



UDDEVALLA KOMMUN  
MILJÖ OCH  
STADSBYGGNAD

Planen är antagen av miljö och stadsbyggnadsnämnden den 18 mars 2010 § 104.  
Detta beslut vann laga kraft den 26 maj 2011.

## ANTAGANDEHANDLING

### UTLÅTANDE EFTER UTSTÄLLNING tillhörande

Detaljplan för del av

### **KISSEBERG 1:4**

Uddevalla kommun

Detaljplanen har upprättats av Ditrix AB

Utlåtandet är upprättat av Miljö och Stadsbyggnad den 9 mars 2010

### HANDLÄGGNING

Detaljplan upprättad den 16 oktober 2009 har varit utställd för granskning i enlighet med PBL 5:23 under tiden från 22 oktober 2009 till 19 november 2009. Kungörelse om utställning infördes i Bohusläningen den 22 oktober 2009. Kungörelsen skickades den 21 oktober 2009 till berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Handlingarna har under utställningstiden funnits tillgängliga på Medborgarkontoret, Norgårdens bibliotek, i Stadshuset samt på kommunens hemsida [www.uddevalla.se](http://www.uddevalla.se).

Efter utställningen har det skett flera samråd mellan Åker-Kisslebergs Väg-förening och kommunen.

Plansamråd skedde under vintern 2009. Framförda synpunkter sammanfattades och kommenterades i en samrådsredogörelse, daterad den 2 juni 2009. Programsamrådet finns dokumenterat i en särskild redogörelse daterad den 9 december 2008.

### SAMMANFATTNING AV INKOMNA YTTRANDE samt MILJÖ och STADSBYGGNADS KOMMENTARER

#### 1 Länsstyrelsen, 19 november 2009

*A Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1§ PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa/säkerhet måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.*

*Länsstyrelsen befarar inte att riksintresse enligt miljöbalken påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas. Däremot måste restriktioner avseende markbelastning regleras i planbestämmelserna samt bullernivåer från väg- och tågtrafik redovisas som underlag inför bedömningen av om det som föreslås blir olämpligt med avseende på hälsa/säkerhet.*

**1 B** *Angående geotekniska synpunkter hänvisar Länsstyrelsen till yttrandet från SGI, daterat 2 november 2009. SGI påpekar att Vecturas beräkningar förutsätter att området bakom släntkrönet (kvartersmarken) även fortsättningsvis hålls obelastat, dvs ytterligare belastning av byggnader, uppfyllnader etc medges inte. Planbestämmelserna behöver därför kompletteras med restriktioner beträffande markbelastning. Alternativt medges viss belastning, vars storlek och utbredning i så fall behöver verifieras med kompletterande stabilitetsberäkningar. Befintlig planbestämmelse om att förstärkningsåtgärder ska utföras behöver revideras, datumet 1 juni ska vara 3 juni sam Lincona Byggkonsult läggs till. Länsstyrelsen förutsätter att SGI:s synpunkter tillgodoses innan planen antas.*

**Kommentar:** I samråd med geotekniker från Vectura har plankartan kompletterats med egenskapsområdet g2. Där gäller planbestämmelsen ”Ytterligare markbelastning får inte tillföras om inte kompletterande stabilitetsberäkningar visar att tillfredsställande stabilitet kan uppnås.” Datum mm revideras.

**1 C** *I planbeskrivningen konstateras endast att det kommer ske en trafikökning som anses vara acceptabel för denna typ av bostadsområde. Det framgår dock inte vilka bullernivåer som trafiken medför. Planen behöver kompletteras med dessa uppgifter innan planen antas.*

**Kommentar:** En bullerutredning har utförts av Lincona Byggnads AB. Den är daterad 26 november 2009. De tre mest bullerutsatta fastigheterna har studerats.

Ekvivalenta ljudnivån utomhus kommer att ligga på 49 - 53 dB(A), dvs klart under gällande riktvärdet 55 dB(A). Riktvärdet för ekvivalent nivå inomhus, 30 dB(A), klaras med ännu större marginal.

Maximal bullernivå utomhus vid fasad närmast trafikerad gata beräknas uppgå till 73 -79 dB(A). Riktvärdet för maximal ljudnivå vid uteplats är 70 dB(A). Riktvärdet för maximalnivå inomhus nattetid är 45 dB(A), varutöver 5 överskridanden får göras per dygn. Den tunga trafik som ger upphov till de högsta ljudnivåerna idag såväl som i framtiden sker endast sporadiskt dagtid, och i princip inte alls nattetid. Det finns också möjlighet att på varje villatomt anordna en uteplats i ljudlä. Exploateringen kan inte anses öka maximalnivåerna jämfört med dagsläget.

Miljö och Stadsbyggnad anser att trafikbullernivåerna i det befintliga bostadsområdet inte kommer att överstiga gällande riktvärden. Under byggnation kan dock större störningar ske temporärt, dock inte nattetid.

**1 D** *Kommunens bullerkartläggning gjordes 2007 och var en nulägesbeskrivning av bullersituationen inom kommunen. En bullerutredning måste även ta höjd för en framtida trafikering av järnvägen enligt Boverkets Allmänna råd 2008:1. Kommunen behöver ta kontakt med Banverket om lämpliga ingångsvärden för en bullerberäkning. Banverket kan inte med det underlag som presenterats ta ställning till om tillräcklig hänsyn tagits till bullerexponering från tåg. Därmed kan Länsstyrelsen inte bedöma i frågan om bullerpåverkan från väg och järnväg, något som måste klarläggas innan ett antagande av planen.*

**1 D Kommentar:** Akustikkonsulten har genomfört en bedömning utifrån värdena i kommunens bullerkartläggning från år 2007 och den av Banverket angivna möjliga framtida trafiken. Därmed skulle ekvivalentnivån bli ca  $50 + 4 = 54$  dB(A) på den mest utsatta punkten inom planområdets kvartersmark, d v s under riktvärdet på 55 dB(A). Även maximalnivån blir klart under riktvärdet som är 70 dB(A).

**1E** *Bullerutredning har utförts för en eventuell framtida Kärra-Grytingeled där man utgått från samma läge som skisserats i den fördjupade översiktplanen för Staden Uddevalla från 1996, samt en hastighetsbegränsning om 90 km/h och ÅDT om 25 000 fordon per dygn. Slutsatsen är att riktvärdena uppfylls om ett bullerplank uppförs utefter leden. Länsstyrelsen vill kommentera att förhållandena man utgått från kan ändras och risk finns att det inte är praktiskt möjligt att uppföra det bullerplank som erfordras. Därmed kan vägens läge behöva justeras.*

**Kommentarer:** Miljö och Stadsbyggnad har tillsammans med Tekniska kontoret studerat Vägverkets tidigare förslaget till trafikled och funnit att den med hänsyn till terrängen mm inte kan placeras i något annat läge i närheten av planområdet. Kommunen konstaterar således att Vägverkets förslag var mycket väl genomarbetat.

**1F** *Avståndet från till byggnad starkströmsledning måste vara minst 5 meter enligt Starkströmsföreskrifterna. Med avseende på magnetfält bör den av svenska myndigheter antagna Försiktighetsprincipen beaktas. Enligt planförslaget kommer närmaste hus att uppföras 20 meter från 40 kV luftledning. En byggnad som ligger på 20 meters avstånd från kraftledning kommer att vara påverkad av magnetfält. Länsstyrelsen anser att det är mycket olämpligt att uppföra bostäder så nära kraftledningarna med hänsyn till människors oro att exponeras för elektromagnetiska fält. Det finns dock inget underlag idag som kan påvisa att detta skulle vara farligt. Länsstyrelsen anser att kommunen bör Försiktighetsprincipen i dessa lägen.*

**Kommentar:** En beräkning visar på magnetfält om högst 0,2 mikroTessla, vilket uppfyller kommunens försiktighetsprincip. Miljö och Stadsbyggnad gör därmed bedömningen att avståndet 20 meter till bostäder är tillräckligt (se punkt 7C nedan).

**1G** *Beskrivningen angående stabilitetsåtgärder i bäckravinen är bristfällig. Planbeskrivningen bör redogöra för hur förstärkningsåtgärderna ska utföras och hur området kommer att förändras på kort och på längre sikt, något som Länsstyrelsen påpekade redan i samrådsskedet. Innan planen antas bör förutsättningen för dispens från strandskyddet vara bättre utredd.*

*Länsstyrelsen vill även påpeka att omgrävning eller utläggning av erosionskydd i biflöde till Kärån bör undvikas. Om det ändå är nödvändigt i samband med avschaktning och anläggande av tryckbank, måste återställning av vattendraget ske i samråd med naturvårdssakkunnig. Om stabilitetsåtgärder endast sker ovanför högsta förutsägbara vattennivå, behöver arbetet endast prövas enligt strandskyddsbestämmelserna. I annat fall krävs även att prövning sker enligt bestämmelserna om vattenverksamhet i 11 kap miljöbalken. Om mindre än 500 m<sup>2</sup> bottenyta berörs kan ärendet hanteras av Länsstyrelsen, i annat fall krävs vattendom av Miljödomstolen.*

**Kommentar:** Enligt geokonsulten ska de stabilitetshöjande åtgärderna utföras genom att slänkrön avschaktas. Det ska således inte byggas någon

tryckbank och erosionsskydd ska heller inte utföras. Avschaktningen omfattar gräsbevuxna ytor och går till så att matjorden schaktas av varefter lera tas av och körs bort. Därefter läggs matjorden tillbaka, dock givetvis inte under blivande huskroppar. När gräset vuxit upp blir marken utanför kvartersmarken i princip återställd till det utseende som den hade innan exploateringen påbörjades, men med en lägre höjd. Arbetena påverkar inte bäckfåran eller trädvegetationen i bäckravinen.

**1 H** *Kommunen behöver komma in med ansökan om upphävande av strandskydd inom kvartersmark. Ansökan bör inkomma till Länsstyrelsen så att beslut kan tas innan planen antas.*

**Kommentar:** Länsstyrelsen beslutade den 7 december 2009 att upphäva strandskyddet inom kvartersmark, under förutsättning att detaljplanen vinner laga kraft.

**1 I** *Banverket vill påminna om att möjligheten att korsa järnväg regleras genom servitut till vilka fastigheter och ändamål knyts. Stamfastighetens rätt att ta väg över järnvägen får inte föras vidare till de nya fastigheterna inom planområdet. Någon allmän rätt att ta väg över järnväg finns inte. Banverket håller med om att det ensidigt inte är detaljplanen för Kissleberg 1:4 som aktualiserar frågan om att skapa goda förhållanden för de boende i området. Banverket förutsätter dock att Uddevalla kommun kommer att ta ett helhetsgrepp kring rekreation och rörligt friluftsliv och ta ställning till hur järnvägs korsningarna i området bör användas.*

**Kommentar:** En diskussion mellan kommunen och Banverket kan föras angående plankorsningarna i området. I det här planärendet hänvisas dock till kommunens tidigare ståndpunkt att det är mindre sannolikt att boende just från planområdet skulle medföra någon nämnvärd ökning av gång- och cykeltrafiken på obebod övergång. För skol- och arbetsresor från planområdet används inte plankorsningarna. Miljö och Stadsbyggnad instämmer i att stamfastighetens rätt att ta väg över järnvägen inte får föras vidare till de nya fastigheterna inom planområdet. Det rörliga friluftslivet, vare sig man bor på nuvarande Kissleberg 1:4 eller inte, bör tydligt hänvisas till den befintliga vägkorsningen Groröd som har både ljus- och ljudsignalanläggning. Avståndet från den nuvarande "servituts korsningen" vid Kissleberg 1:4 är ca 320 meter mot nordväst. Se även 2 C nedan.

**1 J** *Planen behöver uppdateras angående vilka datum som trafikutredningen kompletterats. Att marken ska vara tillgänglig för dagvattenmagasin i planens sydöstra spets finns inte med i planbestämmelserna.*

**Kommentar:** Planen kompletteras med tillkommande utredningars datum. Marken i planens sydöstra spets är redan markerad som "magasin" vilket står för "Marken ska vara tillgänglig för dagvattenmagasin".

**1 K** *Skanova upplyser i sitt yttrande att det finns en serviskabel in till befintligt hus. Skanova förutsätter att exploitören står för kostnaderna om anläggningen måste flyttas.*

**Kommentar:** Uppgiften noteras.

## **2 Banverket, 20 november 2009**

*A Bohusbanan är av riksintresse för kommunikationer i enlighet med miljöbalken 3 kap 8 §. Exploatering nära järnvägen får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av järnvägsanläggningen.*

*2 B Det finns scenarion som Banverket jobbar med avseende möjlig framtida trafik på Norra Bohusbanan. Vid det aktuella området är lämpliga ingångsvärden för en bullerberäkning angett i antal tågpassager/dygn följande:*

*Godståg: 10 st, medellängd 350, max 450 m, 90 km/h*

*Moderna motorvagnar: 10 st, medellängd 80 m, max 100 m, 110 km/h*

*Totalt: 20 tågpassager/dygn*

*Med det underlag som presenterats är det inte möjligt att ta ställning till om tillräcklig hänsyn tagits till bullerexponeringen från tåg på planområdet.*

**Kommentar:** Se punkt 1 D ovan.

*2 C Dalgången norr om planområdet beskrivs som "stadsnaturområde av särskilt värde". Syftet är att öka allmänhetens tillgång till dalgången. Det kommer innebära ett större tryck mot följande plankorsningar:*

*-Hede – enskild väg med ljus- och ljudsignalanläggning*

*-Bubergget – enskild väg utan skyddsanordning*

*-Kissleberg – ägoväg utan skyddanordning*

*-Groröd – enskild väg med ljus- och ljudsignalanläggning*

*Frågan kring människorts rörelser i området måste utredas vidare.*

**Kommentar:** Se punkt 1 I ovan.

## **3 Vägverket, 2 november 2009**

*Har inget att erinra mot planförslaget.*

## **4 Statens Geotekniska Institut, 2 november 2009**

*A Bestämmelse g behöver revideras; 1 juni ska vara 3 juni och "Lincona Byggkonsult" läggas till. SGI vill även uppmärksamma att Vecturas beräkningar förutsätter att området bakom slänkrönet – kvartersmarken - även fortsättningsvis hålls obelastat, d v s utan belastning av byggnader och utan uppfyllnader. Plankartan behöver därför kompletteras med restriktioner beträffande markbelastning (huruvida byggnader ska kompensationsgrundläggas, pålgrundläggas etc kan dock anstå till byggskedet). Alternativet medger viss belastning, vars storlek och utbredning i så fall behöver verifieras med kompletterande stabilitetsberäkningar.*

**Kommentar:** Se punkt 1B ovan.

*4 B SGI gör, grundat på den presenterade karteringen, bedömningen att risk för blocknedfall inte föreligger.*

*4 C SGI har inte granskat frågeställningar som berör eventuella markvibrationer från järnvägen.*

**Kommentarer:** Miljö och Stadsbyggnad bedömer det vara osannolikt att eventuella vibrationer från järnvägen skulle kunna påverka planområdet.

## **5 Bohusläns museum, 10 november 2009**

*Har inget att erinra mot planen.*

## **6 Skanova, 28 oktober 2009**

*Skanova har en serviskabel till befintligt hus. Kan inte anläggningarna vara kvar i sitt nuvarande läge, förutsätts att exploatören står för kostnaderna för ev flyttning. I samband med projektering bör utsättning av kablar ske, ring 020-53 10 00.*

*Har i övrigt inget att erinra mot planen.*

**Kommentar:** Se punkt 1K ovan.

## **7 Miljö och Stadsbyggnad, Miljöavd, 19 november 2009**

*A Vatten och avlopp: Dagvatten tas om hand genom hålrumsmagasin i vägar, eventuellt kompletterat med stenkistor. Hela området kopplas till kommunalt vatten och avlopp.*

*7 B Hälsoskydd: Radon, har beskrivits. Inget att tillföra. Bullerutredning finns. Inget att tillföra. Högspänningsledning har beaktats. Avstånd 20 meter till bostäder anses tillräckligt.*

*7 C Naturvård: Planen redogör för att det krävs förstärkningsåtgärder inom strandskyddat område och att en bro ska renoveras/nyanläggas. Båda dessa åtgärder kräver dispens och bör prövas innan planen antas. Om nyanläggandet av bron innebär åtgärder i vattenmiljön ska det först anmälas till Länsstyrelsen. I samband med förstärkningsåtgärderna är det viktigt att marken återställs på ett sätt så att allmänheten har möjlighet att nyttja den, precis som idag. Det är viktigt att lövträden längs vattendraget bevaras och att även den döda ved som finns längs vattendraget får vara kvar.*

**Kommentar:** Noteras. Se även 1 G ovan.

## **8 Lantmäterimyndigheten, 18 november 2009**

*Ett antal synpunkter angående grundkarta, fastighetsförteckning, plankarta och genomförandebeskrivning.*

**Kommentar:** Planhandlingarna uppdateras i enlighet med Lantmäterimyndighetens synpunkter.

## **9 Niklas Knipplén, Kissleberg 1:33, 17 november 2009**

*Är nyinflyttade i Kissleberg. Planerar att söka bygglov och uppföra ett garage i anslutning till den planerade refugen /chikanen. Undrar om det är möjligt att placera refugen på annan plats.*

**Kommentar:** Diskussion har påbörjats med exploatören och vägföreningen inför detaljprojekteringen. Målsättningen är att alla befintliga tomter ska kunna få en bra infart till befintliga eller tillkommande bilplatser.

### **10 Barbro och Jorma Hellberg, Kissleberg 1:35, 17 november 2009**

*Motsätter sig allt som genererar mer trafik inom området då det egna huset ligger endast 3,25 meter från vägbanan och man redan idag har ont av buller och vibrationer, särskilt nattetid. Vintertid är det ännu värre då backens lutning gör att man oroar sig för att bilar ska glida in i trädgården. Trafikökningen kommer bli ca 550% förbi den egna fastigheten om byggnationen blir av. Att bygga en trottoar på Boströmssidans södra sida hjälper inte. Däremot skulle den ge mycket merarbete med skottning, sandning och skadeståndsansvar om någon skadar sig.*

*Trafiken ger även problem med vibrationer. Vägarna byggdes på lera för lastbilar med mycket mindre totalvikt än idag. Även personbilarnas antal var mycket mindre. År 2000 kontrollerades den egna fastigheten och då var alla golv och väggar raka. Idag finns sprickor efter att trafiken har ökat samt VA och fjärrvärme dragits fram. Om planområdet byggs ut måste det klart framgå vem som ska ersätta husägare för skador som uppkommer. Det känns inte bra för miljön att ha ett ny värmecentral*

**Kommentar:** Trafikfrågan har studerats extra noga under hela planarbetet, inte minst med tanke på det faktum att flertalet hus ligger nära gata. Farthinder på Boströmsvägen och Kisslebergsvägen bedöms sänka hastigheten och väsentligt förbättra trafiksäkerheten jämfört med idag. Hindren kan utföras såsom avsmalningar eller chikaner eftersom gupp skulle öka markvibrationerna. Enkelriktningen av den övre delen av Boströmsgatan fördelar den tillkommande trafiken något jämnare inom området. Trottoarer förbättrar trafiksäkerheten. Trottoar på samma sida av gatan som den egna fastigheten ökar avståndet mellan vägbanan och hus, något som följaktligen bör förbättra bullersituation något.

För de familjer som bor nära slutet av Kisslebergsvägen där trafiken i dagsläget bara går till några enstaka fastigheter, är det ofrånkomligt att ökningen av trafikrörelser procentuellt blir mycket stor när bostadsområdet byggs ut, men dock utgående från en ganska låg nivå.

Besiktning av berörda fastigheter kommer att ske innan byggnation påbörjas. Om senare besiktning visar på skadliga förändringar får sakkunnig bedöma om skadorna i så fall beror på byggtrafiken eller annan inverkan av exploateringen. Exploatören står för eventuella skador som uppstår på gata av byggnationen.

Tidigare föreslagen biobränsleeldad värmecentral utgår. Den planeras att ersättas av mindre värmecentraler baserade på bergvärme kompletterad bl a med solenergi.

### **11 Camilla Olsson och Petri Anttila, Kissleberg 1:43, 18 november 2009**

*Motsätter sig en stor ökning av trafiken. Det är för mycket redan idag och många kör för fort. Anser att gatorna i området är i dåligt skick och att det finns stor risk för sättningar i husen.*

**Kommentar:** Se punkt 10 ovan.

### **12 Roger och Pernilla Steffner, Kissleberg 1:66, 19 november 2009**

*Anser att en ökad trafikmängd på Kisslebergsvägen är olämplig. Redan idag är sättningar och vibrationer ett stort problem. I korsningen Kisslebergsvägen – Talmansvägen placerades i samband med dragningen av fjärrvärme en vägbrunn ca 10 cm för lågt. Det medför att det egna huset vi-*

*brerar/gungar när bilar och framför allt tung trafik kör förbi. Vill därför att brunnen höjs. Vill även att besiktning av fastigheten sker innan byggstart. Anser vidare att avsaknaden av trottoarer gör området trafikosäkert. Gångvägen mellan Kisslebergsvägen och Boströmsvägen kommer sannolikt inte att snöröjas med tanke på det räcke som ska monteras vilket medför att de gående hänvisas till körbanan under den mörka tiden på året. Förutom trafiksituationen har man inget att invända mot detaljplanen utan är positiva till planbeskrivningen.*

**Kommentar:** Angående brunnen i gata hänvisas till Tekniska kontoret. I övrigt, se punkt 10 ovan.

### **13 Gillis och Siv Svensson, Kissleberg 1:90, 9 november 2009**

*Att utöka befintligt villaområde med fler bostäder, utökad hotellrörelse och kvartersgård för uthyrning av större fester passar inte. Anser att det inte längre känns tryggt att bo i området. Det egna huset från 1955 ligger endast 3,5 meter från gatan. Två gånger har man fått stenskott på fönstren. Trafiksituationen såg helt annorlunda ut på 50-talet. Vill inte heller ha trottoar utanför huset då man aldrig haft det tidigare och inte vill börja skotta snö när man blivit äldre.*

**Kommentar:** Just eftersom trafiksituationen har förändrats så mycket sedan området byggdes, har frågan studerats extra noga, se punkt 10 ovan.

Lov för ändrad användning av fastigheten Kissleberg 1:4, från vårdhem till småskaligt hotell beviljades redan 2002. Verksamheten vänder sig i första hand till företag som har tillfälliga projektuppdrag i Uddevallatrakten och för korttidsboende.

Kvartersgården planeras vara ett komplement till de seniorbostäder - eller trygghetsbostäder för äldre - som det planeras för inom planområdet. De som bor i trygghetsbostäder ska ha tillgång till gemensamhetslokal, personal och möjlighet till gemensamma måltider. Gemenskapen är viktig, utomhusbelysningen och att man vet vilka som bor på samma ställa. Även närboende kan ha tillgång till denna service och plats för mindre samkväm. Om gångbana behövs för att förbättra säkerheten får man som boende acceptera snöskottning, precis som det är på många andra bostadsgator i staden.

### **14 Barbro Thulin och Kjell Hagberg, Kissleberg 1:91, 17 november 2009**

*Protesterar mot en ökad trafik på Boströmsvägen. Är oroliga för de sättningar som trafik och arbete i närområdet kan ge upphov till. Vem bekostar eventuella skador? Farthinder borde redan ha varit på plats eftersom hastigheten ofta är för hög. Det egna huset ligger endast ca 3,5 meter från gatan.*

**Kommentar:** Se punkt 10 ovan.

### **15 Gunilla och Kenth Engberg, Kissleberg 1:95, 11 november 2009**

*Motsätter sig att det bedrivs och byggs vandrarhem i ett lugnt bostadsområde. Enkelriktning löser inga trafiksäkerhetsproblem. KomBos gäster kör alldeles för fort. Den lerhaltiga marken tillåter inte en ökad trafik. Vid fjärrvärmeinstallationen satte sig den egna altanen. Vem betalar för skador som kan uppstå vid byggnation? Anser vidare att planområdet inte lämpar*



*sig för seniorboende. Bifogar och hänvisar till en artikel i Bohuslänningen från 2 november 2009 om att äldre helst vill bo i centrum, längs hamninloppet mm och att närhet till livsmedelsaffär, vårdcentral och allmänna kommunikationer.*

**Kommentar:** Seniorboende i Kissleberg kan attrahera boende i större och lite äldre villor i övriga Kissleberg som söker ett marknära boende med liten och lättskött tomt i det område där de redan bor. Det finns en stor generell efterfrågan på seniorbostäder. I övrigt se punkt 10 och 13 ovan.

#### **16 Susanne och Daniel Anderberg, Kissleberg 1:97, 14 november 2009**

*Vänder sig mot utökad uthyrningsverksamhet och korttidsboende i anslutning till befintligt villaområde. Det ökar trafiken och de tillfälligt boende visar inte hänsyn till de permanentboende längs vägen. Säkerhetsaspekten är heller inte att förringa.*

*Anser att grupphuset ser så små ut att det tyder på att det egentligen är ett fritidshusområde som planeras. Önskar inte bo i ett fritidshusområde.*

*En byggnation av planområdet skulle innebära en stor mängd trafik; även värmecentralen skulle bidra till detta. Eftersom befintliga fastigheter vilar på ostadig grund, lera, är risken stor för sättningar. Detta avhjälps inte med föreslagen enkelriktning.*

*Idag har man trafik från tre hushåll förbi den egna fastigheten. Påpekar att den nya infarten placering innebär en extrem ökning.*

*Anser att de friliggande villorna bör begränsas till max ett plan för att harmoniera med befintliga hus och för att minska risken för insyn.*

*Trottoaren på Kisslebergs övre del bör placeras på motsatt sida.*

**Kommentar:** Det är enligt Plan- och bygglagen inte möjligt att skilja på permanent och fritidsboende. I detta attraktiva läge nära Uddevalla centrum planeras dock för grupphus för permanentboende. Den föreslagna byggrätten tillåter att man uppför småhus med ungefär samma byggarea som befintliga hus. Utformning av husen fastställs i bygglovsansökan som beviljas först efter att planen antagits.

Enligt planbestämmelse måste de tre nya enbostadshusen placeras med gaveln mot Kisslebergsvägen. Detta för att bygga vidare på de befintliga enbostadshusens plangeometri. Detta öppnar upp mot naturmarken i norr och minskar något insynen till befintliga hus. Planbestämmelsen tillåter så kallade souterränghus, 1½-plans hus. Detta bedöms som det rimliga med tanke på att marken sluttar och omöjliggör rena 1-plans hus.

I övrigt se punkt 10 ovan.

#### **17 Ingela och Håkan Edvardsson, Kissleberg 1:98**

*Är redan idag störda av trafiken till KomBo, även nattetid. Anser att utbyggnaden innebär en ökning av tung trafik bl a till värmecentralen.*

*Accepterar inte en camping eller hus som ser ut som campingstugor eftersom det redan nu är för mycket oväsen på helgerna. Här om natten ringde några personer som skulle till KomBo på dörren kl 3 på natten.*

*De nya villorna bör bara ha ett plan för att minska insyn och harmoniera med befintligt område.*

*Trottoaren bör placeras på motsatt sida. Anser att enkelriktade gator endast förekommer i städer.*

**Kommentar:** Se punkt 10 och 16 ovan.

**18 Bertil och Oili Olsson, Kissleberg 1:100, 17 november 2009**

*Motsätter sig att det byggs en trottoar längs Broströmsvägen då det kommer bli för lite plats för att köra in och ut på tomten med husvagn påkopplad. Vill heller inte se någon ökning av trafiken inom området då det redan idag har trafik mer än vad det är byggt för.*

**Kommentar:** Se bl a punkterna 9 och 10 ovan.

**19 Gull-Maj och Carl Ilerud, Boströmsvägen 5, 17 november 2009**

*Anser att trafiken redan idag är alldeles tillräcklig till och från KomBo. Vägarna är inte planerade för den tunga trafik som bygget kommer att medföra.*

**Kommentar:** Se punkt 10 ovan.

**20 Kimmo och Christina Eerola, Boströmsvägen 2, 13 november 2009**

*Motsätter sig ev byggnation inom planområdet pga av trafikökningen. Anser också att hastigheten redan idag är för hög. Många barn och ungdomar passerar Boströmsvägen - Talmansvägen på väg till skola och buss. Oroar sig för de skador som ytterligare trafik kan ge på den egna fastigheten. Anser dessutom att vandrarhemsverksamhet i området är olämpligt. Den genererar mer trafik med höga hastigheter, något som man redan påpekat för ägaren. Hänvisar även till tidigare insända synpunkter.*

**Kommentar:** Se punkt 10 ovan.

**21 Susanne Johansson och Per-Åke Larsson, Kisslebergsvägen 5, 19 november 2009**

*Befarar att ett fint och lugnt område kommer förstöras om planområdet bebyggs. Anser att tunga lastbilar inte hör hemma i Kissleberg, något som kommer bli fallet under byggnation och vid leverans av biobränsle var tredje vecka. Anser även att enkelriktning inte hör hemma i området. Det kommer bara öka hastigheten nedför Kisslebergsvägen. Om planområdet bebyggs måste det ske med tanke på de oskyddade barnen; trottoarer måste anläggas längs hela Kisslebergsvägen. Dessa kompletteras med farthinder som verkligen sänker hastigheten.*

**Kommentar:** Se punkt 10 ovan.

**22 Simone och Claus Jörgensen, Talmansvägen 49, 13 november 2009**

*Undrar varför det inte gjorts någon geoteknisk utredning för den motsatta sidan av berget och för befintliga fastigheter längs Boströmsvägen, Talmansvägen och Kisslebergsvägen där man kan förvänta sig mycket tunga transporter till och från Kissleberg 1:4 under byggnation. Även värmecentralen kommer generera transporter, något som kan ifrågasättas med tanke på miljön. Anser att det inte kommer att räcka med att enkelrikta Boströmsvägens övre del. Oroar sig för sättningskadorna på va, hus och grunder. Undrar vem som kommer stå för de skador som man befarar kommer att uppstå. Undrar också om husen kommer att besiktigas innan byggnation påbörjas. Tycker att hög hastighet och trafikmängd redan idag är ett problem längs Talmansvägen där skolbarnen lever farligt utan trottoar utefter hela gatan.*

**22 Kommentar:** Den geotekniska utredningen har utförts för att fastställa om och hur det går att bebygga planområdet. Innan byggnation kommer besiktning av fastigheter i närområdet utföras. I övrigt se punkt 10 ovan.

### **23 Jorma och Barbro Hellberg m fl, 55 underskrifter**

Har lämnat in en protestlista med en namninsamling som är en exakt kopia av en namninsamling som var inlämnad till samrådet. Se punkt 30 i samrådsredogörelsen.

### **24 Vattenfall, 18 november 2009**

*A Vissa förtydliganden bör göras i planbeskrivningen. Byggnadsförbud på 5 meter gäller transformatorstationen, inte jordkablarna. Vattenfall vill även uppmärksamma att det inte får växa upp några träd eller buskar som är hinderliga eller farliga för luftledningarna, enligt avtalsservitut. Vid framtida avstyckningar ska Vattenfalls rättigheter gälla även styckningslotterna.*

**Kommentar:** Planbeskrivningen justeras och kompletteras.

### **Yttranden som inkommet efter utställningstidens slut.**

**25 Benny Olsson, Boströmsvägen 3, inkom 25 november 2009**

**26 Ralf Bengtsson, Kissleberg 1:33, inkom 30 november 2009**

## **EXPLOATERINGSAVTAL mm**

Ett exploateringsavtal är tecknat mellan exploatören och Tekniska kontoret. Det förväntas godkännas av Tekniska Nämnden den 18 mars 2010. I avtalet regleras bl a byggande av vägar och VA-ledningar inom planområdet, men däremot inte trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder utanför planområdet.

Åker- Kisslebergs vägförening är huvudman för Kissleberg GA:1, som bl a omfattar Kisslebergsvägen, Boströmsvägen och Talmansvägen, men Tekniska Nämnden sköter vägunderhållet enligt ett avtal. Förändringar inom vägområdet, såsom t ex trafiksäkerhetsförbättrande anordningar på vägbanan, måste godkännas av vägföreningen eller beslutas av lantmäteriet vid en omprövning av gemensamhetsanläggningen. Miljö och Stadsbyggnad förordar att exploatören försöker komma överens med vägföreningen om åtgärder som föreningen kan godkänna.

## **SAMMANFATTNING**

Inkomna synpunkter från sakägare handlar i huvudsak om stora olägenheter med trafiken till nuvarande och blivande uthyrningsverksamhet. (Kombo). Miljö och Stadsbyggnad samt Tekniska kontoret bedömer att trafiksituationen inte blir oacceptabel, även om vissa fastigheter förvisso berörs av stora trafikökningar. En viktig förutsättning är att hastighetsdämpande/trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder genomförs enligt utställda planhandlingar eller med en likvärdig lösning.

Myndigheternas synpunkter, i huvudsak från staten genom Länsstyrelsen har kommenterats och i många fall föranlett justeringar/revideringar av planhandlingarna. Därmed anser Miljö och Stadsbyggnad att planen är redo för antagandeprövning.

## REVIDERINGAR

En planbestämmelse omformuleras enligt följande:

”Bygglov får inte lämnas innan trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder vidtagits i huvudsak enligt trafikutredning av Lincona *datum* eller enligt en likvärdig lösning. Slutlig utformning bestäms av väghållaren eller vid en omprövning av gemensamhetsanläggningen”.

De ovan föreslagna revideringarna av planhandlingarna förtecknas i slutet av planbeskrivningen. Revideringarna är godkända av exploatören och berör inga sakägare negativt. Därför behövs inga ytterligare godkännanden och inte heller någon ny utställning.

## UNDERRÄTTELSE ENLIGT PBL 5:27 resp 5:30 mm

Utlåtandet skickas för kännedom till följande:

Åker-Kisslebergs Vägförening

Niklas Knipplén, Kisslebergsv 17, (1:33)

Barbro o Jorma Hellberg, Boströmsv 22 (1:35)

Camilla Olsson o Petri Anttila, Kisslebergsv 18 (1:43)

Roger o Pernilla Steffner, Kisslebergsv 3 (1:66)

Gillis o Siv Svensson, Boströmsv 20 (1:90)

Barbro Thulin o Kjell Hagberg, Boströmsv 18 (1:91)

Gunilla o Kenth Engberg, Kisslebergsv 24(1:95)

Susanne o Daniel Anderberg, Kisslebergsv 27 (1:97)

Ingela o Håkan Edvardsson, Kisslebergsv 25 (1:98)

Bertil o Oili Olsson, Skogsstigen 1 (1:100)

Gull- Maj o Carl Ilerud, Boströmsv 5 (1:77)

Kimmo o Christina Eerola, Boströmsv 2 (1:84)

Susanne Johansson o Per-Åke Larsson, Kisslebergsv 5 (1:44)

Simone o Claus Jörgensen, Talmansv 49 (1:81)

Ralf Bengtsson, Kisslebergsv 8 (1:38)

Ann o Kenneth Brattberg, Kisslebergsv 19 (1:34)

Robert o Jeanette Petri, Boströmsv 7 (1:78)

Robert Myrberg, Bergsvägen 12 (1:80)

Ulla o Leif Fröling, Talmansv 45 (1:83)

Benny Olsson, Boströmsv 3 (1:76)

Kjell o Kristina Karlsson, Kisslebergsv 10, (1:39)

Magnus Karlsson, Kisslebergsv 14 (1:41)

Sven o Gerd Mårtensson, Boströmsv 13 (1:55)

Sonja Bergström, Kisslebergsv 25 (1:98)

Maj-Britt o Sune Resenius, Kisslebergsv 29 (1:96)

Klarry Ottsjö, Kisslebergsv 31 (1:104)

Leif Fröling, Talmansv 45 (1:83)  
Leif o Anna-Lisa Larsson, Boströmsv 4 (1:85)  
Jan Peter Lindgren, Boströmsv 14 (1:93)  
Frank Hugo Olsson, Boströmsv 16 (1:92)  
Margareta o Stig Christenson, Boströmsv 12 (1:89)  
Kristian Bäckström o Jill Jönsson, Boströmsv 9 (1:79)  
Enar Ludvigsson, Boströmsv 8 (1:87)  
Stefan o Lena Seger, Boströmsv 6 (1:86)  
Anders Larsson o Anna-Maja Robertsson, Talmansv 43, (1:74)  
Rune Hagstedt, Talmansv 58, (1:23)  
Sven o Lise Noord, Talmansv 60 (1:37)  
Solveig Andersson, Talmansvägen 64 (1:62)  
Solveig Andersson, Simhoppsvägen 55, 451 77 (1:62)  
Nils Arne Olsson, Boströmsv 1 (1:75)  
Ingrid o John Andersson, Talmansv 66 (1:63)  
Ralf o Lilian Bengtsson, Kisslebergsv 8 (1:38)  
Marie Wallin, Talmansv 68 (1:64)  
Marita o Sören Sandberg, Kisslebergsv 7 (1:45)  
Mia Tangegård, Kisslebergsv 17 (1:33)  
Berit Johansson, Kisslebergsv 22 (1:94)  
Conny Hilmersson, Kisslebergsv 15 (1:32)  
Bo Lennart Landin, Kisslebergsv 13 (1:48)  
Kristina Simberg, Kisslebergsv 20 (1:31)  
Camilla Olsson o Magnus Karlsson, Kisslebergsv 14 (1:41)  
Anders Ludvigsson o Lena Ernflykt, Kisslebergsv 11 (1:47)  
Tomas o Agneta Hansson, Kisslebergsv 16 (1:42)  
Kristoffer Abrahamsson, Kisslebergsv 9 (1:46)  
Anja Wikstrand, Bäckgränd 2 (1:25)  
Anja Wikstrand, Herrrestad-Groröd 102, 451 94 Ua  
Glenn Fredriksson, Boströmsv 10 (1:88)  
Glenn Fredriksson, Svälte 141, 451 98 Ua (1:88)  
Gun Brandt, Boströmsv 17 (1:99)  
Ulrika o Simon Anders Simberg, Kisslebergsv 12 (1:40)  
Monica Larsson, Kisslebergsv 6 (1:30)  
Arne Eriksson, Talmansv 47 (1:82)

samt till länsstyrelsen.

Samtliga ovanstående ska få en överklagandeanvisning om planen antas. Länsstyrelsen kommer att få en begäran om prövning enligt PBL 12:1.

#### MILJÖ OCH STADSBYGGNAD



Hans Johansson  
Planchef



Mats Windmark  
planarkitekt

---