



UDDEVALLA KOMMUN  
Samhällsbyggnadsförvaltningen

ARB 606

## **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

Samrådsredogörelsen upprättad av Samhällsbyggnad 2019-05-24 tillhörande förslag till detaljplan för

### **Rydingsberg 1 m.fl, Uddevalla kommun**

Förslag till detaljplan för bostäder och förskola

---

## **HANDLÄGGNING AV SAMRÅDET**

Planförslaget, upprättat 2017-12-18, 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.

## **SAMRÅDET**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2018-01-18, § 256 att samråd om detaljplanen skulle ske. Planförslaget skickades därefter på remiss till kommunala och regionala instanser m.fl. under tiden 2018-03-16 – 2018-04-13. Fastighetsägare, respektive ägare och tomträttsinnehavare till fastigheter som gränsar direkt till planområdet meddelades att planhandlingar under remisstiden fanns tillgängliga på Medborgarkontoret i Rådhuset, på Samhällsbyggnadsförvaltningen i Stadshuset, samt digitalt tillgängliga för nedladdning på kommunens hemsida.

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

# SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER OCH SAMHÄLLSSBYGGNADSFÖRVALTNINGENS KOMMENTARER

## KOMMUNALA INSTANSER

---

### 1. Lantmäterimyndigheten, Uddevalla kommun, 2018-04-03

*Det är två stadsplaner som gäller inom området för den nya planen. Det är 14-UDD 29/1957 och 14-UDD- 139/1958. Det är lämpligt att den nya planen täcker över hela 14-UDD-139/1958 för att inte lämna kvar små snuttar av den gamla stadsplanen.*

*På bilden ”situationsplanen, tänkt exploatering” är det inritat väg för den befintliga gångvägen till det övre bostadsområdet. I detaljplanen är det naturmark och kan inte användas till tillfartsväg för fastigheten. Väg till detta område ska ske inom kvartersmarken eller får dagens grusväg bli lokalgata.*

*Det hade vara mer tydligt med en fastighetskonsekvenskarta hur mark ska regleras.*

*En fastighet för förskola ska avstyckas från Rydingsberg 1 och väg till denna fastighet från lokalgatan bör vara gemensam för styckningslotten och Rydingsberg 1. Alltså en gemensamhetsanläggning bör redovisa på plankartan.*

*Var går allmänna ledningar till förskolan? Går de direkt från gatan in till förskolan eller över Rydingsberg 1? Behövs område för servitut eller u-område? Den samfällda marken Äsperöd s:2 överförs till Äsperöd 1:35.*

*Finns det exploateringsavtal med exploitören? Kvarteret Rydingsberg utökas i och med planändringen. Borde det inte stå något om det? Se ovan angående: återstår av planen 14-UDD-139/1958, rosa område är kvar av planen på bilden nedan. Dessa områden bör redovisas i planen som lokalgata och Natur. · Väg inom Naturområde*

*Vägen längs med kvartersmarken för skola bör vara g (blå området på bilden).*

*Lantmäterimyndigheten har inga fler synpunkter.*

**Kommentar:** Plankarta redigeras så den täcker in den äldre stadsplanen, situationsplanen är i samrådshandlingarna ej uppdaterad, vägen avses kvarstå som huvudsaklig gång-och cykelväg enligt vad plankartan redovisar, detta revideras.

Plankartan kompletteras med gemensamhetsanläggning för att säkra infarten för förskolan. Förstudie för förskola har visat att allmänna ledningar så som VA, el och fjärrvärme går direkt från gata till förskola, under dagens lektyta, i detaljplan prickmark, Det ska upprättas ett exploateringsavtal innan detaljplan antas. Planhandlingarna revideras i enlighet med Lantmäteriets övriga synpunkter.

## 2. Samhällsbyggnadsförvaltningen Miljöavdelningen, 2018-04-13

*Dagvatten. En dagvattenutredning är framtagen för planområdet: Uddevallahem - Rydingsberg 2017-10-31. Vår bedömning är att man kan skapa en bra hantering av dagvattnet i området under förutsättning att man följer de utredningar och åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen.*

*Buller. Enligt bullerutredningen går det inom planområdet att uppfylla gällande riktvärden för trafikbuller utomhus. De rekommendationer som anges i utredningen bör följas.*

*Naturvårdsverkets riktlinjer för buller på ny skolgård bör följas.*

*Lokaliseringen medför ökad trafik längs Sigelhultsvägen. Bullerökningen för befintliga bostäder längs nämnda väg är redovisad separat. Bullernivån överskrider idag 60dBA ekvivalentnivå. Framtida nivåer beräknas inte överskrida 65dBA, som är praxis för åtgärder i befintlig äldre miljö. Dock borde en kostnadsanalys göras över vad det skulle kosta att åtgärda inomhusnivåer längs Sigelhultsvägen, för att väga samhällsnyttan av sådana åtgärder.*

*Biotopskydd. Inom planområdet finns en trädallé, den nämns även i en bildtext i planbeskrivningen.*

*Det är otydligt om det är delar eller hela allén som man tänker bevara. Det är viktigt att man i planbeskrivningen tydliggör vad man avser med trädallén. Planbeskrivningen framhåller även att "Planområdet har idag inga, särskilt värdefulla, naturvärden.../" vilket inte helt stämmer eftersom trädalléer har ett generellt biotopskydd enligt miljöbalken.*

*För trädalléer gäller i första hand att påverkan på dessa miljöer ska undvikas. Om det krävs påverkan måste dispens sökas hos Länsstyrelsen och man bör då även föreslå kompensationsåtgärder.*

*Förorenad mark. Av planbeskrivningen framgår inte om det funnits någon verksamhet som kan medföra risk för eventuell förorening. Planbeskrivningen bör kompletteras med en beskrivning av eventuell verksamhetshistorik samt vid behov en översiktlig beskrivning av eventuell föroreningsproblematik. Beskrivningen bör vara så utförlig att en bedömning av eventuellt behov av undersökningar kan göras. Om ingen verksamhet har bedrivits som kan medföra förorening bör detta framgå av planbeskrivningen. Under 2009*

*genomfördes en inventering av PCB i byggnad på fastigheten. Enligt inventeringen fanns ingen PCB i inventerad fastighet*

### **Kommentar:**

Dagvattenutredningen avses kompletteras för att tydligare redogöra för att därmed kunna säkerställa åtgärder inom plan för god dagvattenhantering.

För inga fastigheter överskrider 65 dBA ekvivalentnivå. Hela trädallén avses bevaras, detta regleras och markeras i plankartan. Planbeskrivningen redigeras utifrån kommentar om biotopskydd.

Planbeskrivningen kompletteras med verksamhetshistorik, det finns ingenting som tyder på att förorenade verksamheter skett på platsen och därmed finns inget behov av att utföra markföroreningsundersökningar.

### **3. Socialtjänsten, Uddevalla kommun 2018-03-27**

*Socialtjänsten har tagit del av förslag till detaljplan, socialtjänsten ser behov av nyetablering för en ny gruppbostad och en ny servicebostad. Gruppbostad med 8 lägenheter i ett och samma våningsplan, en servicebostad i ett annat hus med 8-10 lägenheter.*

**Kommentar:** Samhällsbyggnad ser behovet av gruppbostad/servicebostad, verksamhet har pågått inom området tidigare, gällande stadsplan medger detta och ny detaljplan möjliggör fortsatt nyttjande, kontakt kring nyetablering av detta sker med Uddevallahem.

### **4. Västvatten, 2018-04-12**

*Planområdet ligger inom verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. Reserverat för dagvattenhantering/fördröjning bör reserveras i plankartan.*

*Enligt planbeskrivningen skall förskolan styckas av från Rydingsberg 1. Den avstyckade fastigheten får ansöka om kommunalt VA. Därefter kan en VA-uppgift upprättas och förmedlas gällande fastighetens förbindelsepunkt och VA-anslutning. Anläggningsavgift debiteras enligt vid tidpunkten gällande VA-taxa.*

*I övrigt har Uddevalla Vatten AB ingen erinran mot detaljplanen.*

**Kommentar:** Ytor reserverade för dagvattenhantering avsätts i plankartan, förskoletomten ansöker om kommunalt VA.

## 5. Barn och utbildning, Uddevalla kommun 2018-04-19

*Av samrådshandlingarna framgår inte vilken ökad befolkningsmängd som kan väntas inom området om detaljplanen ändras. Förändringen medför med all sannolikhet ökad efterfrågan av plats inom förskola och skola i närområdet. Likaså behövs trafiksäkra vägar så att barnens skolväg blir trygg och säker.*

*Samrådshandlingarna bör innehålla uppgifter om hur stor befolkningsökningen, i synnerhet ökningen av förskolebarn och skolbarn, förväntas bli i samband med tillskapande av fler bostäder. Detta för att kunna bedöma konsekvenser för Barn och utbildning.*

*Barn och utbildningsnämnden är av den principiella uppfattningen att alla samrådshandlingar om bostadsutbyggnad bör innehålla uppgifter om vilken skola som kan bli aktuell och/eller om ny förskola eller skola kan komma att krävas och i så fall förslag på lämplig plats.*

*Förstudie för ny förskolebyggnad med utökad tomt (ökning från 5000m<sup>2</sup> till 5850m<sup>2</sup>) finns framtagen. Denna beställdes av Barn och utbildning 2015-03-27. Den behovsinventering om redovisas i den nyligen framtagna lokalförsörjningsplanen visar att behovet i området är större än de tillkommande två avdelningarna vid Äsperöds förskola. Den tomtarea som Barn och utbildning blivit tilldelad påvisar att sex avdelningar med två byggalternativ (en- eller tvåplan) är lämpligast.*

*Med hänsyn till behovet av förskola och skola i området föreslår barn och utbildningsnämnden att hela området i planen markeras som B och S, dvs. som område för bostäder och/eller förskola/skola. Det ger utrymme för flexibilitet i planeringen.*

**Kommentar:** Ökad befolkningsmängd är svår att definitivt mäta, detta beror på många faktorer exempelvis om det byggs större eller mindre lägenheter, detaljplan styr ej den regleringen. Exploateringen medför med största sannolikhet en efterfrågan av förskola och skola i närheten. Detta finns och det ges i plan möjlighet att utöka befintlig förskola. Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten i kringområdet kommer att genomföras.

I detaljplan möjliggörs för en större förskola inom området, Förstudie (2015-03-27) har varit till grund för planhandlingarna. Samhällsbyggnad är medveten om behovet av förskoleplatser, vad gäller byggrätt föreslås en generös byggrätt i byggnadsarea och höjd, området är begränsat av förskoletomten, i väst genom den skyddsvärda trädallén, i norr genom byggrätt för bostäder, i syd genom bilväg och öst genom gång och cykelväg.

Förskola möjliggörs i hela planen genom att S läggs till i B-området.

## 6. Samhällsbyggnad, Tekniska, Uddevalla kommun 2018-04-13

*För att förskolan ska få tillräckligt stor friyta, behovet är ca 1000 kvm/ avdelning, behöver mark öster om förskolan, nu markerad som naturmark behöva ändras till kvartersmark för förskola.*

*Allmänheten kan ha ett intresse av att röra sig i området och kan finna andra vägar att gå runt den framtida nya förskolan. Grindar kan vara en lösning för att öka tillgänglighet. Kommunen har ett stort behov av större förskoletomter.*

**Kommentar:** Gång och cykelvägen har ett högt bevarandevärde och att ta denna i anspråk och blockera allmänheten är ej en optimal lösning, marken blir även snabbt delvis kuperad här. Behovet av förskolor är stort och stora förskoletomter är önskvärt. Tomten är redan maximalt utökad utifrån de geografiska ramar

som finns. I anslutning till förskoletomten finns dock mycket naturmark att tillgå.

## **7. Samhällsbyggnad, Tekniska, Uddevalla kommun 2018-04-13**

### *Avgränsningar mellan natur- och kvartersmark*

*I västra delen av planområdet, inom området med beteckning Natur, finns ett antal gamla och stora ekar, inringade i bilden nedan. Trädkronorna sträcker sig långt in på den planerade kvartersmarken för bostäder. Med nuvarande gräns mellan natur- och kvartersmark skulle trädkronorna behöva beskäras kraftigt, mycket nära trädstam, för att ge plats åt nya byggnader. Tekniska avdelningen anser att naturmarken ska utökas österut så att träden och dess kronor kan bevaras.*

*I nordöstra delen av planområdet behöver gränsdragningen mellan natur- och kvartersmark justeras. Där befintlig gångstig ansluter från grusvägen börjar ett vackert rekreationsområde där träden har stor betydelse för miljön. Tekniska avdelningen anser att området närmast gångstigen bör bevaras som naturmark. Då kan den stora ek, inringad i bilden nedan, som finns inom den planerade kvartersmarken bevaras inom naturmark. Planerad naturmark väster om grusvägen kan istället ingå i kvartersmark för bostäder. Utmed grusvägen i östra delen av planområdet kan kvartersmark för förskola utökas närmare grusvägen.*

*På sid 2 anges att den tillkommande trafiken bedöms vara marginell. Detta är missvisande. På Äsperödsvägen innebär exploateringen att trafikmängden mer än fördubblas och på Sigelhultsvägen blir det en betydande ökning jämfört med idag. Planbeskrivningen behöver kompletteras med uppgifter om nuvarande och framtida trafikmängder.*

*En bullerutredning är gjord för Sigelhultsvägen. Utredningen visar ljudnivåer endast i intervaller och det saknas uppgift om beräknade värden vid fasad. Det gör att det blir svårt att utläsa hur stor förändringen blir för respektive fastighet. Det kan ändå konstateras att den ekvivalenta ljudnivån ökar för fastigheterna på Sigelhultsvägen. Hur detta ska hanteras behöver redovisas.*

*Även på Äsperödsvägen finns fastigheter som berörs av den ökade trafiken som exploateringen genererar. Bullerutredning för dessa fastigheter saknas.*

*Grusvägen i östra delen av planområdet kommer att finnas kvar som en väg på naturmark, som förbinder Äsperöd med området norr om planområdet. Motordriven fordonstrafik kommer inte tillåtas på vägen, men den kommer inte heller att skyltas som gång- och cykelväg. Därför blir det missvisande att benämna den som gång- och cykelväg i planbeskrivningen. På illustrationen på sid 9 visas att vägen används för att nå parkering inom planområdet. Med nuvarande planbestämmelser blir detta inte möjligt då kvartersmarken gränsar till naturmark. Tekniska avdelningen anser att all trafikförsörjning inom bostadsområdet ska ske via den interna körvägen som ansluter till Äsperödsvägen i två punkter.*

*I planbeskrivningen nämns inget om förutsättningarna för gång- och cykeltrafik. På Äsperödsvägen saknas cykelbana. Här behöver en utbyggnad av gång- och cykelbana göras. Förslaget till detaljplan möjliggör detta genom att befintlig gatumark i södra delen av planområdet utökas. På Sigelhultsvägen finns en gång- och cykelbana som dock är mycket smal. På vissa delar av sträckan är det möjligt att bredda gång- och*

*cykelbanan inom nuvarande gatuutrymme. På andra delar är detta inte möjligt med hänsyn till gällande fastighetsgränser. På en del av sträckan finns dock planstöd för att utöka gaturummet och på så sätt öka bredden på gång- och cykelbanan.*

*Genomförandebeskrivningen behöver kompletteras med de trafiksäkerhets- och bulleråtgärder som kommunen ser behov av. Åtgärderna är:*

- ny gång- och cykelbana utmed Äsperödsvägen*
- förbättring av befintlig gång- och cykelbana utmed Sigelhultsvägen*
- bullerskyddsåtgärder för berörda fastigheter*
- åtgärder i korsningen Sigelhultsvägen/Västgötavägen för att förbättra säkerhet*

**Kommentar:** Plankartan redigeras för att bespara ekarna i anslutning till mark för bostäder, förskoletomten utökas mot gång- och cykelvägen, plankartan redigeras för att bevara rekreativområdet i områdets nordöstra del, förändringarna kan göras då de inte står i märkbar kontrast till bostadsområdets intentioner, tvärtom är det positivt att kunna bevara träd och rekreativområden där möjligt.

Det som syftas avseende marginell ökning är bullersituationen, detta förtydligas i planbeskrivning, nuvarande och framtida trafikmängder redovisas i genomförd bullerutredning men läggs in i planbeskrivning.

I utförd samt kompletterande utredning redovisas förändring avseende buller i fasad i respektive fastighet, nuläge och framtida prognos detta i ekvivalent och maximal dBA, dock saknas Börsåsvägen vilket kommer att kompletteras.

Planbeskrivningen revideras avseende benämning på Gång- och cykelbanan, trafikförsörjning kommer att ske inom bostadsområdet. Planbeskrivningen revideras av de förbättrande åtgärder som möjliggörs för gång- och cykeltrafiken och genomförandebeskrivningen kompletteras med nämnda trafiksäkerhets- och bulleråtgärder som nämns.

### 8. Länsstyrelsen, 2018-04-11

*I det fortsatta arbetet behöver kommunen analysera olika förslag på placering och utformning av bostadsbyggnaderna så att ekvivalent ljudnivå 60 dBA innehålls vid bostadsfasaderna. I likhet med vad kommunen anger krävs det vidare utredning av dagvattenhanteringen. I denna behöver det framgå hur dagvattenhanteringen kan lösas för att minska föroreningar som når Bäveån. Länsstyrelsen rekommenderar även att åtgärder som behövs för att undvika en översvämning från ett 100-årsregn ska säkerställas i planen. Geotekniska säkerhetsfrågor samt bergförstärkningsåtgärder behöver också fortsatt beaktas.*

*Hälsa och säkerhet. Geoteknik. Länsstyrelsen hänvisar till Statens geotekniska institut (SGI) yttrande i sin helhet som fortsatt behöver beaktas. SGI påpekar att det framgår av geotekniskt PM att större uppfyllnader över 0,5 meter bör undvikas för att inte äventyra stabiliteten. I utredningen saknas en stabilitetsanalys för givet planändamål, dvs planerad byggnation, samt vilka markuppfyllnader som kan tillåtas med hänsyn till den geotekniska säkerheten, vilket behöver kompletteras. Även den geotekniska säkerheten för befintliga byggnader och anläggningar inom planområdet ska uppfylla dagens krav. Stabiliteten för denna bebyggelse behöver därför kontrolleras/verifieras för dagens förutsättningar.*

*Den geotekniska utredningen påvisar att det krävs förstärkningsåtgärder i bergslänter inom planområdet. Det är viktigt att vidare kontroll av förstärkningsbehovet genomförs i det fortsatta planarbetet så som rekommenderas i den geotekniska utredningen.*

*Bergförstärkningsåtgärder behöver säkerställas i planen. Åtgärder som behöver utföras på tomtmark kan villkoras genom särskild planbestämmelse enligt 4 kap. 14 § punkt 4 PBL. Åtgärder som behöver utföras på allmän platsmark och eventuellt utanför planområdet behöver i första hand utföras innan planen antas. I andra hand kan bindande avtal tecknas som säkerställer borttagandet av eventuellt lösa block, innan planen antas. Att så har skett behöver framgå av planens genomförande.*

*Buller. Bostäder planeras utifrån att tyst sida kan anordnas. Länsstyrelsen anser att bostäder i det här läget, där det inte är tät stadsbebyggelse bör utgå ifrån målet att färre människor ska utsättas för skadligt buller. Ambitionen bör vara att riktvärden för buller enligt 3 paragrafen i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska kunna uppnås. Kommunen behöver visa att 2 kap. 6 a § PBL har beaktats. Att föreslagna bostadsbyggnader har lokaliserats, utformats och placerats på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller. Finns det exempelvis möjlighet att byggnader som innehåller garage kan bilda bullervallar mot den trafikerade vägen? Kan parkeringsytor läggas närmast vägen så att byggnaderna kan dras in från vägen? Således behöver kommunen i det fortsatta planarbetet analysera olika förslag på placering och utformning av bostadsbyggnaderna så att ekvivalent ljudnivå 60 dBA innehålls vid bostadsfasaderna.*

*Miljö kvalitetsnormer och dagvattenhantering. Enligt 2 kap. 10 § PBL får planläggning inte medverka till att en miljö kvalitetsnorm, MKN, enligt 5 kap Miljöbalken överträds. I dagsläget saknas denna bedömning. Kommunen måste därför visa hur planerade åtgärder påverkar möjligheterna att nå uppsatta MKN för Vatten.*



*Kommunen ska visa på vilka grunder bedömningen har gjorts, exempelvis med stöd av uppgifter från dagvattenutredningen eller annat underlag som berör vattenkvalitén. Om vattenförekomstens status/potential är sämre än god måste kommunen visa att den planerade dagvattenhanteringen medför en förbättring jämfört med nuläget. Är statusen god måste kommunen visa att föreslagen dagvattenhantering inte medför en försämring. Det framgår av handlingarna att det krävs vidare utredning av dagvattenhanteringen och föreslagna lösningar som även behöver säkerställas i planen. Länsstyrelsen önskar en utveckling av hur kommunen löser dagvattenhanteringen för att minska föroreningar som når Bäveån. Det behöver förtydligas om dagvatten kommer att påverka miljökvalitetsnormerna i Bäveån och vid behov utveckla resonemanget med förslag på åtgärder.*

*Skyfall. Extrem nederbörd eller skyfall är något som kan orsaka problem redan idag och som förväntas bli vanligare och intensivare i framtiden. Länsstyrelsen, liksom Boverket, anser att konsekvenserna av ett skyfall, minst ett 100-årsregn, ska beaktas och vägas in i bedömningen av markens lämplighet. Planens eventuella påverkan på områden utanför planområdet behöver också ingå.*

*Området är sluttande och omgärdas från tre håll av hårt sluttande berg. En översiktlig dagvattenutredning har gjorts för planområdet. Den föreslår vissa åtgärder som bör vidtas för att åstadkomma en fördröjning. Dagvattenutredningen tar också upp dagvattenhantering vid skyfall. Samrådshandlingen tar upp att byggnation ska förses med gröna tak och att maximalt 50% av kvarteretsmarken inklusive vägar får hårdgöras. Där anges också att det krävs en vidare utredning med föreslagna lösningar för dagvattenförsörjningen som kan säkerställas i planen.*

*Länsstyrelsen rekommenderar att åtgärder som behövs för att undvika en översvämning från ett 100-årsregn säkerställs i planen.*

*Trafik. Det framgår av Trafikverkets yttrande att föreslagen detaljplan har marginell påverkan på den statliga infrastrukturen och har därmed inget att erinra i detta skede.*

*Barnperspektivet. Beskrivning av lekplats och utevistelse saknas i planförslaget. Är tanken att symbiosen med förskolan ska motsvara lekytor? Det bör framgå hur barn kan ta sig till och från skolan och området på ett trafiksäkert sätt. Är den befintliga gång- och cykelvägen så bra att den går att använda året om?*

*Skuggning. Länsstyrelsen noterar att det finns ett stort berg i väster om planområdet. Kommunen bör beskriva på vilket sätt berget påverkar skuggning av bostäderna. Betyder skuggningen att bostäderna kommer att behöva mer energi för uppvärmning än normalt? På vilket sätt påverkas utevistelse av skuggningen på uteplatser och balkonger?*

*Natur. Skogsstyrelsen likt Länsstyrelsen anser att det är mycket positivt att naturområden finns avsatta inom detaljplanen och att bärande och blommande träd kommer att sparas. Dessa träd, såsom de i fruktunden, är på flera sätt viktiga för naturmiljön.*

*Försvarsmakten. Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.*

*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 planinnehålllets förhållande till detta beskrivs, vilket gör det möjligt att bedöma föreslagna åtgärder från miljösynpunkt.*

*Synpunkter enligt annan lagstiftning. Av genomförd arkeologisk utredning framgår att det inom planområdet inte förekommer några tidigare okända fornlämningar. Länsstyrelsen har därmed ur antikvarisk synpunkt inget att erinra.*

*Behovsbedömning Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt, således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.*

**Kommentar:** Föreslagen utformning av området har bearbetats för att finna den bästa utformningen utifrån god stadsbyggnad, buller, trafik och övriga faktorer, bland annat har våningsantal sänkts och trafikförsörjningen justerats, utifrån denna utformning har bullerutredning utförts och visar på att exploateringen klarar riktvärdena genom nyttjande av tyst sida.

Utredning visar att bullret vid fasaderna i ny exploatering mot Äsperödsvägen kommer uppgå till ekvivalent nivå av 59-63 dBA i fasad, det är marginellt under och överstigande riktvärdet 60 dBA, det har i utformningen av området arrangerats så att tysta sidor och gårdar möjliggörs. Länsstyrelsen visar på goda förslag för att möjligen sänka bullernivåerna ytterligare, dock anser Samhällsbyggnad att föreslagen exploatering ger en god lösning utifrån de faktorer som skall beaktas.

Samhällsbyggnad delar synen på att så få människor som möjligt ska utsättas för buller och att det buller som finns i möjligaste mån ska begränsas, dock är det ofrånkomligt att exploateringar i denna storleksordning genererar trafik och att trafiken genererar buller. Genom det stora behovet av bostäder och framför allt hyresrätter har detta område funnits lämpligt för exploatering och utredning visar att en acceptabel nivå kan uppnås.

Den geotekniska utredningen visar att exploatering är möjlig, detaljstudier bör ske i ett senare skede när byggnaders placering står helt klart.

Dagvattenutredning revideras utifrån beräkning på 100-årsregn och planhandlingar revideras efter detta. Dagvattenutredning revideras rörande rening av dagvattnet.

Det finns ej redovisad lekplats i förslaget, det har istället diskuterats samnyttjande av lekytor med förskolan, det är ett positivt och effektivt nyttjande av marken.

I anslutning till förskolan finns övergångsställe med god sikt och hastigheten är 30km/h, befintlig gång-och cykelväg kommer att förbättras för att säkerställa en säkrare trafikmiljö.

Underlaget kompletteras med skuggstudie.

## 9. Trafikverket, 2018-03-23

*Trafikverket anser att föreslagen detaljplan har marginell påverkan på den statliga infrastrukturen och har därmed inget att erinra i detta skede.*

**Kommentar:** Noteras.

## 10. SGI, Statens geotekniska institut, 2018-04-10

*I planbeskrivning framgår det att WSP har utfört en geoteknisk utredning som påvisar att det krävs förstärkningsåtgärder i bergslänter inom planområdet västra och norra delar, i övrigt att stabiliteten tillfredställande.*

*En vidare kontroll av förstärkningsbehovet rekommenderas i den geotekniska utredningen. SGI delar denna bedömning förutsatt att kontrollerna genomförs i det fortsatta planarbetet. Därtill att på plankartan säkerställas behovet av bergförstärkningar. Vi förutsätter att dessa införs i planen på ett plantekniskt lämpligt sätt.*

*Enligt [2] har stabiliteten undersökts i 3 sektioner, A till C. sektionerna är placerad i planområdet västliga del där förutsättningarna bedöms vara ogynnsamma. Utredning detaljningsnivå, bedömd utifrån antalet utförda sonderingar och laboratorieförsök, anser SGI uppnår detaljerad utredning. Utförda beräkningarna visar att stabiliteten är tillfredsställande på befintliga förhållanden. Vidare framgår det av geoteknisk PM att större uppfyllnader över 0,5 meter bör undvikas för att inte äventyras stabiliteten. SIG saknar i utredningen en stabilitetsanalys för givet planändamål, dvs planerad byggnation, samt vilka markuppfyllnader om kan tillåtas med hänsyn till den geotekniska säkerheten. Komplettering avseende detta rekommenderas.*

*Noteras bör att även den geotekniska säkerheten för befintliga byggnader och anläggningar inom planområdet ska uppfylla dagens krav. Säkerhetskraven kan ha skärpts sedan befintlig bebyggelse uppfördes varvid stabiliteten för denna bebyggelse på nytt behöver kontrolleras/verifieras för dagens förutsättningar. Sammanfattningsvis ser SGI från geoteknisk säkerhetssynvinkel att planläggning är möjlig förutsatt att ovanstående beaktas. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt lämpligt sätt säkerställas i planen.*

**Kommentar:** Samhällsbyggnad och exploatör är bekanta med de åtgärder som nämns, det anses dock att dessa kan utföras i det senare bygglovskedet, liggande geoteknisk utredning visar på att exploatering är möjlig, detaljstudier kring frågorna kan lämpligen ske vid bygglov när det står mer exakt klart hur byggnader placeras, bestämmelse om att så ska ske sätts in i plankarta.

## 11. Skanova AB, 2018-03-20

*Skanova AB har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela att det ej finns något att invända mot planförslaget.*

*På bifogad lägeskarta är Skanovas anläggningar inom och intill aktuellt område markerade. Föreslagen exploatering innebär att Skanovas anläggningar måste flyttas. Undanflyttning bekostas av fastighetsägare/exploatör.*

**Kommentar:** Noteras, fastighetsägare/exploatör informeras.

## **12. Skogsstyrelsen, 2018-03-26**

*Att områden avsatta som naturområden inom detaljplanen finns och bevaras ser Skogsstyrelsen som positivt. Vi är också positiva till att bärande och blommande träd kommer att sparas. Dessa träd, såsom de i fruktlunden, är på flera sätt viktiga för naturmiljön.*

**Kommentar:** Noteras, Samhällsbyggnad delar synen på blommande träd och dess bevarandevärde.

## **13. Bohusläns museum, 2018-03-28**

*Kulturhistorisk bakgrund. Planområdet ligger inte inom någon uttagen kulturmiljö eller inom något riksintresse för kulturmiljövården.*

*Utlåtande ur bebyggelseperspektiv. Bohusläns museum har inget att erinra sett ur ett bebyggelseperspektiv.*

*Utlåtande ur fornlämningsperspektiv. Inga kända fornlämningar ligger inom planområdet. Strax öster om området ligger en fornlämning som utgörs av en fornborg Uddevalla 35:1. Söder om planområdet ligger en fyndplats för en flintdolk Uddevalla 155:1 vilken är registrerad som en övrig kulturhistorisk lämning. En arkeologisk utredning utfördes i november 2017 inför planerad exploatering. Sentida fyndmaterial från sent 1800-tal till tidigt 1900-tal påträffades i de schakt och provgropar som grävdes. Hela området var omdanad på grund av anläggandet av servicehemmet. Bohusläns museum förordade inga ytterligare arkeologiska insatser (Redovisning av utförd undersökning dnr17/0323). Mot bakgrund av ovan har Bohusläns museum inget att erinra mot ärendet sett ur ett fornlämningsperspektiv.*

*Sammanfattning. Efter avslutad arkeologisk utredning 2017 visade det sig att inget av antikvariskt intresse fanns inom planområdet därmed har Bohusläns museum har inget att erinra emot ärendet.*

**Kommentar:** Noteras, fornborgen har varit i beaktande under framtagandet av detaljplanen.

## **14. Svenska kraftnät, 2018-04-04**

*Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.*

**Kommentar:** Noteras.

## **15. Försvarsmakten, 2018-04-03**

*Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.*

**Kommentar:** Noteras.

## **16. Vattenfall Eldistribution AB , 2018-03-27**

*Inget att erinra.*

**Kommentar:** Noteras.

## 17. Västtrafik, 2018-04-13

*Västtrafik ser positivt på en utbyggnad i anslutning till redan befintlig kollektivtrafik. Genom att utveckla verksamheter i närheten av befintlig kollektivtrafik ges förutsättningar för att resa hållbart och på så sätt bidra till en hållbar samhällsutveckling. För att fler ska välja kollektivtrafiken är det dock viktigt att säkerställa att de som reser enkelt hittar och kan ta sig till och från hållplatserna, här är det viktigt med tydliga gång- och cykelstråk. Vi vill också påpeka att kollektivtrafiken borde beskrivas under egen rubrik.*

**Kommentar:** Noteras, förbättringsåtgärder för gång och cykelstråk finns planerade. Kollektivtrafik beskrivs som en egen rubrik

## 18. Hyresgästföreningen 2018-04-1

*Hyresgästföreningen har tagit del av planbeskrivning mm rörande förändring av detaljplanen. Vi tycker det är positivt att området utvecklas. Potentialen är stor och detta tillskott är välkommet! Eftersom det i planen finns med att uppföra förskola förutsätter vi att flerbostadshusen planeras även för större lägenheter där barnfamiljer kan bo. Det finns ett stort behov av 4- 5- och även 6-rumslägenheter, men bara om de byggs så att vanligt folk har råd att bo.*

*Med den föreslagna planen finns stora möjligheter att få en blandad bebyggelse och blandad åldersstruktur hos de boende. Vår förhoppning är att det byggs både för seniorer och juniorer. Kollektivtrafiken som är en annan viktig del av människors möjlighet att bo och arbeta i olika delar av vårt samhälle. Denna är idag utbyggd i området och potentialen för att öka finns. Våra ambitioner är att verka för att det byggs flerbostadshus som många har råd att bo i. Hyresrätten är en förutsättning för en flexibel arbetsmarknad. Vi anser att planförändringen direkt bidrar till detta. Vi har inget att erinra mot detaljplanens utformning.*

**Kommentar:** Noteras, Samhällsbyggnad delar synen på potentialen i området, detaljplanen styr inte fördelningen av storlek på lägenheter men samhällsbyggnad delar synen på en positiv variation av upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar.

## ÖVRIGA MED VÄSENTLIGT INTRESSE

- 18. Patrik Aronsson, Småröningen 10, 2018-03-20
- 19. Anders Steiner, UA-Steiner fastigheter AB, 2018-03-22
- 20. Torbjörn Graaf, Ugglehult 1:7, 2018-03-29
- 21. Leif & Eva-Britt Hermansson, Smårödingen 9, 2018-03-29
- 22. Lisbet Sundberg, Strömstadsvägen 36 C, 2018-03-29
- 23. Maria Tyreman Bandhede, Sunneröd 1, 2018-04-20
- 24. Johan Andersson, Äsperöd 1:44, 2018-04-20

*Ovanstående godkänner förslaget utan erinran i separata yttranden.*

**Kommentar:** Noteras.

### 25. Patrik Edvardsson, 2018-03-20

*Vägen Västgötavägen-Siglehultsvägen är högt trafikerad idag, något måste ändras vad gäller trafiken, detta är ett problem idag och kommer att bli ett ännu större problem i framtiden om detta byggs! Gångtrafik, barn och ungdomar plus lekplats.*

**Kommentar:** Se sid 22

### 26. Lars Ragnevi, Börsåsvägen 3B, 2018-03-28

*Vi är oroliga för ett ökat trafikflöde och buller, samt att gångvägen mellan Äsperödsvägen och Oddevold/Thorden blir förstörd.*

**Kommentar:** Se sid 22

### 27. Axel Wassenius, Sunneröd 3, 2018-04-03

*Efter bygget av fastigheterna på Östberget har trafiken på nedre delen av Siglehultsvägen ökat markant. Detta medför köbildning och därmed buller. Ytterligare byggnation kommer att förvärra situationen.*

**Kommentar:** Se sid 22

### 28. Hans Arvidsson, Bäcksridingen 2, 2018-04-03

*Vi undrar om ni kommer att besiktiga vårt hus. Vi bor mittemot Rydingsberg.*

**Kommentar:** Se sid 22

**29. Gemensamt yttrande 2018-04-10, Fastighetsägare och boende 37 underskrifter fördelat på nedanstående fastigheter/adresser.**

Yxan 2  
Yxan 1  
Yxan 7  
Yxan 6  
Yxan 5  
Kvarnsågen 10  
Kvarnsågen 1  
Kvarnsågen 2  
Kvarnsågen 12  
Kvarnsågen 11  
Kvarnsågen 7  
Kvarnsågen 9  
Kvarnsågen 14  
Sigelhultsvägen 23  
Sigelhultsvägen 27  
Sågaregatan 3  
Huggaregatan 12  
Huggaregatan 10  
Huggaregatan 6  
Barkhögarna 22  
Stockvägen 1  
Stockvägen 7  
Stockvägen 5

*Vi som har undertecknat denna skrivelse har följande synpunkter på Detaljplan Rydingsberg l.*

*I Plan och bygglagen 2010:900 står i l§ ... bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande. Bestämmelserna syftar till ... en god och långsiktig hållbar livsmiljö.*

*Städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö ... Detta är Riksdagens definition av miljö kvalitetsmålet Detta uppnås inte med den ökade trafikmängd som uppstår när Rydingsberg l m.fl. är byggt enligt den föreslagna detaljplanen.*

*Redan nu är bullret på fastigheterna längs sigelhultsvägen i kvarteren Barkhögarna, Kvarnsågen, Kvarnen och Yxan för höga. Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader anger att buller från vägtrafik från och med 1 juli 2017 inte bör överskrida 60 dBA vid en bostadsbyggnads fasad och 50 dBA samt 70 dBA maximalljudnivå vid en uteplats om en sådan anordnas i anslutning till byggnaden. För bostäder byggda före 1997 är Mark- och miljööverdomstolens praxis att utgångspunkten bör vara de riktvärden för buller från vägtrafik som framgår av infrastrukturpropositionen 1996/97:53 dvs bullernivån utomhus vid fasad inte överstiga 55 dBA. Maxnivån vid uteplats i anslutning till bostad bör inte överstiga 70 dBA.*

*Buller är ett oönskat ljud som påverkar hälsa och livskvalitet. Studier visar att långvarig exponering för vägtrafikbuller kan öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar dessutom orsakas sömnstörningar. Enligt Bullerutredning sigelhultsvägen är bullret nu 60 dBA*

eller mer vid fasaderna som vetter mot vägen, 55 - 60 dBA vid fasaderna vinkelrätt mot vägen och 50 - 55 dBA bakom husen.

*I prognosen 2040 sträcker sig dessa värden ännu längre in på fastigheterna. Maximal bullernivå 80 dBA eller mer når en bra bit förbi fasaderna vinkelrätt mot sigelhultsvägen och 70 - 80 dBA når om på baksidorna av husen och en bit in i trädgårdarna. Prognosen 2040 för maximala värden är ungefär motsvarande. Dagens buller gör att det inte går att samspråka med en person man står bredvid när en bil kör förbi.*

*Vill man säga något till en person på andra sidan gatan måste man gå över gatan för att denne skall kunna höra vad man säger.*

*Det framgår av ovanstående att bullernivåerna redan nu är högre än det de bör vara och vid den ökade trafik som blir vid byggandet av bostäder och förskola Rydingsberg 1 gör förhållandet ännu värre. Utöver buller är antalet bilar som passerar på sigelhultsvägen på gränsen av vad vägen kan klara av. Flera bostäder och en utökad förskola gör att trafiken ökar ytterligare. Tyvärr är det få som respekterar hastighetsbegränsningen på 30 km som finns. Det krävs därför en ny avfart för Åsperödsområdet innan man kan bygga och då finns det också möjlighet att bygga bostäder bakom Rosenhäll*

**Kommentar:** Se sid 22

### **30. Conny Carlsson, Gunilla Kalrsson, Kvarnen 2, 2018-04-10**

*Vi ställer oss positiva till byggnation av bostäder och förskola på Rydingsberg 1 m.fl. med förbehåll om att trafiken behöver ledas om från Sigelhultsvägen. Redan idag är Sigelhultsvägen tungt trafikerad och bullernivåerna är höga. Kommunens egen bullerutredning visar att nivåerna idag överskrider referensvärdena men mest påtagligt är den vardagliga effekt som bullret har då det t.ex. är svårt att prata med varandra i trädgården när bilar passerar. Även om bullret, mätt i decibel, inte ökar nämnvärt med en ökad trafik på Sigelhultsvägen så kommer det ökade antalet bilar att göra att bullret ökar i frekvens och i längd. Samtalen i trädgården eller på altanen kommer att avbrytas oftare och avbrotten kommer att vara längre. På detta sätt kommer bullret att upplevas som än mer besvärande.*

*Utöver problemet med bullret finns också utmaningar med trafiksituationen. På morgonen och eftermiddagen är det ofta långa köer, inte ovanligt att det är kö från korsningen Västgötavägen/Sigelhultsvägen och ända upp till Österängens vårdhem. Trafiken på vägen är tät och påverkar boendes möjligheter att köra ut på Sigelhultsvägen vid rusningstrafik något som förväntas förvärras i och med att de nya bostäderna ska byggas och trafiken ökar. Vi hävdar att det är av yttersta vikt att kommunen tar fram en lösning för leda bort trafiken från Sigelhultsvägen som annars kommer att få en ohållbar trafiksituation.*

**Kommentar:** Se sid 22



### **32. Carl-Gustav Svensson, Gunnel Svensson, Yxan 6, 2018-04-10**

*Då vi är ägare av fastigheten yxan 6 funderar vi på hur man tänker sig en trafikökning på sigelhultsvägen. Enligt mätningar som vi fått från kommunen Passerar här ca 5000 bilar per dygn. Skulle man då öka med ytterligare ca 1500 bilar är vi uppe ca 6500st. Bullernivån skulle då öka markant. Den är redan idag mycket hög ca 80 dBA. Dessutom ökar utsläppen då bilar måste stanna då de ej kommer ut vid Västgötavägen. Köerna är idag redan långa. Kommer man sedan att bygga bakom Rosenhäll blir det ytterligare besvärligt. Dessutom finns det planer på ytterligare hus på Östberget som också har sin utfart på Sigelhultsvägen.*

*Mitt förslag är att först utreda hur man kan tänka sig att få en bra trafiksituation. Exempel en väg över vid lammert då man kan utnyttja utfarten vid Byggmax. Förutom nämnda saker förekommer det skakningar i husen. Dessutom är det svårt att ta sig ut vid vissa tidpunkter. Det förekommer också sprickor i asfalten. (gatan fick ny beläggning ganska nyligen). Detta beror till viss del på den tunga trafiken.*

**Kommentar:** Se sid 22

### **33. Peter Blomgren, Bernt Blomgren, Berith Blomgren, Kvarnsågen 13, 2018-04-10**

*Vi har redan oacceptabelt hög ljudnivå. Bygg först tillfartsväg till Rydingsberg 1 m.fl. Därefter bostäder och förskola. Se även Handling "angående detaljplan Rydingsberg 1 m.fl." med namnunderskrifter.*

**Kommentar:** Se sid 22

### **34. Mats Heder, Kvarnsågen 7, 2018-04-10**

*Vi kommer inte att acceptera 250 lägenheter på Rydingsberg om det inte blir nya tillfartsvägar orsak Sigelhultsvägen är redan tungt belastad av bullrande trafik, smal väg, många utfarter, cyklister, gående, skolbarn och redan dålig respekt för 30 km som skulle öka, plus föroreningar och skakningar i hus.*

**Kommentar:** Se sid 22

### **35. Anna-Lena & Torsten Linberg, smårödingen 7, 2018-04-11**

*Då kartan och verkligheten inte överensstämmer brukar de flesta anpassa sig efter verkligheten. Om en anpassning till verkligheten skett ifråga om detaljplanen för Rydingsberg 1 m fl med en maximal utbyggnad med 240 nya bostäder är svaret uppenbarligen nej. Här verkar andra parametrar vara styrande vilket redan antyds på kommunens hemsida. "Vi (styrelsens majoritet?) tycker att det ska bli riktigt roligt att få utveckla denna delen av Uddevalla där det idag saknas hyresrätter!" Aha! Är det avsaknaden av hyresrätter och ett ideologiskt synsätt som ligger till grund för den uttalade glädjen och angelägenheten att maximalt "utveckla" området. Äsperöd, ett område med enbart bostadsrätter och egnahem har ju genom åren varit en nagel i ögat på och som tidigare uttalats av ledande politiker inom Uddevalla kommun.*

*Skall Äsperöd då vara ett "fredat" område? Naturligtvis inte! Att området utvecklas, gärna med hyresrätter, kan säkert vara positivt. Men varför överexploatera och ödelägga området genom att till vilket pris som helst klämma in så stort antal hyresrätter som möjligt? Varför inte istället på ett realistiskt sätt utveckla området genom att förädla områdets nuvarande befintliga bebyggelse, försiktigt kompletterat med en viss nybyggnation. Detta är fullt möjligt och skulle tillföra området något positivt. Förvånande är också det nya synsättet på trafikbelastningen gällande sigelhultsvägen och Äsperödsvägen. För många år sedan ville en odlare nyttja området vid Rosenhäll vilken kommunen då avtog med hänvisning till att befintligt gatunät inte var lämpligt och inte tålde en då befarad trafikökning. Sedan dess har inga förändringar av gatunätet skett, däremot har trafiken ökat, inte minst genom kommunens egna trafik till och från Rosenhäll l. Som ett exempel på nuvarande trafiksituation kan nämnas de som skall ut på Äsperödsvägen från Börsåsvägen redan idag varje gång lever med "hjärtat i halsgropen". Så ytterligare ett bostadsområde med det maximalt planerade antalet lägenheter kommer knappast att gynna trafiksituationen eller som det mycket riktigt står i planen "Planförslaget kan även komma att bidra till en ökat resande med bil vilket inte förordas men i flesta fall av nya exploateringar är ofrånkomligt." Förhoppningar om bilpolar och främjande av cykeltrafik är om ack så goda men likafullt förhoppningar. Dessutom måste frågan ställas med tanke på kraven på en hälsosam miljö, om lämpligheten av en ytterligare ökad biltrafik utanför en förskolas utegård.*

**Kommentar:** Se sid 22

### **36. Mattias Bergström, Österåt 7, 2018-04-12**

*Trafiken på Västgötavägen och vidare in på Sigelhusltsvägen är i dagsvägen helt hysteriskt trafikerad. Det är dagligen trafikstockningar i korsningen Västgötavägen/Sigelhultsvägen, att ytterligare utöka trafikflödet med boende m-m på Äsperöd vore förödande för oss som bor längs Sigelhultsvägen. Det är 50 km förbi vårt hus som är nr 10 och det är få som håller den hastigheten känns det som. Vår högsta önskan är att Sigelhultsvägen ska bli en 30 väg då det ändå blir 30 längre bort på denna väg. Det känns inte det minsta säkert att låta våra barn ens gå längs vägen när barnen ska gå till Äsperödsskolan måste dom först gå ca 100m västerut för att komma till ett övergångsställe för att sen gå tillbaka mot skolan fast på andra sidan då vi inte har någon GC-väg på våran sida.*

**Kommentar:** Se sid 22

### **37. Christian Blidberg, Sara Karlsson, Kvarnsågen 2, 2018-04-12**

*Vi är Positiva till att Uddevalla utvecklas och att mer bostäder byggs överlag. Men när det ska ske så får ansvariga se till att förutsättningarna för nybyggnation är uppfyllda. I nuläge är trafiksituationen på Sigelhultsvägen inte bra. Det är köbildning både morgon och eftermiddag långa perioder. Hur ambulans, brandkår och polis och likande ska kunna ta sig fram vid dessa tidpunkter förstår vi inte. Gör om och gör rätt. Ordna med alternativ väg till Äsperödsområdet, därefter är det fritt fram att bygga både här och öster om Rosenhäll.*

**Kommentar:** Se sid 22

### **38. Annelie Svensson, Storrödighnen 3, 2018-04-13**

*För hårt trafiktryck på befintlig väg, det är redan svårt att ta sig ut på västgötavägen vissa tider! Tycker ej det är vackert med höghus, förstör den vackra utsikten mot bergen.*

**Kommentar:** Se sid 22

### **39. Robert Andersson, Storrödingnen 1, 2018-04-13**

*Vi bor nära området där byggnationen kommer att ligga och även nära Äsperödsvägen. Vår tomt ligger strax intill en slänt. Vi känner stor oro över rasrisk och risk för sättningar i vårt hus på grund av ökande rörelser och sprängningar i marken vid byggandet av detta bostadsområde och när trafiken kommer att öka under byggandet (tung trafik) och efter inflyttning av boende (ökat antal personbilar som dagligen trafikerar Äsperödsvägen). Ev. provtagning/mätning av huset (före, under och efter byggnation) och ev kostnader för fel som uppstår anser vi att Uddevalla kommun eller Uddevallahem ska betala. Det ska inte vi betala.*

**Kommentar:** Se sid 22

### **40. Marcus Haglund, Gyllerstedt fastigheter AB, 2018-04-13**

*Vill framföra följande synpunkter ang detaljplan för Rydingsberg 1  
Trafiksituationen är idag redan ansträngd på Sigelhultsvägen.  
Innan nya bostäder/förskola skall uppföras bör därför trafiksituationen förbättras, t.ex genom en ny tillfartsväg.*

**Kommentar:** Se sid 22

### **41. Fredric Orloff, Smårödingen 5, 2018-04-16**

*Vägar. Är sigelhultsvägen kapabel att bära all den trafik som kommer att trafikera området, både byggtrafik under eventuell byggtid samt boende for 240 lägenheter till. Jag tänker mest på 30-sträckan. Marken där är inte bästa skick pga. rasrisk ner i Bäveån. Vissa förstärkningar har gjorts men räcker det? Eller ska trafiken ledas runt Tureborg? Det är dåligt med parkeringsplatser på detaljplanen eller förutsätts det att många kommer att åka buss eller cykla? Cykelbanor saknas. Värde. Då Äsperöd i huvudsak består av bostadsrätter och småfastigheter finns det en överhängande risk att värdet på dessa kommer att sjunka då tillgången på bostäder är begränsat. Nu kommer det en möjlighet att finna en bostad utan egen insats (bara hyra) vilket kan göra att tillgången blir större än efterfrågan. Detta, enligt grundläggande nationalekonomi, gör att priserna på bostadsrätter och småfastigheter kommer att gå ner i området.*

*Buller. Vad jag förstår kommer bygget att ske under tre etapper. Vi som bor närmast kommer att störas alldeles för mycket i vår vardag. Intressant är att i plan/detaljritningarna finns inga mätningar gjorda för fastigheterna på Börsåsvägen avseende trafikbuller.*

*Fossum. Jag förutsätter att promenadvägen till Thordensgården via Annexet inte kommer att varken försvinna eller trafikeras av tung trafik om bygget blir av. Promenadvägen nyttjas av väldigt många personer.*

**Kommentar:** Se sid 22

#### **42. Henrietta Johansson, Agnetha Johansson, Claes-Göran Johansson, Yxan 5, 2018-04-13**

*Som fastighetsägare utav Yxan 5 på sigelhultsvägen 26 så lämnar vi följande erinran till detaljplan Rydingsberg 1 m.fl. Detta dokument ska läggas ihop med det dokument som vi tillsammans med övriga fastighetsägare på sigelhultsvägen och angränsande vägar skrivit under.*

*Själva bygget av bostäder och förskola i sig har vi inget att erinra oss mot. Kommer säkerligen bli bra. Men trafiklösningen som är presenterad, eller rättare sagt inte presenterad alls, är under all kritik. Det står i rapporterna och i utredningarna som kommunen låtit göra att sigelhultsvägen redan idag är hårt ansträngd och bullernivåerna är extrema **idag**, över 80 dB vid och runt om alla hus på 30 sträckan samt på utsidan husen längs med övriga delar av sigelhultsvägen som går ihop med Västgötavägen. Detta är extremt högt buller och långt över de lagstadgade nivåerna. Detta innebär att det redan nu utan att någon trafikökning sker krävs åtgärder/för att minska trafiken eller göra i andra åtgärder. Dessa åtgärder behöver preciseras innan man överhuvudtaget kan gå vidare med något förslag på byggnation som ökar på trafiken ännu mer.*

*I Fördjupad översiktsplan anges en ny vägdragnings öster om planområdet, detta då man såg att trafiklösningen att all trafik ska ledas på sigelhultsvägen inte är hållbar, speciellt som man i översiktsplanen öppnar upp för att området vid Äsperöd kan byggas ut med både flerbostadshus, villor och förskola. Dagens trafiklösning är redan så ansträngd att den redan idag behöver åtgärdas för att människor ska må bra och att de lagkrav som finns ska uppfyllas. Detta medför att det inte finns något annat val än att en ny väg måste byggas öster om planområdet. Och ett beslut om en sådan väg och sådana åtgärder måste fattas innan man kan fatta beslut om detaljplan och byggnation vid Rydingsberg 1, då det är en förutsättning för att byggnation överhuvudtaget kan ske.*

*Underlaget för hur mycket trafik som kör på sigelhultsvägen stämmer inte, detta då det gjordes utredningar 2010 hur mycket trafik som få kördes, och det var då uppe i 5000 bilar per dygn. Trafiken har sedan dess ökat. Så att man i alla beräkningar utgått från att det kör 3700 bilar per dygn ger missvisande siffror och det medför att även prognoserna som hela detaljplanen baseras på är felaktigt. Det har heller inte utförts, vad vi som bor på sigelhultsvägen sett, några trafikmätningar de senaste 2 åren vilket är underligt. Så vad baserar kommunen siffran 3700 bilar per dygn på Sigelhultsvägen, som har skickats till WSP per mail. När och hur har utredningar gjorts som visar på antalet 3700 bilar per dygn? Detta då det redan 2010 var uppe i 5000 bilar per dygn och trafiken har inte minskat utan snarare ökat. Trafikmätningar måste göras och då ska man mäta en vardag och ej under storledigheter då det enda som är av intresse är vad som är normalitet och max. Detta medför då även att prognosen för hur många bilar som man beräknar ska köra på vägen 2050 är felaktig. Fråga finns även om luftmiljö (höga avgaser), påverkan på husen (vibrationer) samt att själva vägen klarar av en ökning av trafik, detta då själva vägen (Sigelhultsvägen) spruckit och detta inte så långt efter den var nyligen asfalterad vilket torde innebära att underbyggnaden är bristfällig. När tung trafik kör på sigelhultsvägen så skakar husen vilket iaf borde utredas vidare innan man går vidare med något.*

*Ställer oss även frågande till att man bedömt att ingen miljökonsekvensbeskrivning behöver göras samt att man gjort en bedömning att byggnationen inte beräknas ge någon betydande miljöpåverkan. Har man då endast tagit med i beaktande själva byggnationen av bostadsområdet? Utredning som visar på dels varför man inte gjort en miljökonsekvensbeskrivning samt hur man kommit fram till slutsatsen att det inte finns några indikationer att miljön beräknas påverkas efterfrågar vi då det inte hänvisas till att någon utredning ens är gjord. En riskfaktor är att man inte haft rätt underlag för hur mycket trafik det är i dagsläget och då blir hela underlaget felaktigt. Se vad som skrivits om trafikmängd ovan. Löser kommunen frågan om hur trafiken ska ledas öster om planområdet och åtgärder för att lösa den akuta bullersituation som finns idag på Sigelhultsvägen, 80 dB är långt över de lagstadgade nivåerna, så kan en detaljplan för Rydingsberg 1 m.fl först bli aktuell efter det.*

**Kommentar:** Se sid 22

## **Gemensam kommentar till yttrande 25 till 42:**

Ovanstående yttranden berör sammanslaget samma punkter och har därför bemötts i gemensam kommentar nedan.

### **Trafik**

Trafiksituationen på Västgötavägen/Sigelhultsvägen/Äsperödsvägen är väl känd hos Samhällsbyggnad, gatorna är idag utsatta för hård belastning. Ur perspektivet biltrafik är området Äsperöd en återvändsgata utan vilket möjlighet att köra från området annan väg än den man kom in vilket är en olycklig lösning och ger negativ belastning ur trafikspekt.

Det går ej att frånsä att en exploatering i den ordning som nu provas kommer bidra till ett ytterligare ökat trafikflöde på berörda vägar.

För att avhjälpa detta finns det budgeterat för trafikförbättrande åtgärder på berörda sträckor, för att förbättra situationen för oskyddade trafikanter skapas en ny gång- och cykelbana utmed Äsperödsvägen, förbättring av befintlig gång- och cykelbana utmed Sigelhultsvägen samt åtgärder i korsningen Sigelhultsvägen/Västgötavägen för att förbättra säkerhet och framkomlighet.

Vad gäller den faktiska trafikmängden kommer denna i mesta möjliga mån att begränsas genom möjlighet till bilpool i nyexploaterat område, det är även mycket nära till hållplats och kollektivtrafik vilket förutses komma att nyttjas.

Det finns idag goda möjligheter till kollektivtrafik i området generellt. Den rådande trafikbelastningen är känd, den beror främst på nyttjandet av personbil som primärt transportmedel och för att avhjälpa situationen bör fler nyttja kollektivtrafiken som färdmedel och avlasta trafiken i området.

Ett ökat antal boende i området ger ökat underlag för kollektivtrafik vilket i förlängningen kan bidra till tätare avgångar och att fler väljer att nyttja kollektivtrafiken framför egna bilen, detta avhjälper trafiksituationen avsevärt.

Den avlastningsväg som finns utpekad i fördjupad översiktsplan finns i nuläget inte budgeterad, utpekandet i fördjupad översiktsplan innebär att det finns en ambition att genomföra vägen men detta ligger inte inom ramen av det pågående planarbetet. Vid en eventuell exploatering i enligt området utpekad i Översiktsplanen är denna väg en nödvändighet. Tills vidare har det bedömts att befintligt vägnät med nämnda förbättringsåtgärder klarar den ökade belastningen då planområdet är den del av befintligt Äsperöd.

Siffrorna som presenteras i bullerutredning baseras på prognoser och tidigare utförda mätningar, det är vedertagen metod vid framtagande av buller och trafikutredningar.

Behovet av bostäder i kommunen är stort, i synnerhet hyresrätter, förtätning av olika slag är att föredra då det ej medför att jungfrulig mark, t.ex. jordbruksmark eller naturmark, tas i anspråk samt att befintlig infrastruktur kan nyttjas. Detta medför en ökad belastning på befintlig infrastruktur men är ett effektivt tillvägagångssätt för att tillskapa välbehövda bostäder utan att skapa allt för stora motstående intressen. Motstående intressen är regel i detaljplaner, i denna detaljplanen är trafiksituationen/buller det enskilt största motstående intresset. Samhällsbyggnads ambition är att ha så få motstående intressen och efter bästa förmåga bemöta/lösa dessa som finns under planprocessens gång.

Samhällsbyggnad delar synen på en låg hastighet som fördelaktigt på sträckan, Samhällsbyggnad kan dock inte garantera att trafikanter håller den angivna hastigheten. Det är dock inte aktuellt med 30km/h på längre sträcka än vad som finns idag. Gatan ingår som en del i kommunens övergripande vägnät. Farthinder på Sigelhultsvägen kan komma att bli aktuellt men i dagsläget finns detta inte planerat.

Detaljplanen kommer som nämnts ofrånkomligen att medföra ökat trafik och ökat buller, det finns dock budgeterade lösningar för att i möjligaste mån avhjälpa situationen, behovet av bostäder är stort och tillskapandet av nya bostäder måste prioriteras.

### **Buller**

Bullersituationen är väl känd hos Samhällsbyggnad, berörda vägar är väl trafikerade vilket medför bullerproblematik. Bullerutredningar i detaljplaner tas fram primärt för att se hur tänka exploateringar påverkas av befintligt buller, med bakgrund av den redan kända bullersituationen har här utredningen även breddats för att se den påverkan exploateringen medför för befintliga fastigheter längs berörda vägar.

Genomförd utredning visar att bostäder längs berörda vägar idag är bullerutsatta och att exploateringen kommer att medföra ett marginellt ökat buller. Hur buller praktiskt upplevs är en relevant fråga men mätningar och utredningar i dBA är det underlag som vi kan nyttja och det är den måttstock som ska nyttjas för att studera nivåer i förhållande till riktvärden.

Beräkning visar att nuläget innebär en situation där närliggande fastigheter har en bullernivå som överskrider ekvivalent ljudnivå 60 dBA, den tillkommande trafiken kommer generera en ökning av detta buller men marginellt och en fråga om ett par dBA.

Naturvårdsverkets riktlinjer Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder anger att ekvivalent ljudnivå vid fasad i befintlig miljö byggd före 1997 ej bör överskrida 65 dBA, utredning visar att Inga befintliga fastigheter får en nivå överskridande 65 dBA. Dessa fastigheter har idag en ekvivalent nivå av ca 60-64 dBA vilket efter en exploatering lägger sig i fältet 60-65 dBA. Naturvårdsverkets riktlinjer anger att där ekvivalent bullernivå för befintlig bebyggelse uppförd innan 1997 överskrider 65 dBA ska skyddsåtgärder övervägas.

Bullerutredning visar att maximal nivå uppgår till kring 80 dBA för befintliga bostäder längs Sigelhultsvägen, det är dock den ekvivalenta nivån som bedöms och ställs i relation till riktvärdena. Bostäder och verksamheter längs exempelvis Bohusbanan, andra trafikerade vägar och andra bullerkällor har maximala nivåer som långt överskrider 80 dBA men det är den ekvivalenta nivån som bedöms även i de fallen.

Börssårsvägen togs inte med i första bullerutredningen då prioritet låg på Sigelhultsvägen och tänkt exploatering. Utredningen kommer att kompletteras med nuläge och redovisad påverkan på Börssårsvägen.

#### Buller/vibrationer under byggtiden

Gällande buller under byggtiden ska exploitör vid byggnation följa Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller. Vad gäller vibrationer och sprickbildningar ska nybyggnation inte orsaka skada på kringliggande fastigheter, skulle detta mot förmodan hända gäller Skadeståndslag (1972:207). Föreligger risk för sprickbildning bör kontakt tas med byggherren som kan utföra en förbesiktning på berörd fastighet.

#### Vägen till Thordengården

Det har säkerställts i plankarta att befintlig gång- och cykelväg mellan Äsperöd och Thordengården ska bevaras nuvarande syfte och sträckning. Det har i tidigt skede och i illustration i planbeskrivning redovisats som att denna ska nyttjas som bilväg för att försörja områdets norra delar. Detta är inte aktuellt, de norra delarna kommer bilvägen att nås genom trafik inom gulmarkerat område och gång- och cykelvägen bevaras.

#### Parkering

Detaljplanen reglerar inte antalet parkeringsplatser inom planområdet, det är kvartersmark där exploateringen försörjer de boende med parkeringar med stöd av gällande parkeringsnorm för Uddevalla kommun, kringliggande vägar och parkeringar ska inte belastas av exploatering avseende parkering.

#### Värde

Detaljplan reglerar inte fördelningen bostadsrätter/hyresrätter och tar inte ställning kring ekonomiska värderingar i detta. Vad som är känt är att det finns ett stort behov av bostäder och det måste finnas yta för att uppföra dessa, Samhällsbyggnad arbetar parallellt med många detaljplaner för att tillskapa fler bostäder i kommunen, bostadsrätter, hyresrätter, flerbostadshus, villor med mera. Det görs ingen bedömning om värdeminskning/ökning för kringliggande fastigheter avseende ett uppförande av specifikt hyresrätter, bedömningen som gjorts är att det behövs planläggas för fler bostäder i kommunen och detta är en av detaljplanerna som arbetas fram för att kunna säkerställa detta.

Det är viktigt att i dessa fall notera skillnaden mellan det enskilda intresset och det allmänna intresset, det kan ske att enskilda personer får avslag på ansökningar och bygglov på grunder där det enskilda intresset belastar det allmänna, exempelvis trafikökningar. Genom planläggning för bostäder i denna storleksordning tillgodoses ett stort allmänt intresse snarare än ett gynnande av enskild som belastar exempelvis trafiknätet.

### Betydande miljöpåverkan

I alla detaljplaner görs en bedömning av kommunen om tänkt exploatering räknas medför betydande miljöpåverkan, om planen medför en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram, detta samråds med Länsstyrelsen som här delar kommunens uppfattning. De flesta detaljplaner och exploateringar medför en naturlig miljöpåverkan, positiv eller negativ, betydande miljöpåverkan innebär dock att planen medför miljöpåverkan utöver vad som anses normalt och att åtgärder måste göras för att begränsa den påverkan. I denna detaljplan har det inte bedömts finnas faktorer som bidrar till en betydande miljöpåverkan i den bemärkelsen, bedömningen är plats och situationsspecifik, Denna detaljplanen, liksom de flesta andra, medför både positiva och negativa konsekvenser, det har bedömts att de positiva konsekvenserna är större än de negativa och att de negativa kan begränsas genom exempelvis trafikförbättrande åtgärder i befintligt vägnät.



## **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.

### **Generellt**

Planbeskrivningen uppdateras utifrån de kommentarer som har angetts i samrådsredogörelsen. Utöver detta har justeringar av redaktionell karaktär införts i plankarta och planbeskrivning. Berörda utredningar revideras och arbetas in i planhandlingar

### **Plankarta**

- Plankartan revideras så att befintlig stadsplan täcks in.
- Gemensamhetsanläggning läggs in över infarten till förskola
- Till bostadsområdet läggs användningen ”D” och ”S”, vård och skola, in, nuvarande gällande stadsplan medger dessa användningar för området och det avses fortsätta möjliggöra det.
- Tomt för förskola utökas mot gång-och cykelväg.
- Plankartan revideras så att ekar i anslutning till mark för bostäder kan bevaras.
- Bestämmelse om att geoteknisk utredning ska beaktas sätts in i plankartan.
- 

### **Planbeskrivning**

- Kompletteras med skuggstudie.
- Text om biotopskydd och verksamhetshistorik läggs in planbeskrivning
- Text om kollektivtrafik läggs in, text om buller revideras.
- Planbeskrivningen revideras avseende benämning på Gång- och cykelbanan.
- Planbeskrivningen revideras avseende förbättringsåtgärder i befintlig trafikmiljö.
- Text rörande miljö kvalitetsnormer för vatten och påverkan på detta läggs in.

## **SAMHÄLLSBYGGNAD**

Daniel Andersson  
planarkitekt