krävs på dessa platser. Detta gäller även skyddsåtgärder. Om det krävs skyddsåtgärder för att säkerställa ett områdes lämplighet utifrån geotekniska förutsättningar är det därför lämpligt att planlägga nödvändiga områden för skyddsåtgärder som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Det är därför inte lämpligt att reglera skyddsåtgärder på allmänna platser med enskilt huvudmannaskap om åtgärderna krävs för att göra marken lämplig.

Som en sista handslösning kan eventuellt bindande avtal tecknas innan planen antas som säkerställer borttagandet av lösa block. Att så har skett behöver framgå av planens genomförande. Hur säkerställs framtida underhållsbehov?

Kommentar

Koordinater för alla lösa block inom och utanför planområdet har undersökts i förhållande till planförslaget. Undersökningen har genomförts i samråd med bergteknisk konsult och har visat att de flesta block som utgör någon risk för planförslaget är belägna inom kvartersmark. Block inom planområdet som hade osäkert läge (det gick inte att identifiera ifall de låg på kvartersmark eller på allmän platsmark) har tagits bort och ett PM som beskriver tillvägagångssätt har upprättats.

Alla block som identifieras utanför planområdet ligger så att de inte utgör en risk för planförslaget.

Det införs bestämmelser på plankartan för all kvartersmark där det finns lösa block som villkorar åtgärder enligt 4 kap. 14 § PBL. Bestämmelserna säkerställer att säkerhetsåtgärder vidtas genom att lösa block rensas i samband med entreprenad.

Att säkerhetsåtgärder vid anläggande av nya bergschakt och slänter genomförs säkerställs genom att det förs in i exploateringsavtalet. En gemensamhetsanläggning (GA) kommer att ansvara för framtida underhåll för att hålla naturliga och konstruerade bergsslänter långsiktigt stabila. Under anläggningsförrättningen för området kommer det att avgöras om en separat GA bör bildas för dessa åtgärder, eller om de kan inkluderas i den generella GA för allmän platsmark i planområdet

1.3.3. Skyfall och översvämningar

Vid föreslagen exploatering ökar andelen hårdgjorda ytor i området vilket medför en ökad avrinning vid skyfall. Kommunen har tagit fram en skyfallsanalys för området för att undersöka konsekvenserna vid ett skyfall, vilket är positivt. Skyfallsutredningen ger förslag på att anlägga två fördröjningsytor inom planområdet för att inte förvärra situationen vid ett skyfall för befintlig bebyggelse. Länsstyrelsen anser att dessa ytor behöver reserveras/säkerställas som fördröjningsytor i plankartan.



En beskrivning av tillgängligheten till området har också gjorts. Väg 675 riskerar att översvämmas vid höga havsnivåer, kommunen har beskrivit en alternativ räddningsväg, vilket är bra.

Kommentar

Ytor för hantering av skyfallsvatten säkerställs i plankartan.

1.4. Råd enligt PBL och MB

1.4.1. Förhållande till ÖP

I översiktsplanen ifrån 2022 pekas Fräknestranden ut som ett bebyggelseområde på landsbygden och som ett attraktivt område för boende. Planområdet pekas ut som utredningsområde för sammanhängande bebyggelse.

Kommentar

Noteras.

1.4.2. Gestaltning/landskapsbildspåverkan

Genom sitt planeringsansvar har kommunen en betydande och många gånger avgörande roll i gestaltandet av våra livsmiljöer. Kommunen ska i detaljplaneringen, med hänsyn till bland annat natur- och kulturvärden, främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder. Kommunen ska även beakta det allmänna intresset av att bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan (2 kap. 3 § och 6 § PBL).

Ett av syftena med detaljplanen är att ingen negativ påverkan ska ske på landskapsbilden. Kommunen har låtit ta fram en landskapsbildsanalys. Där framgår hur planerad bebyggelse kommer att framträda ifrån olika utsiktspunkter i landskapet. Det påpekas också att det är viktigt med vilka fasadkulörer som kommer att användas inom planområdet för att bebyggelsen ska smälta in i landskapet.

Dock säkerställs inte utformningsbestämmelser på plankartan. I nuläget regleras endast fastighetsstorlek och byggnadshöjd. För att uppnå planens syfte bör man införa bestämmelser som reglerar tex materialval, kulörer och takvinklar för att säkerställa att bebyggelsen blir anpassad till platsens natur- och kulturvärden. En beskrivning av vilka kulörer som är anpassade för området ges i planbeskrivningen, men säkerställs inte i nuläget på plankartan med några bestämmelser.

Kommentar

Lämpliga utformnings- och kulörbestämmelser som säkerställer att bebyggelsen anpassas till platsens natur- och kulturvärden införs i plankartan.

Landskapsbildsanalysen uppdateras för att tydligare spegla fastställda utformnings- och kulörbestämmelser.

1.4.3. Jordbruksmark

Detaljplanen innehåller ett resonemang om jordbruksmarkens brukningsvärde. Jordbruksmarken inom planområdet bedöms som ej brukningsvärd, men kommer i nuläget ändå inte att bebyggas. Infartsväg från väg 675 till planområdet bedöms omges av brukningsvärd åkermark. Det är otydligt vilken EU-stödklassning som det hänvisas till. Ny infartsväg från väg 675 kommer att ta jordbruksmark i anspråk och dela jordbruksskifte. I planen på sidan 11 hänvisas till bifogad trafikutredning med olika alternativa infartsvägar.

En alternativ infartsväg som saknas i utredningen är att, i stället för att följa befintlig infartsväg, nyanlägga en infartsväg rakt ut från planområdet till väg 675, det vill säga utmed skogskanten i södra delen av jordbruksmarken, se gul linje i bild nedan. Den delen av jordbruksmarken verkar inte brukats på länge. En sådan vägdragning eventuellt i kombination med att befintlig infartsväg tas bort torde minimera intrånget i den brukningsvärda jordbruksmarken.



Kommentar

Hänvisningen till EU-stödklassning tas bort och ersätts med en mer relevant beskrivning av hanteringen av jordbruksmark i planbeskrivningen.

Infartsvägens placering justeras enligt Länsstyrelsens yttrande. Befintlig infartsväg från väg 675 kommer att grävas bort och anslutning till fastighet Resteröds-Strand 2:35 justeras till den nya sträckningen. Den justerade infartsvägen har studerats av trafikkonsult och geotekniker och stämts av med Trafikverket. En kontroll av alla tillfartsmöjligheter till planområdet har genomförts och sammanfattas i en väglokaliseringsstudie som bifogas till planhandlingarna.

Justering av infartsvägens sträckning och borttagandet av den befintliga infartsvägen möjliggör en sammanslagning och utökning av den brukningsvärda jordbruksmarken, vilket innebär en minskad påverkan jämfört med nuvarande läge.

1.4.4. Gång- och cykeltrafik

Trafikverket påtalar i sitt yttrande, daterat 2023-02-10, att Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter inte har förbättrats utmed aktuell sträcka. En utbyggnad av statlig gång- och cykelväg längs med väg 675 kan endast bli verklighet genom kommunens prioritering och att sträckan kommer med i cykelplanen inom regional infrastrukturplan. Med anledning av det regionala behovet i stort anser



Trafikverket att kommunen bör undersöka möjligheten att bygga i egen regi och/eller tillsammans med fastighetsägare utanför vägområdet.

Kommentar

Väg 675 är en statlig väg därför kommer kommunen inte att vidta några åtgärder på denna. Trafikverket är fortsatt huvudmannen och har ansvaret att underhålla och sköta vägen. Trots detta har en del underhållsåtgärder genomförts nyligen som gäller slänter, bergsskärningar, busshållplatser osv.

Vägen har en låg prioriteringsnivå i den regionala infrastrukturplanen, vilket i dagsläget begränsar möjligheterna för större investeringar för att förbättra vägstandarden.

Uddevalla kommun eftersträvar en gång- och cykelväg efter hela Fräknestranden och söker statligt stöd för detta i samband med de ansökningstillfällen som finns. Hittills har kommunen fått stöd för gång- och cykelväg i den norra delen av Fräknestranden men kommer fortsättningsvis söka finansieringsmöjligheter för avsnitt söderut. Det kommer dock att ta lång tid innan gång- och cykelvägen kan byggas på detta sätt. En nationell cykelled planeras efter Fräknestranden (Västkostleden) men leden kommer att använda befintlig väg eller parallella mindre vägar där detta är möjligt.

Planeringsförutsättningarna för exploatering efter Fräknestranden bör alltså utgå från de förutsättningar som gäller idag. Stora förändringar av infrastrukturen kommer inte att ske. Kommunen för ofta och återkommande samtal med Trafikverket i dessa frågor.

Inom planområdet kan aspekter rörande trafiksäkerhet hanteras på ett mer effektivt sätt. Anslutningen till infartsvägen och lokalisering av busshållplatsen kan koordinats och skulle kunna förbättra säkerheten för alla trafikanter. Utfarten kommer att utformas enligt de krav som ställs på utfartstyp A1 och trafiksäkerheten kring infarten kommer att utredas noggrant.

1.4.5. Kollektivtrafik

Med anledning av att exploateringen genererar ett större resandeunderlag och att det är en skolväg anser Trafikverket att kommunen bör fundera över om hållplats Strand Södra kan uppgraderas och byggas om till en mer trafiksäker och tillgänglig modell. Kommunen bör samråda med Västtrafik om frågan. Om det blir aktuellt med ombyggnation ska ett medfinansieringsavtal tecknas med Trafikverket.

Kommentar

I samband med att den befintliga infartsvägen från väg 675 tas bort vid planens genomförande, kommer busshållplats Strand södra att flyttas till en ny placering strax norr om den nya infartsvägen till planområdet. Denna flytt och nyanläggning innebär en ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet, då busshållplatsen kommer att rustas upp för att möta det ökade reseunderlaget som



genereras av detaljplanen. Nivån på upprustningen, busshållplatsens utformning och erforderlig yta har fastställts efter dialog med Västtrafik och Trafikverket.

En yta för den norrgående busshållplatsen läggs till med bestämmelser i plankartan. En separerad gång- och cykelväg kommer att förbinda bostadsområden inom detaljplanen med den flyttade busshållplatsen, vilket möjliggör en säker väg för skolbarn och övriga resenärer.

1.4.6. Väganlutning

Planområdet föreslås nyttja befintlig anslutning till väg 675. Anslutningen behöver byggas om, Trafikverket noterar att utrymme ges i plankartan för en ombyggnation av anslutningen som uppfyller krav på radie, lutning och sikt för anslutningstyp A1 enligt gällande VGU (vägar och gators utformning).

När anslutningen ska byggas om behöver exploatören ansöka om tillstånd om att få arbeta i vägområdet. Tillstånden är giltiga i ett år, en ansökan behöver därför inte inkomma förens ombyggnation är aktuellt inom ett år. Enklast görs en ansökan om ändrad anslutning på Trafikverkets hemsida:

<https://www.trafikverket.se/tjanster/ansokom/tillstand/Ansokan-om-anslutning-till-allman-vag/>

Kommentar

Placering av infartsväg till planområdet justeras och befintlig infartsväg från väg 675 tas bort. Även den nyplanerade infarten kommer att uppfylla kraven för anslutningstyp A1 gällande säkerhet och sikt och planläggs fram till beläggningsskant av väg 675. Plankartan kommer att utgöra ett tillstånd för anslutning till den statliga vägen.

Fastighetsägaren ansvarar för att ansöka om stängningsbeslut för den befintliga infarten i samband med byggnationen av den nya infarten, vilket beskrivs i genomförandebeskrivningen. Genomförandebeskrivningen kompletteras även med informationen om ansökan om tillstånd att arbeta inom vägområdet, vilket kommer att ske när ombyggnationen eller flytten av infarten är aktuell.

Lokaliseringen av den nya infarten koordineras också med placeringen av busshållplats för att öka trafiksäkerheten i närområdet.

1.4.7. Buller

Länsstyrelsen noterar att det inte finns någon bullerutredning framtagen.

Kommunen anger i planbeskrivningen följande om kontroll av bullernivåer.

”Kontroll av bullersituationen både före och efter ett plangenomförande har genomförts genom kontroll mot kommunens bullerkartering samt genom användning av bullerverktyg.”

I planbeskrivningen anges att vissa bostadshus kan ha bullernivåer som överstiger riktvärden för maximala ljudnivåer. I planbeskrivningen saknas tydlig beskrivning av resultatet av kontrollen mot kommunens bullerkartering Hur nära ligger



resultatet riktvärdena? Det anges endast att man understiger de ekvivalenta ljudnivåerna.

Länsstyrelsen hänvisar till vad som anges på Boverkets hemsida angående behovet av att utföra bullerutredning och vad som menas med obehövt. Det kan därmed finnas behov av att göra en bullerutredning för planen. *Med obehövt avses exempelvis om de planerade bostäderna endast utsätts för omgivningsbuller i ringa omfattning. Det finns ingen exakt gräns för detta men en utgångspunkt kan vara när de beräknade värdena ligger mer än 5 dBA under riktvärdena.*

Redovisning av buller i planbeskrivningen - PBL kunskapsbanken – Boverket

Det bör framgå tydligt vad som menas med bullerverktyg och bullerkartering. Det bör även framgå vilken förordning som anger riktvärden för trafikbuller vid planering och inte bara "bullerförordningen".

Kommentar

Planbeskrivningen justeras för att tydligare redogöra bullerförhållanden. Med beaktande av liknande förhållanden i en närliggande laga kraft vunnit detaljplan och planområdets avstånd från väg 675, bedöms en fullständig bullerutredning inte vara nödvändig.

Hänvisningar till och riktvärden i förordning (SFS 2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader förtydligas i planbeskrivningen.

1.4.8. Avlopp

Av handlingarna framgår att "Vatten- och avloppsledning för planområdet föreslås byggas ut enligt VA-plan som presenteras i utredningen." Det bör i planhandlingen framgå tydligt vad som menas med "VA-plan som presenteras i utredningen". Länsstyrelsen anser att det även behöver framgå av planhandlingen om det finns kapacitet i reningsverket att ta emot ökad belastning. Det är på gång en ansökan om utökad kapacitet. Samråd inför tillståndsansökan har hållits med Länsstyrelsen men ännu har inte Uddevalla Vatten AB lämnat in någon ansökan.

Kommentar

Västvatten har angivit att ledningen för anslutningspunkt behöver dimensioneras upp, men att kapacitet för byggnationen finns. Informationen läggs till i planbeskrivningen.

Förtydliganden kommer att göras i planbeskrivningen angående "VA-planen som presenteras i utredningen". Denna hänvisar till VA-ritningen, bilaga R-31-1-01, till Gatu-, VA-, dagvatten- och trafikutredningen utförd av Afry AB.



1.4.9. Djurhållning

Kommunen för ett resonemang kring närliggande gårdar med djurstallar och dess eventuella påverkan på planområdet. Bedömningen är högst troligen att det inte kommer att uppstå någon påverkan pga. terrängförhållanden, avstånd, förhärskande vindriktning och vegetation. Länsstyrelsen instämmer i bedömningen.

Kommentar

Noteras.

1.4.10. Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen anger i sitt yttrande daterat, 2023-02-02, att de inte har några synpunkter på planförslaget eller någon ytterligare information att tillföra. Yttrandet bifogas.

Kommentar

Noteras.

1.4.11. Koppling till miljömålen

Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. PBL (2010:900) är direkt knuten till miljöbalken, enligt dess 2 kap. 2 §. Miljömålen ska enligt miljöbalkspropositionen (1997/98:45) vara vägledande vid tillämpningen av miljöbalken. En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer, det nuvarande miljötillståndet och planinnehållets förhållande till detta beskrivs, vilket gör det möjligt att bedöma föreslagna åtgärder från miljösynpunkt.

Kommentar

Noteras.

1.5. Synpunkter enligt annan lagstiftning

1.5.1. Artskydd

Det finns dammar i området med vattensalamandrar och groddjur. Kommunen beskriver att för dammen i väster (Resteröds-Strand 2:35) ska skyddsavstånd om 50 meter lämnas fri från bebyggelse. Stråk längs en stengärdesgård ska bevaras och grodtunnlar ska anläggas under vägar. Lägre murar ska anläggas mot väg för att förhindra att groddjuren går över vägen.

Länsstyrelsen vill påtala att under byggnation är det extra viktigt att avskärmning skapas för att förhindra att groddjur vandrar in i exploateringsområdet. Djuren måste dock kunna ta sig till de dammar/alkärr som finns i området. I öster finns ett alkärrsområde som försörjer vattensalamandrarernas lekdamm. Det är mycket viktigt att dagvattenhanteringen inte påverkar dammarna och dess invånare. Kommunen behöver fortsatt utveckla resonemanget om valet av vägdragning genom området och om den är det lämpligaste alternativet för skyddade arter inom området. Kommunen behöver också utveckla hur kommunen avser att säkerställa förutsättningarna för skyddade arter att tillgodose sina behov i



närområdet för fortplantning, övervintring och vila, eftersom dessa områden kan förloras genom planerade åtgärder. Behövs det ytterligare anpassningar och skyddsåtgärder för att arter ska kunna finnas kvar i närområdet?

Huvudmannaskapet föreslås vara enskilt för den allmänna platsmarken. Enligt dom ifrån mark- och miljööverdomstolen (Mål P 8129-17) för detaljplan för Kungbäck 1:38 m.fl. i Strömstads kommun anges att det är viktigt att det är kommunalt huvudmannaskap för allmän platsmark för att säkerställa att åtgärder och skötsel blir utförda. Detta då det är tveksamt om skötsel kan säkerställas genom inrättande av gemensamhetsanläggningar som är fallet vid enskilt huvudmannaskap på allmän platsmark.

Kommentar

Dagvattenhanteringens utformning är avstämd med sakkunnig biolog för att säkerställa att den inte påverkar flöden eller vattenkvaliteten för lekdammen i väster jämfört med nuvarande.

Vatten flödar inte från alkärret/dammen i öster till lekdamm för vattensalamandrarna i väster och alkärret försörjer därmed inte lekdammen med vatten. Alkärrets utlopp är enbart mot söder. För att säkerställa biologisk mångfald i området och att groddjur fortfarande kan röra sig på land mellan alkärr och lekdamm säkerställs en grön korridor längs stengärdesgårdar i plankartan.

Kontroller av vattenkvalitet hos det vatten som försörjer lekdammen för vattensalamandrar genomförs före under och efter avslutat byggnation för att påvisa att det inte förändras. Alkärr i öster påverkas inte av vattenflöden från planområdet.

Nödvändiga tillfälliga skyddsåtgärder under byggnation och permanenta skyddsåtgärder inom planområdet preciseras i samråd med biolog, presenteras i planbeskrivningen och fastställs inom exploateringsavtalet.

Skötselanvisningar upprättas för att säkerställa de skyddade arternas livsmiljöer och underhåll av permanenta skyddsåtgärder och kompletterande bevarandeåtgärder både under och efter byggskedet samt långsiktigt i området. Skötselanvisningarna kommer att tjäna som underlag och stöd för den gemensamhetsanläggning och den förvaltande samfällighetsföreningen i deras skötsel av mark och skyddsåtgärder efter genomförandet av detaljplanen. Skötselanvisningarna kommer även att biläggas till den berörda gemensamhetsanläggningens stadgar.

Trafiksystemet i planområdet har utformats med öppna diken vilket underlättar för anläggning av skyddsåtgärder i form av barriärer och tunnlår. Barriärerna kan integreras i vägområdet vilket underlättar skötsel. Då tomter ligger på båda sidor om vägen längs stora delar av vägsträckningen skapas en buffert mellan naturmark och vägbanan och risken för att groddjur tar sig till vägen minskar. På utsatta platser förhindras groddjur att ta sig upp på vägen genom permanenta



barriärer som leder groddjuren till tunnlar och vidare till säkrare vistelsezoner i omkringliggande områden. Ytterligare bevarandeåtgärder inför genom anläggande av särskilda biotopelement i anslutning till salamandrarnas lekdammar. Sammantaget innebär införda skyddsåtgärder och deras efterkommande skötsel att vägdragningarna i området inte kommer att innebära att de skyddade arternas bevarandestatus påverkas eller att deras livsmiljöer förloras.

Trots att huvudmannskapet föreslås vara enskilt, bedömer kommunen att frågor kring skötsel och underhåll kan hanteras effektivt genom exploateringsavtalet samt inom ramen för gemensamhetsanläggningar. Denna modell har visat sig vara både flexibel och effektiv i liknande sammanhang tidigare.

1.5.2. Biotopskydd

Där vägen till det nya området föreslås förläggas finns en åkerholme med en ek som är värdefull att bevara. Åkerholmen är skyddad enligt biotopskyddslagstiftningen.

Kommentar

Den justerade placeringen för infartsvägen innebär att påverkan på åkerholmen och den skyddade eken inte kommer att uppstå.

1.5.3. Arkeologi

Fornlämningsfrågan är hanterad på ett bra sätt. Arkeologisk förundersökning samt arkeologisk utredning och avgränsande förundersökning har genomförts 2018 och 2021. Två fornlämningar kvarstår som påverkar genomförandet av detaljplanen, dels L1968:4920 i norr och dels L1968:4863 i nordöst. Kvartersmark med bostäder har anpassats på ett bra sätt, så att fornlämningarna kan bevaras i en lämplig miljö inom naturmark. Båda fornlämningarna påverkas dock av planerade åtgärder i form av GC-väg, vilket förutsätter Länsstyrelsens tillstånd enligt 2 kap. kulturmiljölagen.

Länsstyrelsen kommer sannolikt att villkora tillstånd med kostnadsansvar för arkeologisk åtgärd. I fallet med L1968:4863 behövs en arkeologisk förundersökning i avgränsande syfte, för att klargöra att fornlämningen inte sträcker sig in i allmän platsmark i planen. För L1968:4920 kommer ett tillstånd att villkoras med en arkeologisk åtgärd för att dokumentera delar av fornlämningen, i den mån den berörs av släntning och byggnation av vägbana och diken för gc-väg (anslutning D i trafikutredningen).

Kommentar

För L1968:4920 kommer det inte ske några förändringar på den befintliga grusvägen som ligger inom fornlämningens skyddsområde. Grusvägen kommer att bevaras som den är, och planläggs med naturmark i plankartan för att säkerställa att inget anläggningsarbete äger rum inom fornlämningsområdet.

Efter samrådsskedet har en arkeologisk förundersökning för fornlämning L1968:4863 genomförts. Fornlämningen har avgränsats och ett skyddsområde om



30 meter har införts runt fornlämningen. Kvartersmark för bostäder anpassas och tidigare föreslagen placering för väg till bostäderna flyttas för att inte inverka på fornlämningens skyddsområde.

I och med detta bedöms det inte finnas ett behov av ansökan om ingrepp i fornlämningarna.

1.5.4. Vattenverksamhet

Det framgår att där befintligt dike som rinner igenom planområdet passerar planerade vägsträckningar planeras diket att kulverteras korta sträckor. Att anlägga vägtrummor inom vattenområden är en vattenverksamhet. Arbeten i vatten är anmälnings- eller tillståndspliktiga om det inte är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas. I det fall åtgärderna innebär en tillstånds- eller anmälningspliktig vattenverksamhet ska samråd/anmälan utföras i tidigt skede med Länsstyrelsen.

Kommentar

Planerade kulverteringar bedöms omfattas av anmälningspliktig vattenverksamhet. Kommunen kommer att genomföra anmälan med stöd av planhandlingarna samt utlåtande från sakkunnig konsult.

1.6. Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen bedömer dock att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Vägen som kommunen planerar riskerar att påverka den strikt skyddade arten större vattensalamander. Arten är upptagen i 4 § artskyddsförordningen. Vilket innebär att djuren är skyddade och deras livsmiljöer. Detta behöver utredas vidare. Samråd ska hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning enligt 6 kap. 11-18 §§ miljöbalken.

Kommunen hänvisar i planbeskrivningen under rubriken *undersökning av betydande miljöpåverkan* till bedömningskriterierna i MKB förordningen bilaga 4, vilket är felaktigt. Planer som har påbörjats från och med 2018-01-01 ska hanteras enligt ändringarna av 6 kapitlet miljöbalken (2017:955) och miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras för att säkerställa att en betydande miljöpåverkan inte ska uppstå och att den strikt skyddade artens bevarandestatus eller livsmiljöer inte ska påverkas. Detaljerade skyddsåtgärder specificeras och deras underhåll säkerställs genom skötselanvisningar. Skyddsåtgärder säkerställs i exploateringsavtalet och skötselanvisningarna kommer att biläggas till den berörda gemensamhetsanläggningens stadgar. Resonemang beträffande vägarnas förhållande till den skyddade arten införs.



Planbeskrivningen justeras beträffande hänvisningar till miljöbalken och miljöbedömningsförordningen.

Kommunen bedömer att en miljökonsekvensbeskrivning inte behövs i detta fall, med tanke på de planerade skyddsåtgärderna och anpassningarna för skyddade arter. Denna fråga är avgränsad och kan hanteras effektivt utanför ramverket för en miljökonsekvensbeskrivning.

Se kommentar 1.5.1. för ytterligare information beträffande skyddsåtgärder.

2. Trafikverket, 2023-02-10

2.1. Infrastruktur

Ärendet berör väg 675 där Trafikverket är väghållare. Vid senaste trafikmätningen från år 2015 visas ett ÅDT (årsmedeldygnstrafik) till 731 fordon varav 42 utgör tung trafik. Hastighetsbegränsningen är 70 km/h.

Kommentar

Noteras.

2.2. Synpunkter och upplysningar

Trafikverket har sedan ett antal år tillbaka påtalat att vägstandarderna för väg 675 är typiska för det mindre vägnätet och har de brister som denna typ av väg ofta har. Framför allt är trafiksäkerheten låg för oskyddade trafikanter och befintliga busshållplatser har relativt låg standard. Bebyggelsen och antalet boende längs vägen har ökat i samband med kommunens utbyggnad av VA och planläggning. Till följd av detta genomförde Trafikverket tillsammans med kommunen en åtgärdsvalsstudie år 2017 för väg 675 och 679 där sträckan utreddes. Studien resulterade i ett antal åtgärdsförslag på kort, medel och lång sikt. Åtgärder som föreslogs på kort sikt för att förbättra trafiksäkerheten har genomförts.

Utbyggnad av GC-väg utreddes för sträckan vid Ulvesund men på grund av komplicerade förutsättningar kvarstår frågan. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter har inte förbättrats på sträckan och i samband med den nu tillkommande exploateringen bör kommunen ta ansvar. En utbyggnad av statlig gång- och cykelväg längs med väg 675 kan endast bli verklighet genom kommunens prioritering och sträckan kommer med i cykelplanen inom regional infrastrukturplan. Med anledning av det regionala behovet i stort anser Trafikverket att kommunen bör undersöka möjligheten att bygga i egen regi och/eller tillsammans med fastighetsägare utanför vägområdet.

Kommentar

Kommunen håller med om att det vore positivt att höja vägstandarderna för väg 675 och anser att det är av största vikt att prioritera trafiksäkerheten med tanke på den ökade bebyggelsen och invånarantalet längs vägen. Kommunen önskar fortsatt förbättra situationen enligt genomförd åtgärdsvalsstudie men vill samtidigt trycka på de utmaningar som finns med att genomföra åtgärder på denna sträcka.



Kommunen kommer att fortsätta undersöka möjligheterna att bygga en gång- och cykelväg längs sträckan i egen regi eller tillsammans med andra aktörer. Ett kontinuerligt arbete pågår även med att söka statligt stöd för att stödja detta initiativ. Se även kommentar 1.4.4. för ytterligare information i frågan.

2.2.1. Kollektivtrafik

Samtliga busshållplatser studerades i åtgärdsvalsstudien från 2017, ingen av de tre berörda hållplatserna prioriterades för åtgärd. Med anledning av exploateringen som genererar ett större resandeunderlag och att det är en skolväg anser Trafikverket att kommunen bör fundera över om hållplats Strand Södra kan uppgraderas och byggas om till en mer trafiksäker och tillgänglig modell. Kommunen bör samråda med Västtrafik om frågan. Om det blir aktuellt med ombyggnation ska ett medfinansieringsavtal tecknas med Trafikverket.

Kommentar

Synpunkter gällande kollektivtrafik noteras, se kommentar 1.4.5.

2.2.2. Väganslutning

Planområdet föreslås nyttja befintlig anslutning till väg 675. Anslutningen behöver byggas om, Trafikverket noterar att utrymme ges i plankartan för en ombyggnation av anslutningen som uppfyller krav på radie, lutning och sikt för anslutningstyp A1 enligt gällande VGU (vägar och gators utformning). När anslutningen ska byggas om behöver exploatören ansöka om tillstånd om att få arbeta i vägområdet. Tillstånden är giltiga i ett år, en ansökan behöver därför inte inkomma förens ombyggnation är aktuellt inom ett år. Enklast görs en ansökan om ändrad anslutning på Trafikverkets hemsida.

Kommentar

Synpunkter gällande väganslutning noteras, se kommentar 1.4.6.

2.2.3. Dagvatten

Trafikverket noterar den dagvattenutredning som gjorts. Inför granskningsskedet behöver utredningen kompletteras och även svara på hur Trafikverkets trummor under väg 675 påverkas utifrån ett 50-års regn i de nya förhållanden med hänsyn till bräddflödet.

Kommentar

Synpunkter gällande dagvatten noteras, se kommentar 1.2.

Trafikverkets trumma under väg 675 har undersökts och en kontrollberäkning har genomförts. Trumman är överdimensionerad för området och det finns möjlighet att, med god marginal, ta emot mer dagvatten.

3. SGI, Statens geotekniska institut, 2023-02-10

3.1. Geoteknik

Planbeskrivningen [2] redovisar att uppfyllnader för tillfartsvägen bör begränsas till 0,5 m och att i övergången mellan fastmark och lera kan slänter överstiga den



höjden. Enligt geotekniskt PM [7] ges denna begränsning av stabilitetsskäl. Om denna lastbegränsning är nödvändig för att erhålla tillräcklig stabilitet för tillfartsvägen och dess slänter anser SGI att denna begränsning ska säkerställas i plankartan.

Kommentar

Synpunkter gällande geoteknik noteras, se kommentar 1.3.1.

3.2. Bergteknik

Planområdet och dess närmaste omgivning har undersökts med avseende på block- och bergstabilitet i underlag [3] och [4]. Där framgår att några allvarliga risker i nuvarande situation inte förekommer. Det ges även ett antal rekommendationer, vilka återges i planbeskrivningen [2]. Huvudmannskapet planeras vara enskilt och de åtgärder som kan komma att krävas under planens genomförande, liksom framtida underhålls behov för att hålla naturliga och konstruerade bergsslänter långsiktigt stabila, hänskjuts till entreprenörsavtal, något SGI vanligen inte bereds möjlighet att granska. SGI vill därför lyfta frågan till länsstyrelsen om detta förfarande ska anses vara acceptabelt.

Kommentar

Synpunkter gällande bergteknik noteras, se kommentar 1.3.2.

4. Skogsstyrelsen, 2023-02-02

4.1. Yttrande

Skogsstyrelsen har inga synpunkter på presenterat underlag och inte heller någon ytterligare information att tillföra som har bäring på detta. Skogsstyrelsen har inte gjort något fältbesök i området i samband med den här remissen.

Kommentar

Noteras.

5. Vattenfall Eldistribution AB, 2023-01-27

5.1. Yttrande

Vattenfall Eldistribution har inga elanläggningar inom planområdet. Vattenfall Eldistribution har inget att erinra.

Kommentar

Noteras.

6. PostNord Sverige AB, 2023-02-06

6.1. Yttrande

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.



Samrådsredogörelse

19 (75)

2023-12-11

Dnr: PLAN.2020.2701

ARB: 669

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området.

I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan. Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller förändring av befintlig detaljplan.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar

Informationen noteras. Den exakta placeringen av postlådor regleras inte i detaljplan. Utrymme för postlådor ordnas för bostadsområdet enligt anvisningar i yttrandet.

7. Räddningstjänsten Mitt Bohuslän, 2023-01-20

7.1. Yttrande

Området behöver förses med brandvattenförsörjning i form av brandposter. Räddningstjänsten önskar vara delaktiga vid val av placering för brandposter.

Utöver ovanstående har räddningstjänsten inget att erinra över upprättad detaljplan.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med information beträffande brandposter enligt Räddningstjänsten.



KOMMUNALA INSTANSER

8. Lantmäterimyndigheten, Uddevalla kommun, 2023-01-25

8.1. Planbeskrivningen

8.1.1. Fastighet

Ordet tomt används i planbeskrivningen på flertal ställen som ger fel betydelse vad som gäller. Skickar kommentar på planbeskrivningen till ansvarig planarkitekt om var det ska ändras.

Kommentar

Planbeskrivningen justeras.

8.1.2. Plandata – Markägoförhållanden

Skriv ut att det är trakten Resteröds-Strand för s:1 och s:2.

Kommentar

Planbeskrivningen justeras.

8.1.3. Tidigare ställningstagande – Detaljplaner

Det kan vara bra att lägga till aktbeteckningarna 14-RES-599 till RE 4 och 1485KP2022/1 till RE 104.

Kommentar

Planbeskrivningen justeras.

8.1.4. Naturmiljö - Groddjur s.23 och även s.57

Hur är det tänkt att skötsel och underhåll ska göras med t.ex. grodtunnlar och med dammar som ligger utanför planen i framtiden när det är färdigbyggt i området? I vilket sammanhang ska skyddsområdet anläggas/regleras?

Kommentar

Skyddsområde för de skyddade arternas livsmiljöer säkras genom reglering i plankartan som förbjuder uppförande av byggnader (naturmark).

Temporära skyddsåtgärder under byggnation, permanenta skyddsåtgärder och kompletterande bevarandeåtgärder samt anpassad dagvattenhantering fastställs inom exploateringsavtalet och om möjligt, med planbestämmelser. Infartsvägens och övriga vägars dragning har granskats ihop med sakkunnig biolog för att säkerställa att en negativ påverkan på groddjurens bevarandestatus inte ska uppstå.

Skötselanvisningar för underhåll av skyddsåtgärder inom planområdet upprättas och bifogas till den berörda gemensamhetsanläggningens stadgar.



Kontroller av vattenkvalitet hos det vatten som försörjer lekdammen för vattensalamandrar genomförs före under och efter avslutat byggnation vilket säkerställs genom separat avtal mellan markägarna för Resteröds-Strand 2:35 och Hog 1:1/Resteröds-Strand 2:35.

Gällande alkärr och lekdamm ligger dessa på privatägd mark utanför planområdet och har ett inbyggt skydd i form av miljöbalkens regleringar för områden som hyser skyddade arter. Dammarnas skötsel säkerställs inte specifikt då de ligger utanför planområdet. Dock strävar kommunen, genom dialog och samarbete med markägarna, att bevara dessa värdefulla miljöer. Inom områden som omfattas av detaljplanen säkerställs de skyddade arternas livsmiljöer och deras möjlighet att inom planområdet röra sig mellan de två dammarna.

Se kommentar 1.5.1. för utförligare information och beskrivningar.

8.1.5. Bebyggelse – gestaltning och utformning s.34

Sista meningen på näst sista stycket står det att prickmark har lagts ut på mark med belastningsbegränsning. Förklara mer och kanske behövs någon bestämmelse för detta. På sidan 45 första stycket står det att begränsningen omfattas även kvartersmark men där finns ingen bestämmelse om begränsning.

Kommentar

Texten beträffande mark med belastningsbegränsning hänvisar till åkermark i mitten av fastighet Resteröds Strand 2:6 där byggnation ska undvikas för att inte äventyra stabilitetsförhållandena för slänten nedanför. Planbeskrivningen förtydligas och belastningsbegränsning införs på berörd kvartersmark i plankartan.

8.1.6. Gator och Trafik - bild s.41

På figur 42 kan det tolkas som Hog ga:1 ansluts i söder till väg 675. Hog ga:1 slutar vid Bäck 1:4.

Kommentar

Informationen noteras, figur 42 justeras.

8.1.7. Hydrologiska förhållanden – s.47 och framåt

Bör beskrivas hur konsekvensen blir för intilliggande planområden/bostadsbebyggelse när marken hårdgörs/förändras i denna detaljplan och eventuell ökning av avrinning i diken.

Kommentar

Dagvattenutredningen och planbeskrivningen kompletteras.

8.1.8. Genomförandebeskrivning – bild s.54

Berörda servitut ändras. Om ga:5 inte ska ändras så ska plangränsen mot den följa ga:5. Om fastighetsgränsen mellan Hog 1:1 och Resteröds-Strand 3:1 inte ändras ska plangränsen följa fastighetsgränsen.



Kommentar

Genomförandebeskrivningen justeras. Resteröds-Strand ga:5 planeras inte att ändras och plangränsen mot norr justeras för att överensstämma med gränsen för ga:5.

Fastighetsgränsen mellan Hog 1:1 och Resteröds-Strand 3:1 fastighetsbestämdes innan samråd. Den södra plangränsen kommer att justeras i plankartan för att följa den bestämda fastighetsgränsen.

8.1.9. Genomförandebeskrivning – Ansvars-och kostnadsfördelning s.56

I tabellen under allmän platsmark angående vatten- och avloppssystem fram till anslutningspunkt så står det att i drift är gemensamhetsanläggning. Vilka ledningar syftar ni på i allmän platsmarken? Antar att ledningshavaren har fram till kommande fastighetsgräns i kvartersmarken. Eller är det tänkt inom kvartersmarken att ledningar ska vara gemensamma eller ska de nya fastigheterna få var sin VA-anslutning?

Kommentar

Text och tabell i genomförandebeskrivningen ses över och förtydligas.

8.1.10. Genomförandebeskrivning – Gemensamhetsanläggningar s. 56-57

I andra stycket i slutet av meningen står det om VA till Hog 1:1 och Resteröds-Strand 2:6. Förklara hur ni menar, vilka ledningar. De nya fastigheterna ingår väl i verksamhetsområdet och ledningshavaren äger ledningarna inom allmän platsmarken fram till anslutningspunkt?

Tredje stycket om slänter på kvartersmark så är det inte möjligt att bilda ga för dessa. Vägslänter ska ligga inom allmän platsmark GATA och inte inom kvartersmark.

Fjärde stycket så tar Lantmäterimyndigheten beslut i en lantmåteriförrättning. Exploatör/fastighetsägare som ska delta i ga ansöker om anläggningsåtgärd (och sen som ni skriver bekostar).

Kommentar

Genomförandebeskrivningen justeras och förtydligas.

Vägens funktion och konstruktion säkerställs inom allmän platsmark GATA. Gemensamhetsanläggningens samfällighetsförening som kommer att ansvara för GATA får då åtkomst för lämplig utformning och skötsel av de ytor, vägdiken och vägslänter som rör vägens konstruktion.

8.1.11. Genomförandebeskrivning – Vatten och avlopp s.58

Tredje meningen står det att ga tar över driften, kommer inte respektive ny fastighet få egen VA-anslutning?



Kommentar

Genomförandebeskrivningen justeras, varje fastighet får en egen VA-anslutning. Västvatten bygger och ansvarar för drift av vatten- och spillvattenledningar fram till fastighet.

Genomförandebeskrivning – Dagvatten s.58

Dagvattensystemet inom kvartersmark borde redovisas också hur det är tänkt.

Kommentar

Genomförandebeskrivningen justeras.

8.1.12. Genomförandebeskrivning – Fastighetsgränser s.59

När fastighetsgränsen är bestämd i sitt läge så ska planområdesgränsen följa fastighetsgränsen vilket den inte gör på plankartan.

Kommentar

Synpunkten gällande planområdesgräns noteras, se kommentar 8.1.8.

8.1.13. Genomförandebeskrivning – Konsekvenser servitut s.59-60

Första stycket så är servitut 14-RES-659.2 ett officialservitut och är även avlopp och väg. Servitutet behöver ändras (inte omprövas).

Andra stycket skriv med servitutsnumret D201700256486:1.1. Ändra sista meningen att servitutet ska upphävas. Inte lämpligt att ha kvar då det inte är möjligt att köra österut.

Tredje stycket skriv med servitutsnumret D201700559500:1.1. Ändra sista meningen att servitutet ska upphävas. Inte lämpligt att ha kvar då det inte är möjligt att köra österut.

Fjärde stycket så kan servitutet vara kvar eller upphävas (inte upplösas).

Även fastighetsägaren kan ansöka och betala.

Kommentar

Genomförandebeskrivningen kommer att ses över och justeras.

8.1.14. Genomförandebeskrivning – Konsekvenser ledningsrätter och anläggningar s.60

Ledningsrätten 1485K-16/38.1 med ändamål vatten- och avlopp är det Uddevalla Vatten AB som är ledningshavare (till förmån). Varför behöver den omprövas, ett nytt läge för vägen, är det för att ledningarna behöver höjas när väg anläggs ovanpå? Motivera mer vilka åtgärder som behöver göras. Det är enbart ledningshavaren som kan ansöka och bekosta en lantmäteriförrättning.



Kommentar

Genomförandebeskrivningen justeras.

**8.1.15. Genomförandebeskrivning – Konsekvenser befintliga
marksamfälligheter och ga s:60**

Angående Resteröds-Strand s:1 så berörs den del av s:1 som är inom detaljplanen och ska fastighetsregleras till Hog 1:1 eller Resteröds-Strand 2:6. Angående ersättning så kan berörda sakägare komma överens om ett belopp eller så får Lantmäterimyndigheten besluta om ersättning i förrättningen.

Angående Resteröds-Strand s:2 så ska den fastighetsregleras till Resteröds-Strand 2:6 i en förrättning och inte upplösas. Samma här om ersättningar som i s:1.

Tredje stycket om Hog ga:1 som vi tidigare informerade att: Det är osäkert om det går att rättsligt säkra en extra utfart via Hog ga:1. Dels så är det ett glapp mellan planområdet och ga:n, dels är det oklart om det går att tvångsansluta planområdets blivande fastigheter till Hog ga:1 utifrån villkoren i Anläggningslagen. Sista meningen blir otydlig om vägen ska vara väg för Räddningstjänsten eller om fastigheter i planområdet ska använda den.

Om en omprövning av en ga ska göras så är det delägande fastighetsägare som ansöker om omprövning och i förrättningen behandlas/prövas delägande fastigheter, andelstal och upplåtet utrymme.

Kommentar

Informationen noteras, genomförandebeskrivningen justeras.

8.2. Plankartan

8.2.1. Grundkarta och fastighetsförteckning

Befintlig plangräns 14-RES-599 redovisas inte sitt rätta läge som LM har lagt in.

I fastighetsförteckningen är ledningsrätt 1485K-16/38.1 inom planområdet och inte utanför.

Kommentar

Planområdesgränsen justeras för att sammanfalla med gräns för Resteröds-Strand ga:5. Sträckning plangräns 14-RES-599 ses över.

Ledningsrättens placering uppdateras i fastighetsförteckningen.

8.2.2. Teknisk plangranskning

Skickas separat till ansvarig planarkitekt.

Kommentar

Plankartan ses över enligt den tekniska plangranskningen.

Bredd av användningsområde GATA är anpassad till förprojektering av väg där vägens konstruktion innefattas i GATA. Vägens konstruktion varierar i bredd i planområdet och därför varierar även bredden på användningsområde GATA.

8.2.3. Bestämmelser (plan och fastighetsindelning)

Planområdesgräns ska anpassas efter i norr ga och plan och i söder efter fastighetsgräns.

Behövs någon typ av belastningsbegränsning på kvartersmark som redovisas på s.34 och s.45?

Till kvarteret i nordost finns ingen anslutning till gata. Det går inte fastighetsbildas med att använda en geväg.

Angående egenskapsbestämmelser över hela planen behöver inte ritas ut med en bokstav, placering och huvudmannaskap. Redovisa så som ni gjorde tidigare, inför samråd. Om p och a ska redovisas får det vara på alla områden för kvartersmark respektive allmän platsmark.

Varför ansluter inte gatan mot kvartersmark vid de två första områdena, ett hack? I den tekniska plangranskningen ges kommentar om det är olika bredd på gata, fastighetsstorlek eller andra tekniska fel.

Kommentar

Synpunkter gällande planområdesgräns och belastningsbegränsning noteras, se kommentar 8.1.8 och 8.1.5.

Kvarteret i nordost får en planlagd väganslutning.

Redovisning av egenskapsbestämmelser ses över och redovisas enligt anvisningar.

Gatans planläggning justeras i plankartan, vägens funktion och konstruktion säkerställs inom allmän platsmark GATA.

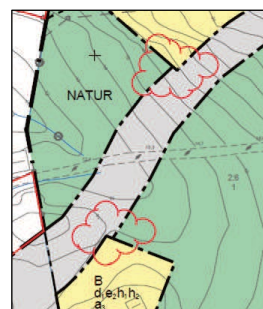
9. Västvatten, 2023-02-17

9.1. Dagvatten

I GATU-, VA-, DAGVATTEN- OCH TRAFIKUTREDNING för Hog 1:1 är ytorna i tabell 1, 4, 5 och 7 skrivna på två rader vilket förbryllar.

På sidan 25 säger man att spolbrunn ska placeras före magasin. På ritning R-51-1-01 är det tre magasin som saknar spolbrunn och tre som har spolbrunnen efter magasinet i stället för innan.

Etiketten till magasin 230 m³ / 77 m³ pekar fel i ritning R-51-1-01.





Kommentar

Gatu-, VA-, dagvatten- och trafikutredning för Hog 1:1 justeras och förtydligas.

9.2. Vatten

Vi behöver dimensionera upp ledningen för anslutningspunkt, men kapacitet för byggnationen finns.

I GATU-, VA-, DAGVATTEN- OCH TRAFIKUTREDNING för Hog 1:1, på ritning R-51- 1-01, är tanken att det skall vara olika anslutningspunkter för vattnet då ledningarna inom planen inte är sammanhängande?

Kommentar

Informationen beträffande dimensionering av ledningen för anslutningspunkt noteras.

Det planeras för en anslutningspunkt till vatten och spillvattensystemet, anslutningspunkten ligger vid fastighet Resteröds-Strand 2:35. Ledningarna i ritning R-51-1-01 justeras för att vara sammanhängande.

9.3. Planbeskrivning

Genomgående i planbeskrivningen används begreppet vatten- och avlopp där det endast är vatten och spillvatten som avses.

s. 56 Ansvars och kostnadsfördelning

Gemensamhetsanläggning inom verksamhetsområde tillåts ej. Västvatten bygger och ansvarar för drift av vatten- och spillvattenledningar fram till fastighet.

Kommentar

Hänvisningar till vatten och spillvatten respektive avloppsvatten kommer att justeras planbeskrivningen. Tabell gällande ansvars- och kostnadsfördelning på sida 56 justeras.

Kommunen beaktar att Västvatten ansvarar för genomförande och drift av vatten- och spillvattenledningar även inom planområdet, fram till respektive fastighetsgräns och att varje fastighet får en egen VA-anslutning. Konstadsfördelning och genomförandefrågor fastställs i avtal mellan exploitören och Västvatten.

Huvuddelen av fastigheterna bör kunna anläggas med självyfall för spillvattenhanteringen. I de fall där terrängförhållanden skulle kräva en enskild avloppspump, exempelvis vid byggande av ett suterränghus, kommer denna att ägas och skötas av den enskilda fastighetsägaren. Detta ligger utanför kommunens verksamhetsområde, vilket stämmer överens med Västvattens angivna hantering.



10. Barn och utbildning, Uddevalla kommun, 2023-02-14

10.1. Yttrande

Barn och utbildning understryker vikten av trafiksäkra vägar så att barnens skolväg blir trygg och säker.

Kommentar

Trafiksäkerheten för barn och unga prioriteras högt. En ny gång- och cykelväg kommer att anläggas för att skapa en trygg och säker skolväg från det nya bostadsområdet till busshållplats Strand Södra, vilken planeras att flyttas och rustas upp. Gång- och cykelvägen mellan det nya bostadsområdet och busshållplatsen säkerställs i plankartan och bidrar till att förbättra skolbarnens trafiksäkerhet i området.

11. Kultur och fritid, Uddevalla kommun, 2023-02-23

11.1. Yttrande

Kultur och fritid anser att flexibla utformningsbestämmelser inte bör tillåtas i detaljplanen, då tydliga detaljplanebestämmelser ökar chansen för att man i bygglovsskedet följer den önskade gestaltningen. I stället bör detaljplanen styra så att så många byggnader som möjligt utformas som suterränghus. Kultur och fritid anser också att planbestämmelserna bör styra form och färgsättning med hänsyn till kulturlandskapet. Detta då suterränghus på ett bättre sätt smälter in i kulturmiljön på platsen. Gestaltning i enlighet med rådande kulturmiljö bör även vara en prioritet för att leva upp till översiktsplanen.

Enligt kulturmiljövårdsprogrammet bör varsamhetsbestämmelser gälla för hela området. Kultur och fritid efterlyser sådana i detaljplanen. Som exempel bör en maximal höjdskillnad i marknivåförändring regleras till 0,5 meter för att minimera ingrepp i landskapet.

Enligt översiktsplanen ska den allmänna tillgängligheten till kusten, havet och stränder bevaras vid exploatering på Fräknestranden. Kultur och fritid anser att planbeskrivningen tydligare bör redovisa hur detta görs. Kultur och fritid anser att det behöver säkerställas koppling för gång och cykel till och från planområdet söderifrån sett. Det finns en befintlig stig som leder in i planområdet är lite otydligt huruvida denna kommer finnas kvar efter exploateringen.

Kultur och fritid efterfrågar ett resonemang om möjligheterna att i högre grad bebygga åkermarken på Resteröds-Strand 2:6, som inte är brukningsvärd. Kultur och fritid anser att det hade funnits fördelar med detta i stället för att ta skog och naturvärdesobjekt i anspråk, då det ger mindre åverkan på landskapsbilden och silhuett i och med bevarandet av träd. Det bör även vara mer fördelaktigt utifrån friluftsliv och naturmiljö.

Kultur och fritid anser att det är positivt att en separat gång- och cykelväg anläggs längs infartsvägen, särskilt ur ett barnperspektiv då denna kan nyttjas för att ta sig till busshållplatser. Kultur och fritid ser också positivt på att tomtplaceringar



anpassats för att i största möjliga mån kunna behålla de stengärdesgårdar som utgör ett områdestypiskt inslag i kulturmiljön. Det är också positivt att de högsta höjderna inom planområdet lämnas fria från ingrepp eller bebyggelse.

- Kultur och fritidsnämnden anser att detaljplan för Hog 1:1 bör styra så att den nya bebyggelsen anpassar sig till terrängen för att undvika plansprängning, varför en maximal höjdskillnad i marknivåförändring bör regleras till 0,5 meter detaljplan för Hog 1:1.
- Kultur och fritidsnämnden anser att planbestämmelserna i detaljplan för Hog 1:1 bör styra form och färgsättning på ny bebyggelse med hänsyn till kulturlandskapet.
- Kultur och fritidsnämnden anser att planbeskrivningen tydligare bör redovisa den hur allmänna tillgängligheten till kusten, havet och stränder bevaras vid exploatering på Fräknestranden.

Kommentar

Synpunkter gällande områdets gestaltning noteras, se kommentar 1.4.2.

I utformningen av detaljplanen strävar kommunen efter att ta hänsyn till den befintliga kulturmiljön och landskapet, samtidigt som området måste kunna utvecklas för att möta dagens behov och förväntningar. Det kommer vara nödvändigt med vissa marknivåförändringar för att uppnå detta men målsättningen att minimera dessa så mycket som möjligt.

Planområdets terräng och höjdsättning studeras ytterligare, väghöjder låses med plushöjdbestämmelser och möjligheten att införa en bestämmelse som förbjuder en plansprängning av området undersöks.

Koppling för gång- och cykel från planområdet mot bostadsområde i sydväst säkerställs med utrymme för gång- och cykelväg i plankartan. Planbeskrivningen justeras för att tydligare redovisa bevarande av tillgängligheten till kusten, havet och stränder.

Kommunen har valt att undvika bebyggelse på åkermarken på Resteröds-Strand 2:6, trots att den inte är brukningsvärd. Dels på grund av eventuella stabilitetsproblem vid bebyggelse på slänten, dels för att bevara områdets karaktär. Åkermarken bidrar även till en variation i landskapet, öppenhet mellan bostadsklunger samt ger möjligheter för friluftsliv och biologisk mångfald.

12. Samhällsbyggnad, Gata park och fastighet, Uddevalla kommun, 2023-01-31

12.1. Yttrande

I planbeskrivningen under gemensamhetsanläggningar står följande:

”Eventuellt kan en separat gemensamhetsanläggning bildas för återkommande framtida underhåll och besiktning av bergsslänter. Eventuellt kan även en separat

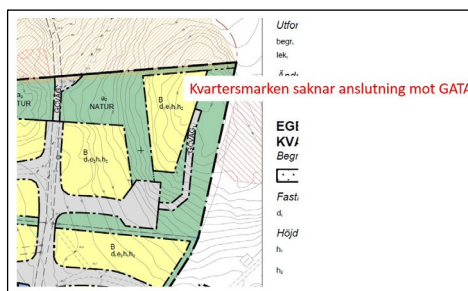
gemensamhetsanläggning bildas för underhåll och skötsel av *lokalgatans slänter som ligger på kvartersmark.*”

Bör inte hela lokalgatans slänter ligga på allmän plats GATA för att underlätta gränsdragning mellan framtida ansvar?

Nedan följer några kommentarer i rött på plankartan.

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN	
Allmän plats med enskilt huvudmannaskap	
	GATA, Lokalgata
	GCVÄG, Gångväg
	NATUR, Natur
Kvartersmark	
	B, Bostäder
	E, Tekniska anläggningar

e,	Största byggnadsarea är 250 m ² per fastighet, varav huvudbyggnad får uppgå till högst 200 m ² .
EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL ALLMÄN PLATS	
Huvudmannaskap	
a,	Huvudmannaskap är enskilt för den allmänna platsen. Borde kunna strykas om det står under allmän plats
EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL KVARTERSMARK	
Placering Finns inte med på all kvartersmark i kartan	
p,	Huvudbyggnad ska placeras minst 4 meter från fasthetsgräns eller sammanbyggnad i fasthetsgräns.
p,	Komplementbyggnad ska placeras minst 1 meter från fasthetsgräns eller sammanbyggnad i fasthetsgräns. Fristående garage ska placeras minst 6 meter från användningsområde GATA.
p,	Fristående garage ska placeras minst 6 meter från användningsområde GATA.



Kommentar

Synpunkten gällande planläggning för lokalgatans slänter och gränser noteras, se kommentar 8.1.10.

Rubriker i plankartans anvisningar och bestämmelser gällande huvudmannaskap redovisas för att överensstämma med Boverkets planbestämelsekatalog som gäller från och med 2021-10-14 och är pågående under planarbetet.

Beträffande placering av teknisk anläggning se kommentar 14.1.

Beträffande avsaknad av anslutning för biltrafik till utpekad kvartersmark se kommentar 8.2.3.



13. Samhällsbyggnad, Miljö, 2023-02-15

13.1. Dagvatten

Förslaget på hålrumsmagasin som fördröjning och rening är rimlig åtgärd för detta område. I övrigt inga synpunkter.

Kommentar

Noteras.

13.2. Förorenad mark

En enkel undersökning av det ytliga jordlagret avseende luftdeposition av eventuella föroreningar behöver göras för både det norra och södra planområdet. Ifall kreosotstolparna låg inom planområdet kan provtagning riktad mot kreosot behöva göras på den platsen. En provtagningsplan bör skickas till miljötillsynsenheten för avstämning innan undersökningen genomförs.

Kommentar

Kreosotstolparna, som låg utanför planområdet, har tagits bort för deponi. En enkel miljöteknisk markundersökning genomförs inom planområdet enligt anvisningar.

14. Uddevalla energi, 2023-02-10

14.1. Yttrande

Uddevalla Energi Elnät AB har sett över planförslaget och har inget att motsätta oss. Vi ser dock att det finns vissa risker med placeringen av E-området i direkt anslutning till vägområdet vid områdets största korsning. För att möjliggöra säkert arbete vid kommande transformatorstation önskar vi att E-området flyttas ut från vägområdet med två meter. En flytt av E-området möjliggör för parkering av servicebil intill transformatorstationen, samt i de fall det krävs, även uppställning av större reservverk.

Kommentar

E-områdets placering anpassas i det fortsatta planarbetet. Placering sker med hänsyn till säkerhetskrav för arbete vid transformatorstation och ett lämpligt läge inom planområdet som minimerar eventuella störningar väljs ut. Utrymme för parkering av servicebil och uppställning av reservverk kommer att finnas inom E-området.



ÖVRIGA MED VÄSENTLIGT INTRESSE

15. Svenska kraftnät, 2023-02-14

15.1. Yttrande

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende. Vi har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

Kommentar

Noteras.

16. Västtrafik AB, 2022-02-10

16.1. Yttrande

Generellt bör tillkommande byggnation koncentreras till befintliga kollektivtrafikstråk för att ge boende och verksamma förutsättningar att välja hållbara transportalternativ. Planen för Hog 1:1 mfl innebär en kompletterande bebyggelse i ett område som redan försörjs med kollektivtrafik och tillkommande exploatering i området kan därmed ses öka underlaget för denna.

I planbeskrivningen framgår att en separerad gång- och cykelbana planeras utmed en del av infartsvägen för att underlätta och tillgängliggöra området och inte minst koppla området till befintlig hållplats vilket är positivt då trygga och trafiksäkra gång- och cykellänkar är viktiga för att tillgängliggöra området för de som inte nyttjar bil. I planbeskrivningen finns det dock inga föreslagna åtgärder för befintlig hållplatsinfrastruktur som i dagsläget endast utgörs av hållplatsstolpar vid infart. Förutsättningarna för resande med kollektivtrafiken skulle kunna förbättras som en del av exploateringen, åtminstone på den sida av vägen där infartsvägen planeras, detta bör vara görbart så länge kostnad och ansvar för ev åtgärder belastar exploateringen och ligger inom detaljplanen och utanför Trafikverkets vägområde.

Kommentar

Efter dialog med Västtrafik och Trafikverket planeras busshållplatsen Strand södra att flyttas och rustas upp.

Se även kommentarer 1.4.5. och 10.1. för ytterligare information gällande kollektivtrafik och säkerhet för resande.

17. Skanova, 2023-01-24

17.1. Yttrande

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen.



Skanovald teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag. Vi är gärna med i tidigt projekteringskede för att kolla på eventuella samförslagningsmöjligheter.

Kommentar

Noteras.

18. Restenäsöns vägförening, 2023-02-09

18.1. Yttrande

Att marken blir bebodd har föreningen inga synpunkter på. Dock kommer planerna innebära att området sakta förändras från jordbruks- och fritidsområde till "förortsområde"/villabebyggelse, därmed ökar också pendling till arbete/skolor till Uddevalla, Göteborg m. fl. orter. Följaktligen blir det en ökad belastning på väg 675 med sträckning Ljungskile-Råssbyn via Ulvesund.

Vi vill därför ställa krav på kommunen att väg 675 åtgärdas på sådant sätt att den blir säker och klarar den framtida ökade belastningen – 54% – en skrämmande siffra med tanke på dess dåliga skick.

Status:

Väg 675 har inga gång- eller cykelvägar – inte ens en vägren. Det finns djupa diken utmed långa sträckor. Flera anslutningsvägar har kraftig lutning in till vägbanan. Hastighetsbegränsningen är satt till 70 km/h och vissa avsnitt nedsatt till 50 km/h.

Idag cyklar och promenerar barn och vuxna längs vägen, en ofta skrämmande upplevelse. Personer som rullstolsburna och andra funktionshindrade har inga möjligheter att använda vägen. Ingen möjlighet finns att kunna väja för bilar som passerar – ofta i för hög hastighet. Ingen reträttväg finns – utom möjligen att slänga sig ner i det djupa diket – men klarar barn av detta? Vi ser även barn som cyklar rakt ut på vägen och oroar oss för om dödsolyckor ska behöva inträffa innan vägen åtgärdas.

Med utbyggnaden kommer även behovet av skolskjutsar öka. Barn kommer att korsa vägen vid busshållplatser där inga övergångsställen finns som skulle kunnat ge dem företräde. Trafikverket åtgärdade 2018-2019 vägsträckan utmed Ljungskile-viken, mellan Ulvesund och Ljungskile. Samtidigt fanns möjlighet för Uddevalla kommun att vara med och dela på kostnaden för att vägsträckan skulle kompletteras med cykelväg/vägren. Kommunen avstod överraskande den möjligheten. Sträckan är särskilt komplicerad, mycket smal och osäker.

Hastigheten är visserligen nedsatt till 50 km/h men inget utrymme finns för gående eller cyklande och sikten är delvis skymd. Beslutet fick oss tro att man inte avsåg att bygga mer längs vägen – vilket nu visat sig vara en felaktig slutsats.

Säkerhet, tillgänglighet – och folkhälsa!



För att öka trafiksäkerhet och framkomlighet längs sträckan kräver därför Restenäsöns vägföreningen att hela väg 675 åtgärdas, alternativt vara beslutade innan detaljplanen godkänns.

Minst en gång- och cykelväg ska finnas utmed hela sträckan. Översyn av alla anslutande småvägar ska genomföras så dessa kan åtgärdas av säkerhetsmässiga skäl.

Ovanstående åtgärder ska vara på plats innan arbetena med de nya områdena startar, då också byggtrafiken kommer öka belastningen på vägen.

Kommentar

Kommunen är medveten om och tar på allvar de boendes, vägföreningarnas och intresseföreningarnas oro för säkerheten på väg 675. Trots att ansvaret för väg 675 primärt ligger hos Trafikverket som statlig väghållare, förs en kontinuerlig dialog mellan kommunen, Trafikverket och andra relevanta aktörer för att identifiera potentiella förbättringar som kan öka trafiksäkerheten och tillgängligheten på sikt. Som en del av samarbetet med Trafikverket tar kommunen hänsyn till Trafikverkets data, vilken visar att trafiken på väg 675 överlag har minskat från 2003 till 2015, med ett mindre undantag för en ökning i Råssbyn.

En åtgärd som prioriteras av kommunen är utbyggnaden av en gång- och cykelväg längs Fräknestranden, en förbättring som är viktig för de boende och som finns med i Uddevalla kommuns cykelstrategi. Kommunen ansöker regelbundet om statligt stöd för denna utbyggnad och kommer att fortsätta att göra detta. Parallellt utforskar kommunen alternativa finansieringsmöjligheter för att säkerställa hela sträckans trygghet för fotgängare och cyklister, inklusive kommunala åtgärder, möjlighet till samverkan med Trafikverket och även andra aktörer.

Kommunen vill poängtera att planeringen för en framtida utbyggnad av nytt bostadsområde längs Fräknestranden baseras på de nuvarande förutsättningarna för väg 675. Även om kommunen arbetar på lång sikt för att förbättra dessa förutsättningar, kommer större infrastrukturändringar att ta tid.

För att adressera den ökade belastningen på väg 675 som kommer med den planerade exploateringen, uppmuntras kollektivtrafik och hållbara transportalternativ. Kommunen arbetar tillsammans med Västtrafik för att säkerställa att nya och befintliga resenärer kan resa på ett säkert och hållbart sätt. En del av detta arbete är en aktiv undersökning för möjligheten att förbättra hållplatsen Strand Södra. Målet är att skapa en bättre, mer tillgänglig och säkrare upplevelse av kollektivtrafiken för alla resenärer. Se även kommentar 1.4.5. gällande kollektivtrafik, 1.4.4. gällande gång- och cykeltrafik och 10.1. gällande trafiksäkerhet inom planområdet.

Kommunen uppskattar de boendes tålamod under arbetet med dessa komplexa frågor. Prioriteten ligger på att skapa en trygg, tillgänglig och attraktiv livsmiljö för alla. Även om stora infrastrukturella förändringar kan ta tid, kommer



kommunen fortsätta arbeta aktivt för att hitta lösningar. En beskrivning av vägens nuvarande status och planarbetets förhållande till denna kommer att redovisas i planbeskrivningen. Kommunen kommer att upprätthålla en kontinuerlig dialog och samarbete med berörda parter, samtidigt som vägföreningar, intresseföreningar och boende kommer att hållas underrättade.

18.2. Kompletterande yttrande

Samrådet borde inte rikta sig enbart till de närmaste boende utan istället vara riktat till alla efter väg 675 då alla dessa riskerar negativa konsekvenser av den kraftiga trafikökningen som denna utbyggnad kommer ge. Självklart kommer även de som köper tomterna och bygger hus även bli drabbade, ingen vågar släppa iväg sina barn efter den vägen för att ta sig till kompisar, skola eller bad!

Jag var på det fysiska mötet på Åh igår och det var ett bra möte, huvudinvändningarna som kom var vägen och andra anslutningsvägar, ingen som jag hörde pratade emot själva byggandet i sig bara mindre detaljer.

Kommentar

Synpunkter gällande väg 675 noteras, se kommentar 18.1.

För denna detaljplan har samrådsretsen, i enlighet med plan- och bygglagen, definierats för att innehålla de boende och markägare som direkt påverkas av föreslagna byggnation. Förändringar på väg 675 kan, som det nämnts i yttrandet, ge konsekvenser för boende längre bort längs vägen. Kommunen välkomnar synpunkter från alla intressenter som kan komma att bli berörda av detaljplanens effekter.

19. Rannebergs vägförening 2023-02-14

19.1. Yttrande

Samfälligheten har inga synpunkter på att marken blir bebyggd. Dock kommer planerna att innebära att området sakta förändras från jordbruks- och fritidsområde till "förortsområde"/villabebyggelse. Därmed ökar också pendlingen till arbete/skolor i Uddevalla, Ljungskile, Göteborg m fl orter. Konsekvensen blir en påtagligt ökad belastning på väg 675 sträckningen Ljungskile - Råssbyn via Ulvesund. Vi ställer därför krav på kommunen att väg 675 åtgärdas på sådant sätt att den blir säker och klarar den framtida ökade belastningen - + 54% - en skrämmande siffra med tanke på vägens dåliga skick.

Status idag:

Väg 675 har inga gång- eller cykelvägar- inte ens en vägren. Det finns djupa diken och/eller avbärarbalkar intill körbanan utmed långa sträckor. Flera anslutningsvägar har kraftig lutning in till vägbanan. Hastighetsbegränsningen är satt till 70 km/h, med vissa avsnitt nedsatt till 50 km/h.

Idag cyklar och promenerar många barn och vuxna längs vägen, liksom föräldrar med barnvagn. Detta är understundom förenat med livsfara. Personer som är rullstolsburna och andra funktionshindrade har inga möjligheter att använda



vägen. Ingen möjlighet finns att kunna väja för bilar som passerar- ofta i för hög hastighet. Ingen reträttväg finns - utom möjligen att ta sin tillflykt till det djupa diket - men klarar barn av detta? Eller föräldrar med barnvagn? Vi ser även barn som cyklar rakt ut på vägen och oroar oss för om dödsolyckor ska behöva inträffa innan vägen åtgärdas.

Med utbyggnaden kommer behovet av skolskjutsar att öka. Barn kommer att korsa vägen vid busshållplatser där inga övergångsställen finns som skulle ge dem företräde. De föräldrar som hämtar med bil saknar parkeringsmöjlighet vid busshållplatserna. Många barn i mellanstadieåldern ser vi gå hem på egen hand längs den smala, farliga vägen.

Trafikverket åtgärdade 2018 - 2019 rasrisken längs vägsträckan utmed Ljungskile-viken, mellan Ulvesund och Ljungskile. Sträckan är särskilt komplicerad; mycket smal och osäker. Här finns möjlighet med stöd från Vinnova att anlägga en träbro motsvarande cykel/gångpromenaden i Uddevalla. Ett nationellt övergripande projekt/önskemål finns att det skall finnas cykelväg längs hela västkusten från Skåne till Norge.

För att öka trafiksäkerhet och framkomlighet längs sträckan kräver därför Rannebergs vägförening att hela väg 675 åtgärdas.

Minst en gång- och cykelväg ska finnas utmed hela sträckan. Översyn av alla anslutande småvägar ska genomföras så att dessa säkerhetsmässigt åtgärdas.

Ovanstående åtgärder ska vara på plats innan arbetena med de nya områdena startar, då också byggtrafiken kommer att öka belastningen på vägen.

Antagande av detaljplaneförslaget innan dess att ovanstående åtgärder genomförts för att öka trafiksäkerheten strider mot Plan- och bygglagens 2 kap:

"1 § Vid prövningen av frågor enligt denna lag ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen. Krav på säkerhet, tillgänglighet och folkhälsa.

....

4 § Vid planläggning enligt denna lag får mark tas i anspråk för att bebyggas endast om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet.

....

5 § Vid planläggning enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till

1. människors hälsa och säkerhet,

....

5. risken för olyckor, . . . "

Kommentar

Förslaget om att anlägga en gång- och cykelväg längs hela sträckan av väg 675 är noterat och ligger i linje med kommunens ambitioner, som beskrivs i kommentar 18.1.



Hänvisningen till plan- och bygglagens bestämmelser noteras. Den övergripande planprocessen säkerställer noggrann efterlevnad av dessa regelverk.

20. Strandlyckås samfällighetsförening, 2023-02-14

20.1. Yttrande

Vi har i princip inget emot att bostäder byggs i vårt närområde. Förbättrade vägar och promenadstråk samt upprensning och vård av grönområden och skogspartier är enbart positivt. Vad vi ställer oss emot är antalet bostäder som planeras. Vi tror att det kommer att minska attraktiviteten i området, då tidigare landsbygd förvandlas till tätort (förtättningsområde).

De värden som en gång fått människor att välja att bosätta sig utanför tätorten går förlorade. Befolkningen i vårt närområde förväntas öka med 100-tals personer vilket naturligtvis innebär ett ökat slitage på naturen runt omkring trots att det i planförslaget beskrivs som motsatsen.

Det tyngsta argumenten för att minska antalet bostäder i planen är trots allt vägstandarden på väg 675. Det har under flera år pågått en kampanj från lokalbefolkningen för att få vägen breddad och förbättrad. Inget har skett. I planbeskrivningen nämns en planerad gång- och cykelväg för att de boende lätt ta sig ner till kollektivtrafik. Det är nog önsketänkande att tro att cykel- och kollektivtrafik ska minska biltrafiken. Ingen vågar skicka ut sina barn att cykla på väg 675 och frekvensen för kollektivtrafiken lämnar mycket övrigt att önska. Bilen är enda alternativet för de flesta, inte minst barnfamiljer som behöver skjutsa sina barn till och från skola, fritids och andra aktiviteter.

Nedan sammanfattning av synpunkter från Strandlyckås samfällighetsförening:

- 50 nya bostäder längs med Fräknestranden (ett led i kommunens ”förtättningsstrategi” utanför tätorten) innebär en ökad belastning på väg 675 mellan Ljungskile och Uddevalla. Görs ingen förbättring av vägstandarden riskerar vi säkerheten för gång- och cykeltrafikanter, så väl som bilister, eftersom vägen är i dåligt skick (smal och saknar vägren). *En förbättring av vägen borde vara ett självklart första steg i samband med byggandet av fler bostäder utmed kuststräckan.*
- Samrådshandling Dnr: PLAN.2020.2701 2022-11-24:
”Planområdet ligger inom zon 3, småorter samt landsbygd där gällande parkeringstalet är 1 bil per enbostadshus och per bostad i ett flerbostadshus. För besöksparkering gäller motsvarande 0,1 parkeringsplatser. Trafikutredningen har med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg bedömt att trafikstringen från planområdet kommer omfatta cirka 406 fordon per dygn.”
- Vi bedömer att beräkningen 1 bil per hushåll är kraftigt underskattad. De flesta hushåll med två förvärvsarbetande behöver två bilar, därför tror vi att siffran ovan bör räknas upp med minst 1,5 bilar per hushåll, vilket kan betyda



betydligt fler fordon per dygn Väg 675 anges ha en årsdyngstrafik om 731 fordon per dygn enligt senaste trafikmätningen gjord av Trafikverket. Alltså kan detta innebära en kraftigt ökad trafikbelastningen på väg 675.

- Vi befarar att attraktiviteten för områdena Strandlyckås och Strandskogen kommer att sjunka i och med förtätningen, med på sikt sammanbunden bebyggelse längs med kuststräckan. Många har flyttat hit för att ha närheten till naturområden och friluftsliv. Byggs det för mycket riskerar de värdena att försvinna.

Övriga synpunkter:

- Enligt kartan över planområdet är ett antal vändplatser med bommar planerade. Dock finns ingen bom på vägen från Hog ner mot Strandlyckås. Vi rekommenderar vändplats och bom även där för att undvika ökad trafik genom vårt område.
- Vi vill ha ett utökat grönområde mellan befintlig bebyggelse på Strandlyckås och det nya området, vilket innebär en förändring av nuvarande plankarta.
- Byggandet innebär ett stort ingrepp i miljön i vårt närområde med byggtrafik, ev. avstängning av vägar etc. Är byggtrafiken tänkt att passera på den nya vägen mellan Strandlyckås och Strandskogen som planeras från väg 675? Kommer vi fortsatt att kunna använda etablerade promenadstråk mot Restenäs/Strandskogen under byggnation? Frågor som vi gärna skulle vilja ha svar på.
- Vi vill också nämna kommunens karta och skrift "Miljö 8:2 Kuststräckan mellan Ulvesund och Ranneberg". Där står: "För hela området bör varsamhetsbestämmelser gälla. Översiktliga områdesbestämmelser bör utformas för hela miljön. En fördjupad studie bör genomföras för att utvärdera kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer och objekt där skyddsbestämmelser bör gälla". Tveksamt om planerad bebyggelse kan sägas uppfylla detta.

Kommentar

Kommunen noterar synpunkterna gällande det planerade antalet bostäder och områdets attraktivitet. Antalet fastigheter och hus har planerats och utvärderats noggrant och är ett led i kommunens arbete för att balansera samhällsutveckling med bevarandet av landsbygdskaraktär. Kommunen strävar efter att utvecklingen ska öka områdets tillgänglighet, utan att förlora dess nuvarande värden. Denna utveckling, utöver att stärka områdets dynamik, kommer även att skapa förutsättningar för förbättrad service och fler arbetstillfällen i närområdet. Detaljplanen är också utformad för att bevara befintliga promenadstråk och möjlighet för lek- och fritidsaktiviteter på ängsmarken i mitten av området.



Antalet och placeringen av fastigheterna studeras ytterligare inför granskningsskedet men området bedöms ha kapacitet för det antal bostäder som nu föreslås.

Synpunkter gällande väg 675 noteras, se kommentar 18.1.

Trafikaltringsberäkningen för området baseras inte på parkeringsnormen som anger behovet av 1 bilparkering per enbostadshus. Beräkningen utgår ifrån Trafikverkets trafikstringsverktyg som anger ett högre antal trafikrörelser per dygn och anger därmed att totalt 406 fordon per dygn kommer röra sig i området.

Genomfartstrafik till och från bostadsområdet norr om planområdet avses förhindras och det finns inga planer på att förändra den berörda sträckans utformning. Detaljplanen kommer att reglera naturmark längs sträckningen för befintlig grusväg vilket tillåter nuvarande utformning men inga markingrepp eller biltrafik.

En grön korridor, som omfattar befintligt grönområde inom GA:5 och i detaljplanen reglerad naturmark, har angivits mellan fastigheterna i Strandlyckås och de nya föreslagna bostäderna. Dessutom bidrar landskapet med en betydande höjdskillnad mellan befintliga och nya bostäder, vilket skapar ytterligare en naturlig barriär. I planeringsprocessen har en balans mellan placeringen av nya bostäder och minimering av störningar varit vägledande för avståndet mellan befintliga och nya fastigheter.

Byggnationen är planerad att initieras med utbyggnad av den nya infartsvägen och ske i etapper för att minska omgivningspåverkan och störningar. Byggtrafik avses inte att passera befintliga bostadsområden. Mer detaljerad information beträffande byggfasen samt tillgänglighet till etablerade promenadstråk under den tiden kommer att fastställas inför senare skeden av projektet.

Synpunkter gällande områdets gestaltning noteras, se kommentar 1.4.2. för mer information.

21. Ulvesunds vägsamfällighet, 2023-02-17

21.1. Yttrande

I planbeskrivningen framgår att all trafik till och från området kommer ske via väg 675. Ulvesunds Vägsamfällighet är mycket bekymrade över den ökade trafiken längs hela sträckan av väg 675 som utökad byggnation kommer innebära.

Ulvesunds Vägsamfällighet anser att väg 675 i dess nuvarande skick inte har den kvalitet, utformning och säkerhet att den tål den planerade ökade trafiken. Av det skälet vänder vi oss starkt mot planerna så som de utformats vad gäller tillfartsväg. En förutsättning för fortsatt byggnation utmed väg 675 är att vägens standard förbättras och en gång- och cykelväg inrättas hela vägen mellan Ljungskile och Råssbyn.



Vägens kvalitet är extremt undermålig, smal, lappad och lagad, med branta sluttningar vid sidorna, avsaknad av vägren och utan gång- och cykelväg. Den undermåliga standarden på väg 675, dess farlighet och avsaknaden av gång- och cykelväg nämns över huvud taget inte i samrådshandlingen. Att cykla eller gå med barnvagn längs vägen är rent av livsfarligt.

Sträckan längs vattnet mellan Ulvesund och Berg har efter uppsättandet av vägräcken blivit om möjligt ännu farligare. Vägräcken har som uppgift att skydda biltrafiken. Inget har gjorts för att skydda oskyddade trafikanter. Det finns ingen möjlighet att gå åt sidan vid möte med stora fordon. Sikten är delvis skymd. Vägsträckan trafikeras både av linjebuss och lastbilar. Vid nybyggnation längs med väg 675 kommer byggtrafiken öka. I planbeskrivningen nämns att personbilstrafiken kommer öka med cirka 400 fordon per dygn. Närmsta serviceort är Ljungskile, med skola, butiker, buss- och tågstation och pendelparkering.

Det nämns under rubrik Miljö kvalitetsnormer (sid 9), att planområdets tillkommande trafik inte bedöms innebära en påverkan på bullervärden. Naturligtvis kommer ökad trafik medföra ökat buller, kanske inte direkt för boende i nya området med helt klart för befintliga fastigheter längs hela vägsträckan.

I kommunens utredning om väg 675 från 2016 (Dnr KS 2016/219) angavs att kommunens mest befolkningstäta områden utanför tätorterna finns i området mellan Uddevalla och Ljungskile efter den s.k. Fräknestranden. Boende och trafikmängder ökar. Det anges redan i denna utredning att boende upplever vägarna 675 och 679 som trafikfarliga, främst för de oskyddade trafikanterna. Det anges i utredningen att på sikt behöver ett sammanhängande GC-nät efter hela Fräknestranden (väg 675/679) byggas ut.

Vid varje årligt föreningsmöte i vår Vägsamfällighet kommer medlemmarnas oro för trafiksäkerheten längs väg 675 på tal. ”Ska det behöva hända en allvarlig olycka innan något görs åt trafiksituationen” är en vanlig kommentar. De boendes oro är på allvar.

Säkerheten för alla trafikanter längs Fräknestranden är viktigast. Trafiksäkerheten längs hela väg 675 måste förbättras innan detaljplanen godkänns.

Ulvesunds Vägsamfällighet kräver

- *en gång- och cykelväg längs hela väg 675*
- *att trafiksäkerheten förbättras längs hela väg 675*

Kommentar

Synpunkter gällande väg 675 noteras, se kommentar 18.1.



Avsnittet om miljö kvalitetsnormer i planbeskrivningen kommer att förtydligas beträffande förhållande till buller.

22. Bäck-Resteröds kyrka samfällighetsförening, 2023-02-17

22.1. Yttrande

1. Finns det något sätt att i Plankartan styra så att vår väg inte kan belastas av annat än ambulans och räddningstjänst? Tillräcklig försäkran om att trafik från det föreslagna detaljplaneområdet inte kommer att belasta vår väg i framtiden, saknas i samrådshandlingarna. Plankartan är den handling som juridiskt gäller. Endast den användning och utformning som anges i plankartan är tillåten i planområdet.

Ur Planbeskrivning: "Öster om planområdet finns en enskild väg, Hog GA:1, som fortsätter norrut till Resteröds kyrka där den ansluter till väg 676 och vidare till väg 680." "Räddningsväg möjliggörs mot öster på befintlig väg mot Hog GA:1, räddningsvägen förses med bom som kan öppnas med brandkårsnyckel för att undvika onödig trafikering av räddningsvägen."

Vägens standard och utformning gör att den inte klarar av trafik från det nybyggda området. Vägen är en populär promenad- och vandringsled och ingår i Kuststigen, Kyrkstigen och Pilgrimsleden. Olyckrisken på vår väg riskerar att öka på grund av att vägen är smal, utan vägren och saknar mötesplatser. Därför vill vägföreningen att det ska säkerställas för framtiden att vår väg endast får användas som räddningsväg då Trafikverkets väg 675 inte är farbar.

2. I Genomförandebeskrivning måste tydligt anges vem som ska ansvara för att beställa, bekosta och underhålla ovannämnda vägbom så att den säkras för framtiden.

I genomförandebeskrivningen står inget om vägbommen mot räddningsväg österut till Hog GA:1. Risken är uppenbar att ingen vill ordna och underhålla denna bom om inte ansvaret är klarlagt.

3. Vägföreningen önskar att följande mening i Genomförandebeskrivning tas bort: "Lantmäteriet fastställer ifall fastighetsägare för planområdet behöver ingå med nya andelar i Hog GA:1 till följd av eventuella ökade trafikrörelser."

Ur Genomförandebeskrivning:

"Väg öster om planområdet, Hog GA:1 kan få ett fåtal tillfälligt utökade fordonsrörelser. Detta kommer ske enbart i nödfall när vägen behöver nyttjas som räddningsväg för planområdet vid en eventuell översvämning på väg 675. Väg Hog GA:1 kan behålla nuvarande utformning vilket innebär att vägens anläggningsförrättning inte behöver omprövas. ~~Lantmäteriet fastställer ifall fastighetsägare för planområdet behöver ingå med nya andelar i Hog GA:1 till följd av eventuella ökade trafikrörelser.~~ Exploatören ansöker om och bekostar



alla lantmäteriförrättningar rörande samfällad mark och befintliga gemensamhetsanläggningar."

Kommentar

Kommunen har undersökt möjligheten att reglera användningen av vägen som leder mot öster enbart för räddningsfordon i plankartan, men en lämplig lösning har inte kunnat fastställas. Anläggande, drift och underhåll av en bom mot denna väg kommer att skrivas in i exploateringsavtalet som är ett bindande avtal mellan kommunen och exploatören och kan säkerställa att önskad trafik inte kommer förekomma på vägen. Genomförandebeskrivningen kommer att beskriva vem som ansvarar för att anlägga, bekosta och underhålla bommen. Beskrivning av den samfällda marken uppdateras enligt yttrande från lantmäteriet.

23. Ulvesundsgruppen, 2023-02-16

23.1. Yttrande

Ulvesundsgruppen anser att väg 675 i dess nuvarande skick inte har den kvalitet, utformning och säkerhet att den tål den planerade ökade trafiken. Av det skälet vänder vi oss starkt mot planerna, så som de utformats, vad gäller tillfartsväg. En förutsättning för fortsatt byggnation utmed väg 675 är att vägens standard förbättras och en gång- och cykelväg inrättas hela vägen mellan Ljungskile och Råssbyn.

I planbeskrivningen för Hog 1:1 står det att vid ett genomförande av planförslaget kommer personbilstrafiken på väg 675 till området att öka med cirka 400 fordon per dygn. Detta är i samklang med uppgifterna i utredningen att "närmsta serviceort är Ljungskile cirka 8 kilometer sydost om planområdet, med skola, livsmedelsbutiker, tågstation med mera, att Uddevalla med större utbud av service, gymnasieskola mm ligger cirka 17 kilometer nordost om planområdet och att närmaste förskola ligger cirka 1,5 kilometer nordväst om planområdet."

Planområdets behov av service och skola uppges uppfyllas inom dessa närliggande serviceorter. Alla dessa samhällsfunktioner ska nås via väg 675. Det anges vidare som positivt att planområdet är kopplat till närliggande servicecentrum med kollektivtrafik, att den utökade bebyggelsen kan ge en ökad efterfrågan på kollektivt resande och en möjlighet för cykelpendling till närmaste busshållplats, vilket skulle kunna innebära att fler väljer att resa mer miljövänligt. Det anges i samrådshandlingen med planbeskrivning, daterad 2022-11-24, i figur 44 (sid 42) att anslutning via utfart till väg 675 innebär en minskad påverkan på boende i området och att det vägalternativet är minst omfattande vid anläggningen. Ingenstans i handlingarna nämns något om påverkan på andra områden eller några planer på att åtgärda de allvarliga bristerna på väg 675. Tvärtom bedöms åtgärdens omfattning om man använder väg 675 som tillfartsväg ha "viss positiv påverkan". Det framgår inte vad som avses.

Mot bakgrund av vad som således anges i samrådshandlingen avseende den planerade belastningen på väg 675, vill vi ge en kompletterande bild vad gäller vägens beskaffenhet. Kvaliteten på väg 675 är extremt undermålig, smal, lappad



och lagad, med branta sluttningar vid sidorna, avsaknad av vägren och utan gång- och cykelväg – en farlig väg. Både Trafikverket och Uddevalla kommun har kännedom om detta sedan många år. Det är allvarligt att inget av det nämns i kommunens egen samrådshandling. Den undermåliga standarden på väg 675, dess farlighet och avsaknaden av gång- och cykelväg nämns över huvud taget inte i samrådshandlingen.

En förvånande slutsats, som dras i skrivelsen under rubrik Miljö kvalitetsnormer (sid 9), är också att planområdets tillkommande trafik inte bedöms innebära en påverkan på bullervärden. Den ökade trafiken innebär definitivt ökat buller, om inte för de boende i det nyprojekterade området så för befintliga bostäder nära vägen på andra delar av sträckan Ljungskile-Råssbyn. Vägens dåliga beskaffenhet bidrar till detta.

Ulvesundsgruppen vill påminna om utredningar som tidigare gjorts avseende väg 675.

I kommunens utredning för sju år sedan (Dnr KS 2016/219) angavs att kommunens mest befolkningstäta områden utanför tätorterna finns i området mellan Uddevalla och Ljungskile efter Fräknestranden. Boende och trafikmängder ökar. De anges redan i denna, kommunens egna, utredning från 2016 att boende upplever vägarna 675 och 679 som trafikfarliga, främst för de oskyddade trafikanterna. Det anges i utredningen att på sikt behöver ett sammanhängande gång och cykelnät efter hela Fräknestranden (väg 675/679) byggas ut.

Trafikverket har konstaterat att väg 675 är en riskväg. De uppgav i en skrivelse 2019 (2019-04-08) till Ulvesundsgruppen att de delar vår och kommunens uppfattning att ”en utbyggnad av GC-väg är önskvärd och att det är Uddevalla kommuns uppgift att driva frågan politiskt för finansiering”.

Ulvesundsgruppen har stöd i sina krav av befolkningen i området. År 2018 skickade gruppen en skrivelse (daterad 2018-09-26) med namninsamling på 560 namn till Uddevalla kommunstyrelse med krav på en gång- och cykelväg.

Nu, ett antal år senare, kan vi konstatera att inget hänt i frågan vad gäller oskyddade trafikanter. Trafikverket har skurit bort en del klippsprång, stabiliserat ett mindre avsnitt mellan Ulvesund och Ljungskile och satt upp några vägräcken på några branta ställen, allt enligt uppgift för att skydda biltrafiken. Inget har gjorts för att förbättra vägens kvalitet i övrigt eller förbättra för oskyddade trafikanter. Tvärtom har de höga räckena inneburit en instängningseffekt för gående, man blir inklämd mot räcken om två bilar möts. Om en buss och personbil möts finns varken plats för barnvagn eller rullstol. Att mot denna bakgrund kommunen planerar för att öka belastningen på väg 675 med ytterligare 400 resor per dygn utan att hantera frågan om säkerhet för bilar och gående längs vägen är häpnadsväckande och farligt. Tvärtom påpekar kommunen i samrådshandlingen möjligheten för cykelpendling. Något sådant är uteslutet under nuvarande förhållanden.



Sammanfattningsvis kräver vi att:

- hela väg 675 åtgärdas
- gång- och cykelväg inrättas utmed hela väg 675
- säkerheten säkerställs för anslutande vägar

Kommentar

Synpunkter gällande väg 675 noteras, se kommentar 18.1.

Ett förtydligande är att den positiva påverkan som nämns i planbeskrivningen (figur 44) kommer från Gatu-, VA-, dagvatten- och trafikutredningen utförd av Afry AB. Tabellen inkluderades i en lokaliseringsstudie där olika vägalternativ jämfördes och bedömdes utifrån flera perspektiv och aspekter där vägarna behövde viktas mot varandra. Denna information kommer att förtydligas i planbeskrivningen.

För att tydliggöra utvärderingen av tillfartsvägarna till planområdet kommer en väglokaliseringsstudie att genomföras i det fortsatta planarbetet. Denna studie kommer att belysa både de positiva och negativa effekterna av de olika tillfartsalternativen.

När det gäller cykelpendling, vill kommunen tydliggöra att den omnämnda planerade cykelpendlingen huvudsakligen avser rörelser inom planområdet, specifikt mellan det föreslagna bostadsområdet och dess betjänande busshållplats Strand södra (se också kommentarer 1.4.5 och 10.1). Som en del av denna planering övervägs en möjlighet att anlägga en cykelparkering vid infarten till området.

24. Sakägarna 1, 2023-02-06

24.1. Yttrande

Sammanfattningsvis anser vi som boende i området att:

- det är bra att man försöker ta hänsyn till landskapsbilden
- Vi anser att det planerade antalet bostäder är för stort och att dess omfattning kommer påverka natur och miljö på flera sätt.
- Vi anser att det ökade trafikflödet och den planerade infarten till området är problematiskt på flera sätt. Påverkan på landskapet, trafiksäkerhet mm

Sammanställningen är uppdelad i två delar.

1. Ökat trafikflöde samt planerad infartsväg till nytt bostadsområde.
2. Förändringar och konsekvenser för natur och miljö.

Ökat trafikflöde samt planerad infartsväg till nytt bostadsområde



Trafik och VAD utredning – genomfördes enligt samrådshandlingen 22-11-03 för att utreda den mest lämpliga infartsvägen till området. Slutsatsen i denna utredning är att infarten till det nya området ska dras från väg 675 och förbi bostadshus Resteröds-Strand 2:35.

Trafikutredningens genomförande (sid 40-42)

Redan innan Trafikutredningen är klar finns ritningar på att vägen kommer dras på detta sätt. Detta kommuniceras också med boende på Resteröds-Strand 2:35.

Vi blir därför tveksamma till utredningens objektivitet, eftersom planen för vägens dragning var klar redan innan utredningen påbörjades.

Fråga 1. Vem har genomfört trafikutredningen?

Fråga 2. Hur har utredningens objektivitet bedömts?

Vi önskar att man ser över trafikutredningens objektivitet och om det finns tveksamheter gör en ny utredning.

Trafikutredningens utformning och tolkning (sid 40-42)

De olika alternativen har värderats med hjälp av olika kriterier i en skala mellan 1-4. Vi ifrågasätter utredningen och kräver att denna förtydligas och förklaras. Vi har många frågor och önskar svar på följande:

Fråga 3. De olika kriterier man har tittat på. Hur har de valts ut och vad innebär de egentligen? Behöver förtydligas. (sid 42)

T ex tillgänglighet till området handlar det om antalet vägar, hur lång tid det tar att köra, vägens kvalitet?

Påverkan på landskapsbilden handlar det om vyn över området från t ex havsstensfjorden och från s k utblickar, så som man tidigare har beskrivit det i plandokumentet (sid 26, 27) eller handlar det också om att bevara miljö/natur i möjligaste mån?

Varför finns det inget kriterie som beskriver åverkan på natur och strandskyddade områden?

Fråga 4. Hur har de olika infartsalternativen valts ut? (sid 41-42)

Infart C verkar vara den infart som har bäst tillgänglighet till området men det alternativet finns ej med som egen infart. Varför har man valt ut B och D som ”egna infarter” men ej A och C?

Finns det tidigare bedömningar av infarternas lämplighet som ej finns angivet i planbeskrivningen behöver detta förtydligas.

Fråga 4. Hur har de olika alternativen bedömts? Här finns tveksamheter som vi önskar få kommenterat: (Se nedan)



Alternativ 5 får t ex en 1:a i bedömningen kring *påverkan på landskapsbilden* trots att infart B redan är en befintlig väg. Alternativ 6 får en 2:a trots att infart D kräver en ny väg som gör påverkan på ett strandskyddat område samt korsar åkermark? Att övriga infartsalternativ får en 1:a behöver också kommenteras då dessa delvis också är befintliga vägar och att landskapsbilden inte borde påverkas mer än övriga alternativ.

Alternativ 5 och 6 får en 3:a i bedömning av påverkan *Boende i närområdet* då de bedöms separat. Men i alternativ 4 då de bedöms tillsammans får de en 2:a – detta trots att det borde bli bättre för alla boende i närområdet att dela på antalet trafikanter. En rent felaktig bedömning?

Tillgänglighet till området har också en tveksam bedömning.

Alternativ 1 med 3 infarter värderas med en 2:a, detsamma som alternativ 5 med en infart. Hur kan det stämma?

Infart C ser ju dessutom ut att ha god tillgänglighet då den infarten kommer rakt in på det nya området?

Alternativ 5 har en 2:a i bedömningen *tillgänglighet till området* medan alternativ 6 får en 3:a, detta trots att det tar nästan exakt lika lång tid för boende att köra till sitt område via dessa två vägar. En lekmannamätning med bil visar att om man kör i angiven hastighet är det ingen större skillnad i tidsåtgång/tillgänglighet från angiven plats via alternativ infart till det nya planområdet.

Alternativ 5
till Ljungskilemotet (E6 södra) 6min54sek
till Lerbomotet via Grohed (E6 norra) 9min29sek
till Groheds korsning (Uddevalla) 7min35sek

Alternativ 6
till Ljungskilemotet (E6 södra) 7min19sek
till Lerbomotet (E6 norra) 6min01sek
till Groheds korsning (Uddevalla) 7min46sek

Fråga 5. Hur värderas de olika alternativen gentemot varandra?

De olika kriterierna i bedömningen värderas lika då man räknar samman ”poäng” för att bedöma vilken väg som är mest lämplig. Detta är vi kritiska till och vill att det omprövas. Fastigheten Resteröds-Strand har legat på samma plats i 150 år. Man kan räkna med att infartsvägen och det nya bostadsområdet också kommer finnas i minst 100 år framöver. Det är i detta perspektiv en bedömning bör göras – ej kortsiktigt!

T ex hur kan *åtgärdens omfattning (alltså kostnaden för projektet)* väga lika tungt som påverkan på landskapsbilden? Om 100 år är kostnaden inte viktig alls medan landskapsbilden fortfarande är viktig för alla boende i området.



Trafikflöde väg 675 borde prioriteras och väga tyngre i en sammanlagd värdering då det kriteriet kommer påverka området på lång sikt. Dessutom kommer det inte att endast påverka boende i området runt HOG utan också boende längs hela väg 675. Infartsvägens sträckning – påverkan på natur och miljö.

Fråga 6. Hur motiveras infartsvägens sträckning och den ökade trafikmängden med hänsyn till åkermark/strandskyddat område? Vi vill att man granskar dispensansökan.

En justering av infartsvägens sträckning på det sätt som förslaget (sid 11 + sid 19 figur 12) visar innebär att jordbruksarealen minskar och därmed också möjligheten att bruka. Förslaget innebär att jordbruksmarken delas upp och försvårar också tillgängligheten till åkermarken. Man skapar därmed ett område som är mindre brukningsvärt än vad det är idag. Detta kan påverka bruksvärdet.

Att infarten dras på detta sätt är också ett stort ingrepp på ett strandskyddat område där inte bara åkermark påverkas utan även blandskog och sumpmark med rikligt djurliv. Vi tycker inte att motiveringen för att få dispens, ”marken redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften” är aktuell. Den lilla grusväg upp till befintligt hus som man hänvisar till har funnits där före strandskyddet.

Vi vet också att andra bygglovsansökningar i området har nekats med hänvisning till strandskyddet. Dessa hade enormt mycket mindre påverkan på natur och miljö än detta förslag.

Fråga 7. Kommunen behöver beskriva vad konsekvensen av att upphäva strandskyddet skulle innebära för området längs Ulvesundsvägen. Upphäver man ett strandskydd kommer fler att kräva detta i området.

Fråga 8. Hur motiveras infartsvägens sträckning och den ökade trafikmängden med hänsyn till landskapsbilden?

Planeringen av området tar generellt hänsyn till landskapsbilden och att bevara områdets karaktär. Detta är mycket bra.

Däremot kommer det påverka landskapsbilden negativt när den planerade infartsvägen dras över befintlig åkermark/strandskyddad mark. Vägen går över åkern och (sid 28 figur 18 och sid 39 figur 40) och skapar en mycket märklig och oanvändbar bit mark mellan två vägar (befintlig väg till fastighet 2:35 samt ny infartsväg). Den nya vägen ser på figur 19 (sid 28) dessutom ut att vara höjd en bra bit över befintlig marknivå vilket också kommer se konstigt ut både från vattnet och från fastighet 2:35.

Fråga 9. Hur högt planerar man att infartsvägen kommer gå över befintlig mark? Kommer detta se rimligt ut?



Fråga 10. Vem kommer äga/sköta denna bit mark (tidigare åkermark) mellan vägarna? Samfällighetsföreningen kommer inte anse att den marken tillhör bostadsområdet.

Fråga 11. Hur kommer det ökade antalet bilar (drygt 400/dygn) som kommer använda utfart mot väg 675 påverka trafiksäkerheten? Hur kan säkerheten vid utfarten stärkas?

Idag lutar väg 675 utåt mot havet precis vid den sträcka där utfarten ligger idag från fastighet 2:35. Trafiksäkerhetsrisk?

Fråga 12. Hur planerar kommunen för att väg 675 är en hållbar och trafiksäker väg idag och i framtiden?

Det planerade bostadsområdet beräknar en ökning av trafiken på väg 675 med ca 400 bilar per dygn. Det är en ökning med ca 55% (!) i jämförelse med dagens antal bilar/dygn som är 731 (sid 51).

I bostadsområdet Lärkhöjden finns 20 nya villor/tomter (dvs en ökning på ca 40-50 bilar per dygn?)

Det finns säkert andra markägare i området längs väg 675 som också planerar tomter och byggnation.

a) Hur tänker kommunen att tillåta nya bostadsområden och bebyggelse i området. Hur mycket trafik är hållbart på väg 675?

b) Vi önskar svar på hur kommunen anser det rimligt att göra området så stort med hela 55 hus med tanke på det ökade antalet bilar?

c) Vi önskar svar på hur kommunen tänker kring fortsatt byggnation och nya bostadsområden som kommer öka trafiken på väg 675?

d) Vi önskar svar på hur kommunen garanterar gångtrafikanternas säkerhet längs väg 675?

Fråga 13. Med tanke på förhöjd vattennivå i framtiden och risk för översvämningar på väg 675 så känns planen med en ensam infart till planområdet kortsiktigt. Vilken är den långsiktiga planen för hållbara vägar till ett nytt bostadsområde?

Visserligen är planen att vid översvämning öppna upp alternativ B (sid 41), men det känns märkligt att satsa så mycket planering, arbetstimmar och åverkan på naturen utan att ha ett mer hållbart alternativ för infarten till området.

Ett bostadsområde ska ha tillgängliga och hållbara vägar lång tid framöver – om inte behöver kommunen ta fram en alternativ plan!

Fråga 14. Hur planerar man för att göra väg 675 säkrare för gångtrafikanter när trafiken ökar så markant? sid 43-44

Att planera för 55 nya bostäder innebär att gång och cykeltrafik kommer öka markant i området. Redan idag är det mycket gång- och cykeltrafik längs väg 675 och denna lär öka i samband med fler bostäder. Boende längs väg 675 har flera gånger uttryckt åsikter om att vägen är farlig för gångtrafikanter och att det är en risk att låta barn gå till skolbussen.

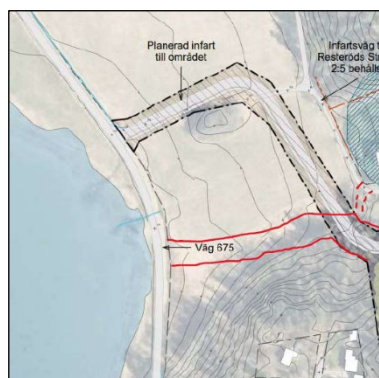
Fråga 15. Kan busshållplatsen flyttas? (sid 43-44)

En separat gång- och cykelväg planeras vid infartsvägen. God tanke, men problemet är att tkorsningen från det planerade området och ut på väg 675 inte är särskilt säker och att ha barn som cyklar och går där vore riskfyllt. Vid utfarten här lutar väg 675 ut mot havet vilket gör att när bilar svänger ut från utfarten finns det risk för att halka mot diket. Där finns idag en busshållplats. Ökat antal resenärer vid hållplatsen skulle innebära risk för personer som står vid hållplatsen. Ett förslag är att anlägga bra cykel- och gångvägar från det planerade området till hållplats *Strand Lyckås* och hållplats *Strandskogen*. Dessa hållplatser är säkrare.

Fråga 16. Kan den planerade infarten – alternativ 6 infart D flyttas en bit för att hindra så stor åverkan på åkermark och negativ inverkan på landskapsbilden?

Se förslag (alternativ väg markerad med röda streck)

I detta förslag kan vägen till största del dras längs skogsbrynet där marken är obrukbar ändå. Det innebär att åkermarken inte behöver påverkas så mycket. Det innebär också att infarten kan flyttas till den del där väg 675 inte lutar lika mycket ut mot havet. Det finns tillräckligt med sikt mot både söder och norr då man kommer ut från bostadsområdet. Även om sikten blir något kortare mot söder så är det inte sämre sikt är vid det nya bostadsområdet Lärkhöjden ett par kilometer norrut på väg 675.



På detta sätt skulle även den befintliga vägen till fastighet Resteröds Strand 2:35 kunna tas bort till förmån för åkermark och istället ansluta till den nya vägen.

Positivt med detta förslag:

- Gör mindre åverkan på landskapsbilden
- Placerar utfarten på en säkrare plats där väg 675 ej lutar mot havet
- Kan skapa en sammanhängande åkermark med högre brukningsvärde
- Minskar påverkan för alla boende i området
- Dock ökar detta förslag fortfarande trafiken på väg 675.



Förändringar och konsekvenser för natur och miljö i området

Grod- och salamanderstråk (sid 23-25)

- Damm i väster ges skyddsområde på 50 meter – Enligt planritningen går vägens sträckning närmare än 50 meter.

Fråga 17. Stämmer det att vägen går närmre än 50 meter? Kan detta ändras i så fall?

- Groddjursstråket. Det är viktigt att säkerställa att lövskogsstråket behålls och fungerar. Dammen i öster (se figur 14, 15 sid 25) ska skötas för att behålla djurliv.

Landskapsbild och markanpassning

Bra att ambitionen är att bevara siktlinjer och landskapsbild. Positivt att man har en plan för att få bostadshusen att smälta in i omgivningen genom att tänka på nockhöjd och färgsättning. Viktigt att detta skrivs in i detaljplan.

På sidan 26 figur 16 beskrivs grönområden som ”kvarvarande grönstruktur”. I havsnära områden blir det ofta diskussioner om träd som ska fällas. Här är det viktigt att bevara träd för en fin landskapsbild.

Fråga 18. ”Kvarvarande grönstruktur” behöver förtydligas. Det beskrivs också som naturmark. Vad betyder det? Kan det tolkas på olika sätt? Vem bestämmer vilka och hur många träd som kan fällas? Kan tolkningen av begreppen ändras över tid? Vi vill att detta förtydligas

Vattenförekomster och översvämning

Som boende i fastighet Resteröds-Strand 2:35 blir vi oroliga att platser på fastigheten kan översvämmas vid kraftigt regn och skyfall. Vi har svårt att själva se om de åtgärder som planeras är tillräckliga för att förhindra översvämning.

Fråga 19. Vi önskar få en ordentlig översyn och genomgång av fackman kring hur översvämning ska förhindras vid kraftiga regn vid fastighet Resteröds-Strand 2:35.

Fråga 20. Vi önskar få en ordentlig översyn och genomgång av fackman kring hur översvämning ska förhindras vid kraftiga regn vid väg 675 nu när man planerar att öka trafikflödet kraftigt.

Fråga 21. Är det rimligt att låta samfällighetsförening sköta skötsel av naturmark, dagvattensystem mm? Många viktiga delar för att bevara natur för framtiden överläts till boende i området som kanske inte har det intresset?

(sid 56) Viktigt att det förtydligas vad uppdragen för drift och skötsel egentligen innebär för en samfällighetsförening. Även skötsel på längre sikt behöver vara tydligt – får ej vara föremål för tolkningar.



Kommentar

Trafikutredningen har genomförts av Afry AB, med Werner Arkitekter AB (planförfattare) som mottagande part. Afry AB har utfört en oberoende utredning vars syfte var att konsekvensbeskriva och vikta de fyra vid beställningstillfället identifierade möjliga tillfartsvägarna till området mot varandra. Uddevalla kommun, som granskande instans, bedömer att utredningen följer gällande praxis för arbetsprocess och genomfört uppdrag.

Afry AB kommer i sin utredning att förtydliga och beskriva hur utvärdering och jämförelse av de olika studerade infartsvägarna har gjorts i utredningen.

Inför detaljplanens samrådsskede har Afry AB inte genomfört en förutsättningslös lokaliseringsstudie för alla möjliga alternativa infartsvägar. Detta kommer att ske inom ramen för det fortsatta detaljplanearbetet.

Infartsvägen till området omlokaliseras med hänsyn till bland annat brukningsvärd jordbruksmark och landskapsbild. Infartsvägen flyttas längre söderut mot föreslagen infart i samrådsskedet och använder inte längre den befintliga vägen som leder till fastigheten Resteröds-Strand 2:35. Den befintliga vägen kommer att stängas vid flytt och trafiken till Resteröds-Strand 2:35 kommer att kopplas på den nya infartsvägen. Detta kommer att möjliggöra en sammanfogning av det för närvarande delade jordbruksskiftet. Se även kommentar 1.4.3.

Strandskyddsdispensansökan för den del av strandskyddet som berör infartsvägen och den mindre delen av det utökade strandskyddet om 300 meter till strandlinjen som berör planområdets kvartersmark kommer att göras enligt gällande praxis i samband med vidare detaljplanearbete, se kommentar 1.1.

Se kommentar 18.1. gällande trafiksäkerhet vid väg 675. Infarten till området kommer att utformas enligt Trafikverkets regler om vägar och gators utformning. För information om antalet fastigheter som planeras i området, se kommentar 20.1. Beträffande framtida eventuella risker med översvämning, se kommentar 18.1. Angående placering och upprustning av busshållplats, se kommentar 1.4.5.

Skydds- och skötselåtgärder inom planområdet har fastställts i samråd med sakkunnig biolog. Detta redovisas i planbeskrivningen, se även kommentar 1.5.1.

Kommunen inför marklov för fällning av träd, vilket ger kommunen möjlighet att säkerställa att trädfällningen överensstämmer med områdets vision.

Beträffande hur översvämningar ska förhindras vid kraftiga regn, se Gatu-, VA-, dagvatten- och trafikutredningen utförd av Afry AB. Utredningen kommer även förtydligas något gällande denna fråga. Dagens situation med flöden av vatten på fastigheten Resteröds-Strand 2:35 kommer att förbättras genom ökad dränering och omhändertagande av dagvatten enligt utredningen. Skötseln av dagvattensystem, naturmark och liknande kommer att regleras enligt standardiserade kommunala riktlinjer, likvärdiga med de som tillämpas inom

jämförbara bostadsområden, med fokus på regelbunden underhåll och miljömedveten förvaltning.

25. Sakägaren 2, 2023-02-13

25.1. Yttrande

Jag ser inget problem med ökad bostadsbebyggelse inom planområdet. Däremot ser jag det som en omöjlighet med tanke på den standard som väg 675 håller för att klara av den ökade trafik som denna bebyggelse kommer att innebära. Denna smala väg är redan idag hårt belastad av trafik och det finns minimalt med utrymme för gående och cyklande. Redan idag är det många barn som bor utmed vägen och som med fara för sina liv måste ta sig till busshållplatser för att kunna åka till sina skolor. Att i denna situation öka trafiken på denna väg är högst oansvarigt och direkt livsfarligt. Därför ser jag det som en omöjlighet att ha ökad bebyggelse runt denna väg innan något görs åt vägens standard och att den breddas och förses med cykelbana och ordentliga vägrenar.

Kommentar

Synpunkter beträffande väg 675 noteras, se kommentar 18.1.

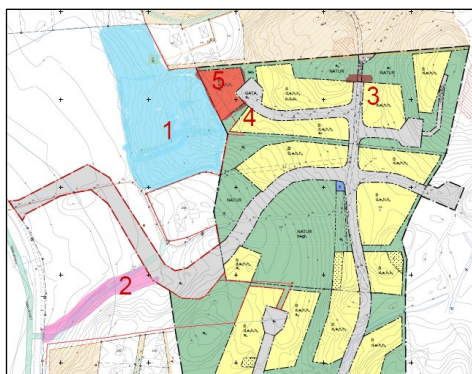
26. Sakägaren 3, 2023-02-11

26.1. Yttrande

Punkterna som nämns nedan illustreras i en bifogad karta för att försöka skapa tydlighet.

1. Vi undrar vad som är tänkt att hända med marken som är märkt i blått. Det är idag skog där. Skall det fortsätta vara skog i framtiden. Borde inte det området ingå som ett grönområde i detaljplanen för att säkerställa att det nya området har möjlighet att röja framför sina fastigheter och också säkerställa att det inte byggs ytterligare framför de fastigheter som redan finns och de som planeras i denna detaljplan.

Det ligger inritad en väg angränsad till åkermark och det blåmarkerade området, detta är ingen väg utan en före detta kyrkstig och den ska inte ligga inritad som väg i detaljplanen. Tidigare ägare rustade upp kyrkstigen med motiveringen att kunna ta sig till sin åker, vilket stigen i och för sig aldrig används till då de nyttjar annan väg. Men detta skulle möjligtvis kunna uppgradera kyrkstigen till traktorsväg. Det är ett direkt fel att rita in detta som en väg.



2. Vägsträckningen av den nya tilltänkta tillfartsvägen anser vi bör omlokaliseras. Det förslag som ligger upptar stor del av åkermarken som den



förläggs på samt att placering av denna ligger i direkt närhet och i det direkta synfältet för befintliga fastigheter. Har fått information om att placering i förslag är gjord så här då avstånd mellan utfarter krävs av Trafikverket. Utfarten går att förlägga på mindre påverkande ställe, exempelvis i åkerkant mot Strandskogen utan att utfarten påverkas av skymd sikt eller annat. Förstår resonemanget men denna väg avviker idag på flertal ställen och därmed kan tyckas att det kan finnas utrymme för att pröva detta. Värt att beakta är hur ljusen från helljus på bilar som går upp här påverkar de befintliga husen.

3. Här bör placeras en bom eller passage för cyklar och gående som kan öppnas vid behov. T.ex. räddningsfordon.
4. Inom område nära fastigheterna Hog 1:3 - 5 har i princip inget avstånd beaktats till befintliga fastigheter. Enligt Joel Thölix på samrådsmöte så talades det om vikten av att avstånd och grönområden mot befintliga fastigheter skall beaktas. Detta har gjorts till stor del inom övriga delar av detaljplanen. Här ser vi att det måste till ett större avstånd och grönområde. Detta avstånd skulle även kunna bidra till att minska risken för översvämning som nämns i er planbeskrivning och dessutom identifieras det som natur i stället för bostäder i detaljplanen vilket främjar det strandnära området.
5. En självklarhet är att väg 675 skall upprustas och förberedas för den ökning av trafik som detta innebär. Detta bör göras innan nya områden påbörjas. Denna väg är av flera instanser identifierad som en väg som är av ett omgående behov av förbättring. Uddevalla kommun samt Trafikverket är några av dem. Behövs det här klarställas mer noggrant vad vi syftar till så ber vi återkomma i den frågan. Samhällsplanering har vid flera tillfällen tidigare stoppat detaljplaner utmed väg 675 med hänsyn till vägens status så det känns inte som några nyheter här.

Kommentar

Det blåmarkerade området (1) avses för närvarande av markägaren att bevaras som skog. Det finns inga nuvarande planer på att ändra detta eller att utvidga planområdet mot detta område. Framtida förändringar kan inte uteslutas, men kommer i så fall behöva följa gällande regler och processer. Ytterligare en aspekt att beakta är den extra belastning som en utvidgning av planområdet skulle medföra för den kommande samfälligheten, eftersom det skulle innebära ett ökat ansvar för skogens underhåll. Kommunen är mån om att bevara områdets naturvärden och synpunkten noteras i vidare arbete med detaljplanen.

Se kommentar 32.1. gällande väg inom det blåmarkerade området (1).

Vägsträckning planeras att omlokaliseras med hänsyn till bland annat brukningsvärd jordbruksmark och landskapsbild. Trafikverket har efter avstämning godkänt fortsatta studier beträffande flytt av infart. Se även kommentarer 1.4.3. och 24.1. gällande flytt av infart.

Synpunkt gällande bom mot norr noteras, se kommentar 20.1.



Synpunkt gällande avstånd mellan Strandlyckås bostadsområde och Hog 1:1 noteras, se kommentar 20.1.

Synpunkt gällande hantering av risk för översvämning noteras, se kommentar 32.1.

Synpunkter gällande väg 675 noteras, se kommentar 18.1.

27. Sakägaren 4, 2023-02-12

27.1. Yttrande

Beträffande planen om att bygga ett femtiotal hus har jag två huvudargument mot projektet.

1. I tider då inhemsk livsmedelsförsörjning är viktigare än på mycket länge, är det kontraproduktivt att förvandla en fungerande lantgård till i bästa fall en hästgård med enbart betesmark. Det är vad som sker när hela skogsområdet görs om till bostadsområde. Ingen lantbrukare i Bohuslän kan bedriva verksamhet utan skogen.
2. Trafiken på landsvägen är redan för stor. Jag reser med buss till och från mitt arbete i Uddevalla pga att jag saknar körkort. Det går tack vare att min arbetsgivare anpassat arbetstiden efter bussen och ändrar den varje sommar. Vi är av förståeliga skäl få passagerare. När två bussar möts måste båda sakta in eller den ena stanna för att mötet ska bli möjligt. Tidigare cyklade jag och andra till Ljungskile. Efter att vägrenarna fullständigt skalades bort för några år sedan av okunnighet (en vägren är nödvändig av både säkerhetsskäl och för hållfasthet) ser man sällan någon som vågar gå eller cykla där. Det är förenat med livsfara.
3. En förbättring av vägen med enskild gång och cykelväg har påtalats från företrädare för Strandlyckås samfällighet. Detta måste vara prio ett innan man ens tänker tanken på ökad byggnation i området.
4. Om femtio nya hus byggs, de flesta bebodda av barnfamiljer, kan man troligen räkna med två bilar per hushåll. De kommer att transportera barn till och från förskola, skola och aktiviteter. Sig själva till och från jobb och alla övriga ärenden i tätorten. Man får sannolikt räkna med 200-600 extra bilresor som belastar vägen varje dag. Och förutom att vägen inte är dimensionerad för detta, påverkar det miljön i stor grad. Det i en tid när miljön är på alla politikernas agendor och luftföroreningar och fossilt bränsle ska minimeras känns denna plan på byggnation som omodern och bakåtsträvande.
5. Jag föreslår att planen inte godkännes.

Kommentar

Synpunkter gällande väg 675 noteras, se kommentar 18.1.



Kommunen vill betona att rådigheten över marken är en grundläggande faktor gällande punkt 1. Markägarna har uttryckt att de inte har intentioner att fortsätta eller inleda större lantgårds- eller skogsbruksverksamheter på marken. Den brukningsvärda åkermarken som finns i området, med pågående verksamhet bevaras. I syfte att förbättra situationen mot nuvarande, planeras en omlokalisering av infartsväg som kan öka utrymme för den pågående jordbruksverksamheten något.

Beträffande punkt 2 så är samhällsutveckling och urbanisering en naturlig del av samhällets utveckling. Det är viktigt att balansera befolkningsökning och behovet av nya bostäder med hållbarhetsmålen. Kommunens planeringsarbete inkluderar miljöhänsyn och strävar efter att minimera negativa miljöeffekter.

28. Sakägaren 5, 2023-02-12

28.1. Yttrande

Det var med största förvåning som jag mottog er Kungörelse om samråd daterad den 19 januari 2023. Det verkar som om all information om ökande säkerhetsrisker på väg 675 mellan Råssbyn och Ljungskile helt ignoreras av kommunen.

Kommunen fortsätter att ge byggnadslov efter byggnadslov medan trafikanter inklusive hemtjänst, bussar och boende varnat för allt större trafiksvårigheter.

Dessutom är det ju ingen hemlighet att havsnivån beräknas stiga och närma sig väg 675 inom en 50-årsperiod.

Under sommaren när badplatser och uteserveringar är flitigt besökta är det mycket hög trafikintensitet och möjligheten att kunna promenera eller cykla längs vägen är förenat med stor risk. Det är det också under vintermånaderna är snö och halt väglag ett stort gissel och faromoment särskilt som vägen är i mycket dåligt skick. Föräldrar måste i allt större utsträckning köra sina barn till busshållplatser eller olika aktiviteter.

Det är därför ytterst märkligt att en detaljplan för byggande av ytterligare 50 bostäder över huvud taget diskuteras med tanke på den ytterligare belastning på vägen och trafiksäkerheten detta skulle innebära.

Varför sker det ingen samordning mellan Kommunen och övriga berörda myndigheter? Varför tas inte samfällighetsföreningarnas skrivelser i beaktande?

Mot bakgrund av ovanstående vädjar jag till Kommunen att inte bevilja den föreslagna detaljplanen.

Kommentar

Synpunkter gällande väg 675 noteras, se kommentar 18.1.

Beträffande de stigande havsnivåerna och dess påverkan på väg 675 så har denna fråga beaktats i förhållande till pågående detaljplan. Vid en eventuell framtida



översvämning på väg 675 kan planområdet utrymmas och trafiken ledas via räddningsväg mot öster.

Kommunen tar alla yttranden och synpunkter i beaktande och strävar efter att harmonisera dessa med kommunens övergripande planeringsmål.

29. Sakägarna 6, 2023-02-13

29.1. Yttrande

Vi är ett antal fastighetsägare utmed väg 675 i höjd med Restenäsön. Vi vill gärna instämma i inlagan från Restenäsöns vägförening angående kommunens förslag till detaljplan till Hog 1:1 m.fl. Vägen har länge varit i dåligt skick och behöver rustas upp bl.a. beroende på den utökning av antalet fastigheter som kommunen planerar, med ökad trafik som följd.

Dessutom vore det önskvärt med vägbelysning med tanke på alla skolbarn som vistas vid vägen i samband med av- och påstigning av skolbussarna.

Kommentar

Synpunkter gällande väg 675 noteras, se kommentar 18.1.

Vägbelysning är en fråga som behandlas utanför ramen för denna detaljplaneprocess.

30. Sakägarna 7, 2023-02-12

30.1. Yttrande

Angående detaljplanen så är det sorgligt att fina naturområden i anslutning till redan befintliga områden med fritids- och permanentboende i Strandskogen mfl, går om intet, området vi bor på är ett havsnära område där vi som boende redan fått betala dyrt och anpassa våra bostäder med kommunalt vatten och avlopp för att värna om miljön. Under ett tiotal år har mycket tung trafik belastat områdena häromkring pga nybyggnationer och framdragning av vatten- och avlopp, ska detta ytterligare fortgå i ett antal år framöver?

Hur ska det bli med tex väg 675 som ju kommer att belastas avsevärt när ytterligare 300-400 bilar belastar den, hur kommer den att förbättras utan att natur- och havsnära områden blir påverkade. Som den är idag är den under all kritik vad gäller säkerhet för gång- o cykeltrafik, med nästan obefintlig vägren. Detta har ju påtalats under många år men inget har åtgärdats? Vilket ska prioriteras först väg eller bostäder?

Trafiken har ju redan ökat sedan tidigare stora villa områden byggts i tex Råssbyn mfl, vägen ser ut som den gjort i minst 20 år.

Kommentar

Synpunkterna gällande väg 675 noteras, se kommentar 18.1.



Kommunens långsiktiga planeringsarbete, som bland annat framgår i kommunens översiktsplan, syftar till att balansera samhällsutvecklingen, bevara naturområden, och ta hänsyn till befintliga bostadsområden. Detta planeringsarbete beaktar de utmaningar som dessa faktorer innebär.

31. Sakägarna 8, 2023-02-15

31.1. Yttrande

Undertecknade önskar yttra oss i fråga om detaljplan för Hog 1:1 m.fl. Själva detaljplanen för Hog 1:1 har vi inga synpunkter på men konsekvenserna det ger av ökad trafik för oss som bor och verkar efter väg 675.

Enligt Trafikverkets åtgärdsstudie/ rapport, väg 675 Råssbyn-Ljungskile ärendenummer TRV2017/26820 framgår det på sidan 9 att ytterligare bebyggelse som ökar trafikmängden inte skall medges förrän väg 675 har förbättrats.

Vi är många som arbetat med frågor om säkerheten på denna dåliga väg 675 och haft flera möten med Trafikverket som, trots att de är väghållare, håller med om att vägen är förfärligt dålig och osäker. Trafikverket säger att en medfinansiering av Uddevalla kommun är ett måste för att bygga om vägen och göra den säker för alla trafikanter.

Vid otaliga möten med Uddevallas tjänstemän och politiker har alla hållit med om att vägen är dålig och trafikfarlig. Politiker från alla partier har lovat att det måste till en förändring och förbättring men ingenting händer.

Enligt detaljplaneförslaget är det tydligen viktigare med salamandrar än kommuninnevänares säkerhet! (Självfallet skall vi värna våra djur också).

Förstår att det är ett högt tryck på kommunen att få fram tomter till det eftertraktade området efter Fräknestranden, men gör det i rätt ordning.

Börja med att bygg om och säkra vägen för annars ökar, tyvärr, de boendes besvikelse och uppgivenhet för Uddevallas politiker och tjänstemän.

Kommentar

Synpunkterna beträffande väg 675 noteras, se kommentar 18.1.

Kommunen förstår och delar oron över vägens tillstånd. Rapporten från Trafikverket, trots dess betydelse, är en del av en större helhet och inte det enda styrande verktyget för kommunens beslut. Alla aspekter i detaljplanen hanteras utifrån gällande regelverk.

32. Sakägaren 9, 2023-02-16

32.1. Yttrande

- Grönområde mellan vår tomt och det nya området. Det finns grönområden utritade i förslaget till ny detaljplan i området men inte mellan vår tomt och HOG 1:1.



- Vattenflöde från HOG 1:1 ner till bl a HOG 1:4. Vi har haft stora problem med avrinning på vår tomt, vid stor nederbörd och vissa tider på året. Det har bildats små sjöar och vi har varit tvungna att bekosta dränering på tomten. I och med en byggnation uppe på berget, kommer vattenflödet att öka och det behöver finnas en plan för hur det vattnet ska tas tillvara utan att vi blir drabbade.
- Antal nya hus och deras placering. I det nya planförslaget har antalet hus ökat och deras placering är ändrad. I tidigare förslag gick byggnationen fram i fil med vår bakre tomtgräns men nu är gränsen framflyttade till framför vår tomt, mot vattnet.
- Tillfartsvägar. Vi vänder oss emot att en av tillfartsvägarna till det nya området skulle gå via Strandlyckås. Tidigare har en bom varit utritad här men den finns ej med i nya förslaget, vilket för oss betyder att vägen kan användas. Denna väg är en skogsväg som går igenom ett tätbebyggt område, delvis mycket nära fastigheter. Den lämpar sig inte för mer trafik än idag. Även ur ett säkerhetsperspektiv är det olämpligt att använda denna väg, då många barn leker på och kring vägen.

När det gäller tillfartsväg från väg 675 har vi en önskan om att flytta den befintliga vägen till kanten av fältet mot Strandskogen. Med befintlig sträckning skulle vår havsutsikt störas av regelbunden biltrafik.

- Allmän åsikt om buller: vi har valt att bosätta oss på landet för att bo där det är lugnt och stilla. Med den planerade nybyggnationen kommer ljudet från passerande bilar på tillfartsvägarna att bli hög och regelbunden. Att sitta på terrassen och njuta av tystnaden är fantastiskt, både för kropp och själ. Denna tystnad kommer inte att finnas kvar på samma sätt. Även optiskt, är det rogivande att sitta och titta på havet utan störmoment, detta kommer också att påverkas negativt om tillfartsvägen från 675 har samma sträckning som idag.
- Inritad väg i kanten av grannfastigheten mot vattnet. Den väg som är inritad där, existerar inte. Det har alltid varit en stig som förre ägaren till HOG 1:1 plötsligt utökade till ett vägvagnsnitt.

Kommentar

Synpunkten gällande avstånd mellan fastigheterna i Strandlyckås och nya föreslagna bostäder noteras, se kommentar 20.1.

Dagvattenhanteringen inom planområdet kommer att utformas på ett sätt som skyddar angränsande fastigheter från ökad belastning. Utrymme för fördröjning av dagvatten innan den rinner ut från planområdet och vidare mot nedströms belägna fastigheter regleras inom planområdet. Denna åtgärd kommer att bidra till en förbättrad situation för fastigheter nedströms planområdet.

Beträffande möjlighet till biltrafik mellan Hog 1:1 och Strandlyckås se kommentar 20.1.

Infartsvägens placering omprövas och flyttas längre söderut för att bland annat minska påverkan på brukningsvärd jordbruksmark. Se även kommentarer 1.4.3. och 24.1.

Kommunen noterar bekymmer kring buller och möjliga störningar. Det är väsentligt att beakta att alla boendemiljöer förändras över tid i takt med samhällsutvecklingen. Detta innebär inte att tystnad och lugn ska försvinna helt, men det kan medföra att ljudbilden förändras. Detaljplanen är utformad inom ramen för gällande regelverk kring buller för att minimera eventuella störningar.

Omnämnd väg väster om planområdet är inritad i grundkartan enligt gällande praxis, den ingår inte i planområdet, omfattas inte av denna detaljplans bestämmelser och berörs eller förändras inte av pågående detaljplanearbete.

33. Sakägaren 10, 2022-09-10

33.1. Yttrande

A. Det finns två underlag som avviker från varandra.

- Underlag från Hog 1:1 (Intressent) skickat in 2019 med exakt ritning om gränsdragning på 12 tomter på enbostadshus Söder om HOG1:4.
- Illustrationsplan enligt Uddevalla kommuns översiktsplan, ÖP, från Wigroup för fastighet Hog 1.1
- Illustrationsplan från Wigroup för fastighet Hog 1.1
- Planförslag från Wigroup för fastighet Hog 1.1
- Underskriven begäran om planbesked för fastighet Hog 1.1
- Hog 1 1
- Underlag som Joel Thölix har lagt ut på nätet med länk:
<https://www.uddevalla.se/bygga-bo-och-miljo/samhallsplanering/detaljplaner-omradesbestammelser/pagaende-detaljplaner/ljungskile/hog-bostader.html>

Båda ritningar avviker från varandra om man tittar på den västra gränsdragningen. På intressentens ansökan går gränsen av planförslag/illustrationsplan som var underlag till politikens beslut öster om fastighet Hog 1:3.

Däremot går den västra gränsen på preliminär markering av planområdet mycket mer västerut mot havet, mycket längre västerut än Hog 1:5.

Det betyder att ni avviker från den ursprungliga ansökan redan nu utan att planområdet finns i detalj klarlagt.

Vänligen se bilaga Skärmbild från 2022-09-10 10-49-52 för att kunna se de skillnaderna av stor betydelse.

Vänligen ta hänsyn till den ursprungliga ansökan och dess gränsdragning





B. HOG 1:1 planerar att förbereda för ett stort antal nya hus på fastigheten. Det finns enorma risker och konsekvenser för hela området ur ett natur- samt samhällsperspektiv.

Vi är oroliga för att nybyggnation på fastighet HOG 1:1 som kommer att ske ovanför vår fastighet att grund- och ytvattennivå förändras och påverkar vattenflöden på våran fastighet HOG 1:4 samt de andra fastigheterna HOG 1:5, Hog 1:3, HOG 1:6. Byggnade innebär ofta påverkan eller risk för påverkan på vatten och vattenanknutna värden. Påverkan kan bestå i förorening eller risk för förorening av vatten (både diffus och direkt), påverkan på vattnets flöden och nivåer samt påverkan på vattnets form, läge och kontinuitet. Risken för förorening kräver extra uppmärksamhet när det gäller vattentillgångar av betydelse för dricksvattenförsörjningen eller med stora naturvärden.

HOG 1:4 har en brunn som används av HOG 1:3, 1:4, HOG 1:5, HOG 1:6 gemensamt. Detta är inskriven i fastigheten och överenskommelse finns. I dagens tider finns risker att kommunen inte kan garantera vattenförsörjning för medborgarna. Nödvändigheten för oss fastighetsägarna att ha vattenförsörjning genom brunn som nödreserv är obligatoriskt. Vi hänvisar till svenskvatten.se som tillhandahåller information om nödvattenplanering och krisinformation.

En nybyggnation kommer att påverka vattenflöden på våra fastigheter då nybygganden ligger ovanför våra fastigheter.

Vi vill hänvisa till nybyggnationen ovanför fastigheten VÄSTERBY 1:85 som negativt påverkade deras vattenflöden på fastigheten och kräver att ordentlig risk- och konsekvensbedömning skall utföras vid nybyggnation ovanför HOG 1:4 mm. VÄSTERBY 1:85 drabbades av allvarliga konsekvenser. Uddevalla kommun har inte tänkt på konsekvenser för VÄSTERBY 1:85 när nybyggnation ovanför planerades. Jag rekommenderar att ta kontakt med Familjen Wedberg.

Frågan är om Uddevalla kommun använder riskanalys som ett verktyg i arbetet med skydd av vatten. Metodik och vägledning har utvecklats vartefter ny kunskap, nya krav och nya förutsättningar tillkommit. Utvecklingen har skett i samarbete mellan olika kompetens områden och verksamhetsområden. Utvecklingsarbetet borde kontinuerligt skett i dialog med andra berörda aktörer inom svensk vattenförvaltning, såsom Sveriges geologiska undersökning, Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Livsmedelsverket, länsstyrelserna, vattenmyndigheterna, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och inte minst engagerade konsulter. Särskilt borde nämnas samarbetet inom den Nationella samordningsgruppen för dricksvatten, eller beredande arbetsgrupperna – vattenförsörjningsgruppen och civilt försvar och beredskap.

Kommentar

En planområdesgräns som presenteras i ansökan om planbesked är preliminär och fastställs under detaljplanarbetet. Planområdesgränsen baseras på flera aspekter som natur, omgivande planområden, markägo med mera. I



samrådsskedet har gränsen landat nära det som redovisades i ansökan om planbesked.

Dagvattenhanteringen inom planområdet kommer att utformas på ett sätt som skyddar angränsande fastigheter från ökad belastning. Utrymme för fördröjning av dagvatten innan den rinner ut från planområdet och vidare mot nedströms belägna fastigheter regleras inom planområdet. Denna åtgärd kommer att bidra till en förbättrad situation för fastigheter nedströms planområdet.

Beträffande tillgången på vatten i befintliga brunnar kommer Gatu-, VA-, dagvatten- och trafikutredningen utförd av Afry AB att kompletteras med analys av påverkan på grundvattennivåer i det fortsatta planarbetet.

34. Sakägarna 11, 2023-02-16

34.1. Yttrande

Att marken blir bebodd har vi inga synpunkter på. Dock kommer planerna innebära att området sakta förändras från jordbruks- och fritidsområde till villabebyggelse dvs. ”förortsområde”, vilket för med sig ökad pendling till arbete och skolor i Uddevalla, Göteborg m.fl. orter. Detta kommer att innebära en ökad belastning på väg 675 med sträckning Ljungskile-Råssbyn via Ulvesund.

Vi vill därför ställa krav på kommunen att väg 675 åtgärdas och rustas upp på sådant sätt att den blir säker och klarar den framtida ökade belastningen som uppskattats till 54%, vilket är en skrämmande hög siffra med tanke på dess låga standard. Vi vet att Trafikverket inte har några utbyggnadsplaner utan det är kommunen som genom sitt godkännande till detaljplanen också måste se till att transporterna till området måste kunna ske på ett säkert sätt även för de nytillkomna såväl som de som redan bor längs vägen idag.

Vägstatus: Väg 675 har inga gång- eller cykelvägar – inte ens en vägren. Det är djupa diken på båda sidor utmed långa sträckor. Flera anslutningsvägar har kraftig lutning ut på vägbanan. Hastighetsbegränsningen uppgår idag till 70 km/h för stora delar av sträcka, men med vissa avsnitt nedsatt till 50 km/h. Idag cyklar och promenerar barn och vuxna längs vägen, en alltför ofta skrämmande upplevelse. Personer som är rullstolsburna och andra funktionshindrade har inga möjligheter att använda vägen. Ingen möjlighet finns att kunna väja för bilar som passerar, ofta i alltför hög hastighet. Det finns ingen reträttväg om man inte slänger sig ner i det djupa diket. Vem klarar av det? Vuxna? Barn? Djur? Vi ser även barn som cyklar rakt ut på vägen och oroar oss för om dödsolyckor ska behöva inträffa innan vägen åtgärdas.

Med utbyggnaden kommer även behovet av skolskjutsar öka. Barn kommer att korsa vägen vid busshållplatser där det inte finns övergångsställen vilka skulle kunnat ge dem företräde. Trafikverket åtgärdade 2018-2019 vägsträckan utmed Ljungskileviken, mellan Ulvesund och Ljungskile. Samtidigt fanns möjlighet för Uddevalla kommun att vara med och dela på kostnaden för att vägsträckan skulle



kompletteras med cykelväg och vägren. Kommunen avstod överraskande den möjligheten, trots att det fanns statliga pengar att söka.

Den sträckan är särskilt komplicerad, mycket smal och osäker. Hastigheten är visserligen nedsatt till 50 km/h, men inget utrymme finns för gående eller cyklande och sikten är delvis skymd. Beslutet fick oss att tro att man inte avsåg att bygga mer längs vägen, vilket nu visat sig vara en felaktig slutsats.

Säkerhet, tillgänglighet och en bättre folkhälsa ingår i Agenda 2030-målen! För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten längs sträckan kräver därför vi boende längs sträckan att hela väg 675 åtgärdas. Åtgärderna ska vara beslutade innan detaljplanen godkänns; 1. Minst en gång- och cykelväg ska finnas utmed hela sträckan. 2. Vägens bärighet och avvattnings ska förbättras, dvs en bättre överbyggnad och på vissa ställen förmodligen underbyggnad krävs liksom vägbanans lutning anpassas. 3. Översyn av alla anslutande småvägar ska genomföras så dessa kan åtgärdas av säkerhetsmässiga skäl. 4. Ovanstående åtgärder ska vara på plats innan arbetena med de nya områdena startar, då också byggtrafiken kommer leda till en ökad belastning på vägen liksom försämrade trafiksäkerhet.

Kommentar

Synpunkterna beträffande väg 675, kollektivtrafik och säkerhet noteras, se kommentarer 18.1., 1.4.5 och 1.4.4.

35. Sakägarna 12, 2023-02-17

35.1. Yttrande

- Den väg som benämns "D" i planbeskrivningens avsnitt om tillfartsvägar passerar direkt öster om vår tomt. Denna väg är inte alls lämplig för ökad trafik och skulle kraftigt försämra förutsättningarna för både vuxna men framför allt barn att röra sig säkert i området. Det skulle påverka samtliga hus längs vägen negativt då vägen passerar i direkt anslutning till flera hus och tomter. Ingen genomfartstrafik bör tillåtas på väg "D".
- Tidigare nybyggnation med hårdgjorda ytor samt anläggning av kommunalt VA i området har bidragit till ett ökat flöde av dagvatten i vårt område. Då vår fastighet ligger lägst tenderar vatten att samlas på vår tomt. På grund av tomtens läge i förhållande till omgivande åkrar har vi begränsade möjligheter att bli av med detta vatten. Det är därför av största vikt att planförslaget inte bidrar med ytterligare vattenflöden mot vår fastighet samt mot norra delen av den åker som gränsar till oss i söder.
- Området mellan Ranneberg och Ulvesund har en särskild karaktär med utspridd blandad bebyggelse och flera äldre hus som ger området karaktär. Detta tillsammans med skogsområden, åkrar och strandängar bidrar till områdets attraktivitet. Som kommunen själv formulerar det i sin skrift "Miljö 8:2 Kuststräckan mellan Ulvesund och Ranneberg". Där står: "För hela området bör varsamhetsbestämmelser gälla. Översiktliga



områdesbestämmelser bör utformas för hela miljön. En fördjupad studie bör genomföras för att utvärdera kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer och objekt där skyddsbestämmelser bör gälla”. Tveksamt om planerad bebyggelse kan sägas uppfylla detta.

- På landsbygden ser vi (än så länge) stjärnhimlen när solen gått ner och mörkret fallit. Nybyggnation tenderar att medföra ljusföroreningar som påverkar livskvaliteten för både människor och djur. Det vore önskvärt att hålla gatubelysningen till ett minimum. Om kuststräckans karaktär och landskapsbilden ej ska påverkas bör även fasadbelysning begränsas.

I övrigt delar vi de synpunkter som skickats in av Strandlyckås samfällighetsförening, bland dem lyfter vi särskilt fram:

- Vi är tveksamma till det stora antalet planerade bostäder och befarar att det kan minska attraktiviteten i området. Landsbygden har kvaliteter som riskerar att byggas bort om området förtätas alltför mycket.
- Vägstandarden på väg 675 är låg. Den är smal och beläggningen är dålig. Ingen vågar i dagsläget släppa ut sina barn för att gå eller cykla längs denna väg på egen hand. En förbättring av vägen och tätare turer för kollektivtrafiken är en förutsättning om området ska förtätas. Vi tror också att beräkningen av antalet fordon per dygn är kraftigt underskattad.

Kommentar

Kommunen utgår ifrån att väg som omnämns i yttrandet med "D" är det vägalternativ som benämns med "A" i planbeskrivningen och som är det vägalternativ som passerar öster om Resteröds-Strand 2:30. Vägalternativ "A" är inte en aktuell tillfartsväg till planområdet och studerades inför val av infartsväg i planarbetets inledande skeden. Trafik på den befintliga vägen "A" kommer inte att öka då genomfartstrafik till och från bostadsområdet norr om planområdet avses förhindras, se även kommentar 20.1. för mer information.

Dagvattenhanteringen inom planområdet kommer att utformas på ett sätt som skyddar angränsande fastigheter från ökad belastning. Utrymme för fördröjning av dagvatten innan den rinner ut från planområdet och vidare mot nedströms belägna fastigheter regleras inom planområdet. Denna åtgärd kommer att bidra till en förbättrad situation för fastigheter nedströms planområdet.

Beträffande gestaltning och utformningsbestämmelser inom planområdet, se kommentar 1.4.2.

Beträffande gatubelysning se kommentar 29.1.



36. Sakägaren 13, 2023-02-16

36.1. Yttrande

Utdrag ur Kulturmiljövårdsprogram Uddevalla kommun, Miljö 8:2 Kuststräckan mellan Ulvesund och Ranneberg bifogas till originalyttrande.

1. Trafiksäkerhet längs väg 675.

Landsväg 675 har redan nu för mycket trafik och upplevs som trafikfarlig av boende i området. Vägen är i dåligt skick och saknar vägren och räcke på flera ställen. Förutom de boende längs vägen, nyttjats vägen av ca 20.000 besökare till Åh stiftsgård årligen, samt sommartid av turister till Ulvesund och Saxenhov badplats. 50 nya hus längs vägen innebär ca 100 nya bilar som åker fram och tillbaka till skola, förskola, jobb och fritidsaktiviteter och troligtvis över 400 resor per dag. Det är önskvärt att kommunen prioriterar trafiksäkerhet för kommuninvånare längs väg 675 innan man planerar för en så omfattande plan som innebär ökad trafik och fara för boende längs vägen.

2. Planen lever inte upp till Riksdagens miljömål " begränsad klimatpåverkan och frisk luft".

Planbeskrivningen beskriver hur gång och cykelvägar kan uppmuntra till kollektivt resande och anger det som ett argument kring varför planen kan motiveras trots ev. ökade utsläpp pga utökad trafik. Det är ett missvisande argument. Kollektivtrafik längs väg 675 är begränsad och möjliggör pendling till arbete och andra aktiviteter i begränsad utsträckning. Västtrafik har inte visat intresse för att utöka resor längs vägen och skulle troligtvis också hänvisa till vägens skick och arbetsmiljörisker för sin personal med fler bussar längs vägen. Jag reser kollektivt ca 1 dag i veckan under vintern (sommartid finns inga passande bussar) när en buss får möte av annan buss måste ena bussen sakta in avsevärt. Ingen längs väg 675 låter sina barn cykla längs vägen och att cykla till Ljungskile är direkt trafikfarligt. För att hävda att ökat kollektivt resande ev. kan bli en följd av bygget bör kommunen undersöka möjligheten hos Västtrafik att köra fler turer längs vägen samt om det är möjligt i det skick vägen är idag.

Planbeskrivningen argumenterar även för att rekreation finns i närområdet och därmed kan uppmuntra till att man tar bilen mer sällan som ett sätt att motivera för bygget trots riksdagens miljömål. Det är ett missvisande argument då rekreationen i närområdet till stor del byggs bort i och med förtätningen. Tillgång till skog i närområdet minskar. Området byggs i det stråk av skog som mest lämpar sig för promenad och rekreation i skog. Tillgång till bad osv kräver bil då väg 675 inte lämpar sig för promenader eller cykel och särskilt inte med barn och det är troligt att de flesta som skulle flytta till det nya området är barnfamiljer. De argument som planbeskrivningen ställer upp för Riksdagens miljömål "begränsad klimatpåverkan och frisk luft" håller inte.

Kommunen bör undersöka hur liknande bostadsområden som byggts i



kommunen senaste 10 åren har lett till utökad kollektivresande samt hur många bilar per hushåll som är normen i likande områden. Hur ser det ut i Sundstrand? Kommunen bör bygga argument på statistik och redovisa dessa källor i sin planbeskrivning och inte komma med lösa antaganden om att kollektivåkande ev kan öka när inget i närområdet visar på att så tidigare skett. När jag åker med bussen förbi Sundstrand där så har det senaste året bussen aldrig tagit upp ngn resande från Sundstrand! Varför tror kommunen att boende i detta område skulle agera annorlunda?

3. Planen lever inte upp till Miljömål "ett rikt växt och djurliv"

"Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräckligt genetisk variation". Jag skulle vilja se forskning och argument för hur lösningen med en grodväg är tillräcklig för att skydda en utrotningshotad art långsiktigt? Hur ska man skydda groddjuren mot barn som leker på grodvägen, dem som vill utnyttja naturen i det området? Eftersom stor del av den natur som idag nyttjas av boende i området byggs bort så blir ju risken att grodvägen nyttjas istället. Så som planförslaget ser ut idag är det tydligt att den politiska viljan att bygga är större än viljan att jobba mot av riksdagen uppsatta miljömål. Detaljplanens syfte är enligt planbeskrivningen att ingen negativ påverkan ska ske på bevarandestatusen av groddjur i området. På sidan 46 beskrivs att lösa block ska rensas bort ett av blocken ligger i anslutning till grodvägen och dammen. Hur kan det göras och samtidigt säkerställa grodornas fortlevnad?

4. Om planen ska anses bevara den rika kultur och miljö som finns i området krävs ett starkare skydd än Marklov (om sådant finns) av träd i skogspartier runt om hela området och särskilt ned mot havet. Historiskt kan man visa på hur kommunen gett marklov att ta ned träd till fastighet i området där man först sagt att man inte får ta ned träd och sedan svarat "ta inte ned alla träd". Fastighetsägaren lämnade ett träd - ingen konsekvens från kommunen. Önskvärd är därför ett större grönområde runt hela området för att behålla attraktivitet av att bo på landet nära naturen liksom färre antal hus som tillåts byggas för att behålla den atmosfär som planen säger sig vilja behålla. Kommunen behöver säkerställa att träd inte fälls bara för att ge havsutsikt, vilket sker om bara marklov finns. Det står i planen att man planerat området så att det inte ska sticka ut så mycket i vyn från väg 675, hur många träd i området täcks i dagsläget av marklov så att det faktiskt blir verklighet?

5. Utökat grönområdet kring hela området och rekreation.

De grönområden som finns idag blir i och med den nya detaljplanen mycket små i förhållande till syftet med grönområde. Dvs det blir mycket mindre m2 grönområde per boende enligt den nya planen. Närheten till grönområde är en stor attraktionskraft för området och en del av varför många väljer att flytta från tätort till landet. Ett bostadsområde på 50 hus är inte längre landsbygd utan ett litet samhälle. Jag önskar att kommunen inte ändrar områdets karaktär och attraktivitet genom att bygga en förtätning mitt i en skog. Låt området



fortsätta vara landsbygd. Ett 10-tal hus skulle fortfarande ge markägaren den vinst dem suktar efter men områdets karaktär behållas och boende i områden norr och söder om området påverkas inte i samma utsträckning.

Planbeskrivningen beskriver att ett syfte med planen varit att skapa ett naturnära boende. Vi som bor i närliggande områden har flyttat hit för ett naturnära boende men det är inte ett naturnära boende att ha så många hus samlade inom samma område och så nära varandra.

Planen beskriver att planområdet består av ett grönområde och ett promenadstråk; ett ostört natur- och rekreationsområde för närboende. Samtidigt säger planen att pga. det naturnära så kan man ha sin rekreation i närområdet och det kan göra att biltrafik minskar. Men i och med det stora antalet hus som planeras in så försvinner stor del av rekreationsområdet för nuvarande boende samtidigt som fler ska flytta in. Ett större grönområde behöver planeras in runt hela planområdet för att säkerställa att området fortsatt kan vara ett naturnära boende och nyttjas för den rekreation som planen beskriver är viktig för området. Planförslaget beskriver att syftet är att området fortsatt ska kunna nyttjas för promenader och närhet till natur och grönska även efter plangenomförandet men planen förstör det i huvudsakliga promenadstråket mellan bostadsområden och gör att promenaden blir till störst del genom bostadsområde. Hur kan man säkerställa tillgänglighet till nuvarande grönområde under exploateringstiden?

Planen har beskrivit det som att en gångväg kommer finnas kvar mot bostadsområdet i norr och att biltrafik mot området inte kommer vara möjlig. Det är missvisande då biltrafik till planområdet från norr är möjlig redan idag (traktorväg). Jag föreslår att man sätter en bom på den vägen för att helt hindra genomfartstrafik till området i norr. Traktorvägen finns med som vägval på många gps vägvisare. Planbeskrivningen behöver beskriva HUR biltrafik mot bostadsområdet i norr inte kommer vara möjlig. Idag är det möjligt och kommer så vara utan bom. Sidan 18 nämner att nybyggnation i området ska anpassas till områdets karaktär. Ett förtättningsområdet med 50 hus innebär ett stor ingrepp på dem grönområden som nyttjas idag, samt förvandlar området från landsbygd till tätort. Det är förändring av karaktär. Andra saker som ändrar områdets karaktär är: ökad trafik och vägar på gamla promenadstigar.

6. Barnperspektivet

Barnens trygghet ska beaktas och syftar till att det lantliga läget ger förutsättningar för trygghet och säkerhet vad gäller buller, luftföroreningar och trafik. Om det inte planeras för en bom mot området i norr riskerar barnen i det området ökad trafik pga. genomfart av ev. gäster som hamnar fel etc. Området i norr har en almänning med lekyta i anslutning till den vägen som då riskerar ökad trafikering. Nuvarande barns säkerhet tas inte hänsyn till i planen då planen innebär ökad trafik på väg 675. Det finns inga övergångsställen på vägen för dem barn som idag går över vägen på flera ställen för att vänta på buss, något som blir mer riskfyllt med ökad trafik. Barnens säkra väg på



promenadstråk genom planområdet till närliggande områden blir i och med ny bebyggelse och väg inte längre en bilfri trafiksäker väg för barn.

Planförslaget beskriver att behov av skola och förskola uppfylls inom närområdet Uddevalla och Ljungskile. Samtidigt så har kommunen platsbrist i förskolor och skolor och särskilt i närområdet. Här krävs en helhetssyn och inte bara antaganden att plats finns pga att det finns skolbyggnader i närområdet.

7. Det nämns i planen om ambition att upprätta en solenergiplan, hur är det förenligt med MB4:4 i kombination med denna plans förändring av kulturlandskapet ändå nämns solenergiplanen som ett led i att använda förnybar energi och nå miljömålen.
8. Högexploaterad kust. Området omfattas av riksintresse högexploaterad kust MB 4:4. ÖP 2010 anger att om det ändå bebyggs i området är förutsättningen att placering, form och färg präglas av aktsamhet. Samtidigt så ställer planen inte krav på exempelvis dova färger, detta borde vara ett krav och är det inte möjligt - hur garanterar då kommunen att MB 4:4 följs? Likaså är det bara en rekommendation att gärdesgårdarna i området bevaras. Detta borde också vara ett krav om trovärdighet mot ÖP 2010 ska finnas liksom MB 4:4. Hur menar kommunen att hänsyn tas till MB4:4 och ÖP 2010 när man gör en tätort mitt emellan två "små" byar där människor bor för att de vill bo relativt avskilt och bygger ut ett så stort område med så många hus?

Syftet är enligt planen att ingen negativ påverkan ska ske på landskapsbilden.

Bilderna på tänkta landskapsbilder med tänkta hus är missvisande i den delen att alla hus visas som bruna och knapp syns på vissa bilder tex från väg 675. Men samtidigt finns inga krav på denna färg på husen så verkligheten skulle kunna bli 50 vita hus vilken skulle störa landskapsbilden på ett helt annat sätt. Alla fotomontage borde visa både bruna och vita hus för att ge en mer rättvis bild av hur områden skulle kunna komma att se ut. Det är också missvisande att så många träd tycks dölja området från vägen. Som tidigare är nämnt; har man undersökt hur många av dagens träd som skulle skyddas av marklov och faktiskt kunna utgöra det "skydd" mot landskapsbilden som nämns i planen?

Jag vill också nämna kommunens karta och skrift "Miljö 8:2 Kuststräckan mellan Ulvesund och Ranneberg" där det står: "För hela området bör varsamhetsbestämmelser gälla. Översiktliga områdesbestämmelser bör utformas för hela miljön. En fördjupad studie bör genomföras för att utvärdera kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer och objekt där skyddsbestämmelser bör gälla".

Jag ser inte hur nuvarande planering och undersökningar uppfyller detta av kommunen själv ställda krav. Kommunen har själv använt Miljö 8:2 som argument för att inte bygga solceller på tak i området. Kommunen behöver



visa hur byggnation av ett 50 tal hus och förtätning av ett område som är attraktivt just pga det naturnära och lantliga läget är mer förenligt med Miljö 8:2 (se bifogad fil) och övrig lagstiftning inom området.

9. Riksintresse friluftsliv MB 3:6. Planen säger sig skydda riksintresse friluftsliv genom att aktiviteter som bergsklättring och skärmflygning och dykning inte påverkas av utbyggnaden. Dessa aktiviteter har aldrig varit aktuella i området så ja de kan fortsätta. Men hur är det med andra friluftaktiviteter så som svampplockning, bärplockning, skogspromenader i friluftsliv? Eller är lagstiftarens avsikt att bara skydda aktiviteterna skärmflygning, dykning och bergsklättring?
10. MB 3:4. Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Åkermark kommer tas i anspråk för b.la väg till området. Hur är det ett väsentligt samhällsintresse att bygga 50 hus just i detta område? Kommunens ev. behov av fler bostäder kan ju ske på annat tillfredställande sätt.

Kommentar

Trafik och transporter:

Synpunkterna beträffande väg 675 noteras, se kommentar 18.1.

Västrafik, som är ansvarig för kollektivtrafiken i regionen, har uttryckt intresse för utvecklingen av området och en vilja att förbättra kollektivstandarden vilket skulle göra kollektivt resande mer praktiskt och pålitligt. Busshållplats Strand södra planeras att flyttas och rustas upp. Se även kommentarer 1.4.5. och 1.4.4.

Artskydd:

Synpunkterna beträffande skyddade arter noteras, se kommentar 1.5.1. och 8.1.4.

Skydd av natur och landskap:

Kommunen förstår oron angående bevarandet av det naturliga landskapet och skyddet av träd. För att säkerställa att detta inte störs, innehåller plankartan specifika bestämmelser som skyddar viktiga områden med träd (bestämmelse a²), denna bestämmelse och dess syfte förtydligas och specificeras under vidare planarbete.

I dagsläget omfattas inga träd av det utökade kravet på marklov utan detta träder i kraft först när detaljplanen vinner laga kraft.

Grönområden och rekreation:

Planen strävar efter att upprätthålla naturnära boende och värdesätter närheten till grönområden. Kommunen önskar hitta en balans mellan utveckling och bevarande, vilket utreds under planprocessen. Kommunen noterar synpunkterna om förtätning och rekreation, men vill förtydliga att dagens promenadstråk, begränsade till de traktor-/promenadvägar som löper inom området, kommer att bevaras. Dessa vägar är redan en integrerad del av rekreativsmöjligheterna i området och kommer att fortsätta att vara tillgängliga även efter detaljplanens genomförande.



Beträffande möjlighet till biltrafik mellan Hog 1:1 och Strandlyckås se kommentar 20.1.

Barnperspektivet:

Barns säkerhet är mycket viktigt för kommunen. En säker gång- och cykelväg planeras inom planområdet mellan bostadsområdet och betjänande busshållplats. Frågan om skolverksamhet inom planområdet har behandlats på kommunal nivå. Det har dock ihop med detta fastställts att planområdet inte är lämpligt för placering av skolverksamhet.

Solenergipark:

Frågan om möjlighet till en solenergipark och dess förenlighet med miljöbalken hanteras inte inom ramen för denna detaljplan.

Riksintressen:

Synpunkterna beträffande områdets gestaltning noteras, se kommentar 1.4.2.

Riksintresset för friluftsliv MB 3 kap 6 § innehåller bland annat listade aktiviteter men även liknande aktiviteter. Beskrivning i planbeskrivningen förtydligas. Enbart en del av planområdet i väster omfattas av Riksintresse för friluftsliv. Inom denna berörda del bevaras en stor del naturmark för aktiviteter så som svampplockning och skogspromenader och åtkomst underlättas och tillgängliggörs för den bredare allmänheten genom tillkommande gång- och cykelväg.

Åkermark (MB 3:4):

Brukningsvärd åkermark kommer att bevaras i och med att infartsvägen planeras flyttas och befintlig väg som idag delar åkermarken i två skiften planeras att tas bort. Detta kommer att förbättra förutsättningarna för jordbruket.

37. Sakägarna 14, 2023-02-16

37.1. Yttrande

Vi anser att kommunen inte skall bevilja den föreslagna detaljplanen för Hog 1:1 m.fl.

Bebyggelsen är planerad i ett naturområde som nu är uppskattat för friluftsliv och rekreation, som kommer att raseras om detaljplanen beviljas.

En omfattande bebyggelse planeras och de boendes biltrafik leds till väg 675. Kommunen känner redan till att det saknas ett gång- och cykelstråk längs med väg 675 och med ytterligare trafik ökar riskerna för olyckor.

Havsnivån befaras stiga över vägen och förhindra fortsatt vägtrafik. Det är illa nog att kommunen i framtiden får ombesörja vägalternativ för de som redan bor längs väg 675. Att bevilja bygglov för ytterligare fastigheter kan försätta kommunen i än större svårigheter.



Enligt beskrivningen finns inget som blockerar trafik från den planerade bebyggelsen ner genom Strandlyckås. Någon ökad biltrafik genom vårt bostadsområde accepterar vi inte.

Kommentar

Synpunkterna beträffande väg 675 och stigande havsvattennivåer noteras, se kommentarer 18.1. och 28.1.

Beträffande möjlighet till biltrafik mellan Hog 1:1 och Strandlyckås se kommentar 20.1.

38. Sakägarna 15, 2023-02-17

38.1. Yttrande

Domslut som bifogas till originalyttrande: Mål P10210-16, P 3433-16, P433-13, P 105-12, P7147-16, P1130-16, P9977-16.

Samhällsbyggnadsnämnden bör inte tillåta att området exploateras, då det bedöms strida mot riksintresset för högexploaterad kust (4 kap. 4 § miljöbalken).

I planbeskrivningen till detaljplanen, under rubriken Förenlighet med miljöbalken står det att: "Hela planområdet omfattas av riksintresse högexploaterad kust. I översiktsplanen (ÖP) 2010 är kommunens ställningstagande att kustzonen kan innehålla viss ny bebyggelse förutsatt att kunskap och aktsamhet präglar placering, formgivning och färgsättning. Kustzonens natur- och kulturvärden måste beaktas. Planförslaget är anpassat för att inte negativt inverka på riksintresse högexploaterad kust eller utblickar från havet eller väg 675. Påverkan på landskapsbilden har undersökts genom landskapsbildsanalys."

Det stämmer inte att planförslaget har anpassats till riksintresset. Vi gör bedömningen att hela detaljplanen strider mot riksintresset.

Enligt 2 kap. 2 § PBL skall 4 kap. 1-8 §§ miljöbalken tillämpas i ärenden om planläggning enligt PBL. Med "Riksintresse för högexploaterad kust" ovan avses 4 kap. miljöbalken:

"1 § De områden som anges i 2-8 §§ är, med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områdena, i sin helhet av riksintresse. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd endast om:

1. det inte möter något hinder enligt 2-8 §§ och
2. det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden."

Observera att det inte står "antingen punkt 1 eller punkt 2" utan det står och. Båda villkoren måste alltså vara uppfyllda.

Av 4 kap. 4 § miljöbalken följer att fritidsbebyggelse inom aktuellt kustområde endast får komma till stånd i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse. Med kompletteringar menas sådana tillskott till en befintlig bebyggelsegrupp som



innebär att det av fritidsbebyggelse ianspråktagna området inte ökar nämnvärt i omfattning.

Det kan också vara fråga om tillskott som innebär en naturlig avrundning av ett befintligt bebyggelseområde. Kompletteringar av fritidsbebyggelse kan också förekomma genom förtätning inom befintliga bebyggelseområden (prop. 1997/98:45, del 2, s. 38).

I förarbetena anges att bestämmelsen utgår från önskemålet att bevara allmänhetens möjligheter att nyttja de för friluftslivet kvarvarande värdefulla obebyggda områdena (prop. 1985/86:3 s. 181; MÖD 2017-01-10, se bifogade domar).

Den nu aktuella detaljplanen skulle medföra ny bebyggelse som genom sin omfattning och placering utanför befintlig bebyggelse, inte kan anses vara en komplettering till eller avrundning av befintlig bebyggelse, utan är att se som en betydande ökning i omfattning. Åtgärden enligt föreslagen detaljplan är därför inte förenlig med 4 kap. 4 § miljöbalken. Redan på den grunden ska därför detaljplaneärendet på aktuell plats avslutas och kommunen/nämnden inte anta detaljplanen.

I alla de fyra rättsfall från högsta instans som vi funnit beröra liknande fall som det aktuella har mark- och miljööverdomstolen beslutat att ansökningarna om förhandsbesked respektive bygglov ska avslås för att de inte är förenliga med 4 kap. 4 § miljöbalken. Ansökningarna har gällt hus som avsågs placeras i utkanten av befintlig bebyggelse enligt fallbeskrivningarna i domarna (se bifogade domar).

Aktuell ny sammanhållen bebyggelse utanför befintlig bebyggelse är i jämförelse med de nämnda rättsfallen uppenbart oförenlig med 4 kap. 4 § miljöbalken. Detta gäller även översiktsplanens otydliga och vidsträckta möjliggörande av nya stora bebyggelseområden utmed denna kuststräcka.

Många promenerar dagligen i det aktuella skogsområdet och mår bra av att kunna koppla av i naturen här. Området är ett grönt naturstråk som sammanbinder Pilgrimsleden, Kyrkstigen och Kuststigen med Strandön. Vid dialogmötet i framtagandet av den nya översiktsplanen den 11 april 2018 lyfte många boende i området med skärpa upp vikten av att skydda kvarvarande naturmiljöer för att bibehålla boendekvaliteten (dokumentation från mötet finns hos kommunen). Det aktuella området är ett av de få kvarvarande här längs kusten där man kan vandra på en stig i naturen, vara själv och koppla bort stressen från andra människor. Området är en grön korridor för både människa och andra djur.

Om exploateringar som denna tillåts kommer den redan hårt exploaterade kuststräckan snart att bestå av en sammanhängande och avskärmande bebyggelse där man inte längre kan njuta av naturens stillhet.

Kommentar

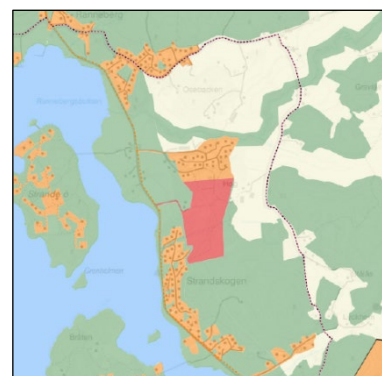
Kommunen noterar yttrandet och har beaktat bifogade domslut samt sett över dessa med hänsyn till pågående detaljplanearbete. Kommunen bedömer att de domslut som hänvisas till inte fullt ut är jämförbara med pågående detaljplan.

Riksintresse friluftsliv MB 3 kap 6 §:

Hela Uddevalla kommuns kustzon är visserligen utpekad som riksintresse för friluftsliv, men det är viktigt att notera att endast en del av planområdet i sydväst omfattas i riksintresse friluftsliv MB 3 kap 6 §. Denna distinktion är av betydelse vid jämförelse av olika ärenden.

Uddevalla kommun har i sin Översiktsplan 2022 (ÖP 2022) gjort en bedömning och ställningstagande att inga av de områden som pekats ut som riksintressen, befinner sig inom zoner föreslagna för ändringar i mark- eller vattenanvändning som skulle påverka deras bevarandevärde.

Planområdet kommer oavsett ta hänsyn till riksintresset genom att en korridor av naturmark kommer att bibehållas mellan det föreslagna planområdet och den befintliga bebyggelsen i Södra Resteröds-Strand och Strandskogen. Det är också planerat att behålla stråk, lucktomter och åkermark inom planområdet. Genom dessa åtgärder strävar kommunen efter att säkerställa allmänhetens tillgänglighet och fortsatta tillgång till naturupplevelser och friluftsvksamheter. Allt detta sker med hänsyn till det riksintresse för friluftsliv som skyddas enligt Miljöbalkens 3 kapitel.



Riksintresse högexploaterad kust MB 4 kap 4 §:

Riksintresset för högexploaterad kust innebär att ny bebyggelse får upprättas om riksintressets utpekade värden tas i beaktning, se kommunens ställningstagande i ÖP 2022. Det är framför allt kustzonen som innefattar skyddsvärt område för den högexploaterade kusten som skyddas enligt Miljöbalkens 4 kapitel.

Riksintresse Natura 2000 MB 4 kap 8§:

Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden i hela EU. Dessa områden skyddas enligt Miljöbalkens 4 kapitel och är utvalda därför att de är viktiga livsmiljöer för hotade arter. Planområdet omfattas inte av eller berör något Natura 2000 område.

Kommunens ställningstagande i Översiktsplan 2022 (ÖP 2022):

Översiktsplanen 2022 för Uddevalla kommun rekommenderar att ny bostadsbebyggelse kompletterar sammanhållen bebyggelse i utvalda områden, Skredsvik, Hogstorp, Lane-Ryrs Fagerhult, Kyrkbyn, Rotviksbro, och kustområdet mellan Ammenäs och Ljungskile alternativt mellan Utby och Sundsandvik, förutsatt att vissa villkor uppfylls, exempelvis VA-anslutning.

Fräknestranden har pekats ut av Uddevalla kommun som lämplig för komplettering av bebyggelse och ökade byggrätter. Här utreds möjligheten för ny



Sammanhängande bebyggelse genom upprättande av detaljplan i anslutning till befintliga områden.

På kommunens kartor (ÖP 2022) är det framtida utredningsområdet för sammanhängande bebyggelse markerat med röd färg. Detta motsvarar del av Hog 1:1 och Resteröds-Strand 2:6. I samma karta markeras befintlig bebyggelse med orange färg.

Ny samlad bebyggelse av bostäder, enligt ÖP 2022 planeras att anläggas i utpekade områden av lokal betydelse och sammanhängande bebyggelse, i enlighet med det som anges i ÖP 2022.

Övervägande gällande dom 2017-04-25, mål nr P 10210-16:

Avslag på ansökan om förhandsbesked för uppförande av fritidshus. Ärendet handlar om 2 fritidshus i direkt anslutning till ett befintligt område med fritidshus. Det är således inte fråga om en ny sammanhållen bebyggelse utan en mindre komplettering till befintlig bebyggelse.

Del av Hog 1:1 och Resteröds-strand 2:6 är utpekad av kommunen (ÖP 2022) som utredningsområde för ny sammanhängande bebyggelse, pågående planarbete är inte direkt jämförbart med ovan nämnda domslut.

Övervägande gällande dom 2013-08-29, mål nr P 433-13:

Avslag på ansökan om förhandsbesked för uppförande av fritidshus. Ärendet handlar om mindre komplettering till befintlig bebyggelse.

Del av Hog 1:1 och Resteröds-strand 2:6 är utpekad av kommunen (ÖP 2022) som utredningsområde för ny sammanhängande bebyggelse, vilket inte går att jämföra med ovanstående dom.

Övervägande gällande dom 2017-01-10, mål nr P 7147-16:

Beslut upphävs och ansökan om bygglov avslås. Ärendet handlar om komplettering av fritidshus. Enligt översiktsplanen bör inte området bebyggas, Orust kommun.

Del av Hog 1:1 och Resteröds-strand 2:6 är utpekad av kommunen (ÖP 2022) som utredningsområde för ny sammanhängande bebyggelse, vilket inte går att jämföra med ovanstående dom.

Övervägande gällande dom 2017-05-10, mål nr P 9977-16:

Bygglov gällande ändrad användning av en fastighet från café till fritidshus i ett område som omfattas av riksintresse kustzon, friluftsliv, naturvård och kulturmiljö.

Utdrag ur den kommunala översiktsplanen, Höganäs kommun:

”En aktuell och välunderbyggd översiktsplan har stor betydelse för bedömningen av vad som kan anses vara en lämplig plats för sökt bygglov.”



Samrådsredogörelse

73 (75)

2023-12-11

Dnr: PLAN.2020.2701

ARB: 669

Av Höganäs kommuns översiktsplan framgår att området Kullaberg med omgivande hav är ett av tre utpekade områden som är stora och relativt opåverkade. Enligt planen har området stora natur och rekreationsvärden. Området bör hållas så stort som möjligt. Området bör vidare hållas fritt från större exploateringsföretag.

Den aktuella fastigheten i domen ligger inom Natura 2000-område Kullaberg (SE 0430092).

Fastigheten ligger inom område som är utpekat som riksintresse för naturvård och kulturmiljövård och friluftslivet enligt 3 kap. 6 § miljöbalken (/1998:808#K3P6).

Del av Hog 1:1 och Resteröds-strand 2:6 är utpekat av kommunen (ÖP 2022) som lämpligt utredningsområde för ny sammanhängande bebyggelse. I den kommunala Översiktsplanen för Höganäs kommun framgår det att området som fastigheten är belägen i bör hållas stort och fritt från exploatering. Fastigheten i Höganäs kommun ligger inom Natura 2000-område och är utpekat som riksintresse för naturvård och kulturmiljövård vilket inte går att jämföra med detaljplanen för del av Hog 1:1 och Resteröds-strand 2:6. Alltså är ärendet inte jämförbart med ovanstående dom.



SAMMANFATTNING

Det har under samrådet framkommit synpunkter som ger anledning till förändringar av planförslaget. Korrigeringar av planhandlingarna görs enligt kommentarer ovan samt vad som redogörs nedan.

STÄLLNINGSTAGANDEN

- Område med strandskydd inom planområdet prövas fortsatt för upphävande.
- Områdets infartsväg flyttas med hänsyn till brukningsvärd jordbruksmark och landskapsbild.
- Busshållplats Strand södra flyttas till ny infart.
- Behov av bergtekniska åtgärder på kvartersmark respektive allmän platsmark fastställs.
- Anslutningsväg anordnas för bostadsklunga i nordost.
- Väglokaliseringsstudie sammanställs.
- Uppdatering av gatu-, VA-, dagvatten- och trafikutredning genomförs.
- PM Vattenverksamhet upprättas.
- Utlåtande påverkan på grundvattennivåer upprättas.
- Genomförbarhetsstudie för området genomförs.
- Landskapsbildsstudie uppdateras för att motsvara tillkommande utformningsbestämmelser.
- Utveckling och förtydligande av skyddsåtgärder för skyddade arter genomförs, inklusive skötselplan. Åtgärder för att bevara och förbättra livsmiljöer och bevarandestatus för skyddade arter specificeras.
- Arkeologisk förundersökning av fornlämning RAÄ L1968:4863 genomförs.
- Enkel miljöteknisk markundersökning inom planområdet genomförs.

Plankarta

- Strandskyddsgränsens redovisning på plankartan förtydligas.
- Planområdesgränsen justeras i samband med infartsvägens flytt. Anpassningar görs mot gällande förutsättningar i norr och söder.
- Planområdet uppdateras baserat på genomförandestudie och uppdateringar i Gatu-, VA-, dagvatten- och trafikutredning.
- Ytor för dag- och skyfallsvattenhantering säkerställs med planbestämmelser.
- Yta för busshållplats säkerställs med planbestämmelser.
- Belastningsbegränsningsbestämmelse för infartsväg införs.
- Belastningsbegränsningsbestämmelse för kvartersmark införs.
- Utökade villkor för lov införs för rensning av lösa block på kvartersmark.
- Planbestämmelser som säkerställer skyddsåtgärder för skyddade arter införs.
- Utformningsbestämmelser för bebyggelse införs.
- Planbestämmelse som förhindrar plansprängning av området införs.
- Plushöjdsbestämmelser för lokalgata införs.
- Placering av teknisk byggnad (E-område) justeras.



Samrådsredogörelse

75 (75)

2023-12-11

Dnr: PLAN.2020.2701

ARB: 669

- Övriga mindre justeringar av plankartan görs utifrån synpunkter från lantmäteriet och andra instanser

Planbeskrivning

- Uppdateringar av planbeskrivningens texter utförs baserat på nya och reviderade utredningar, utlåtanden och PM.
- Beskrivningar av strandskydd, infartslösning och miljö kvalitetsnormer för vatten uppdateras.
- Beskrivning av planområdets förhållande till riksintressen förtydligas.
- Beskrivning kring hänsyn till jordbruksmark förtydligas.
- Beskrivning av väg 675 och kommunens trafiksäkerhetsarbete förtydligas.
- Förtydligande kring bullervärden genomförs.
- Skyddsåtgärder för skyddade arter och deras framtida underhåll och skötsel förtydligas.
- Genomförandefrågor som rör grundvatten och vattenverksamhet förtydligas.
- Genomförandefrågor om dagvatten och vatten- och spillvattensystem i området förtydligas.
- Övriga mindre justeringar av planbeskrivningen genomförs utifrån synpunkter från lantmäteriet och andra instanser.