



ANTAGANDEHANDLING

SAMRÅDSREDOGÖRELSE tillhörande

DETALJPLAN för

KV SPÅNGEGÄRDET 1 och 2 m fl, Uddevalla kommun

Samrådshandling upprättad av Miljö och Stadsbyggnad den 27 februari 2004

Samrådsredogörelse upprättad den 8 juni 2004

HANDLÄGGNING AV SAMRÅDET

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 12 december 2002 att samråd om detaljplanen skulle ske. Planförslaget skickades på remiss till kommunala och regionala instanser m fl under tiden 15 mars – 30 april 2004. De närmast berörda sakägarna erhöll också planförslaget. Sakägare inom och i anslutning till planområdet inbjöds till ett informations- och samrådsmöte som hölls i Stadshuset den 1 april. Under samrådstiden fanns kompletta planhandlingar tillgängliga på Medborgarkontoret i Rådhuset samt hos Miljö och Stadsbyggnad i Stadshuset. Efter samrådstiden bearbetades förslaget och de närmast berörda sakägarna fick ta del av, och lämna synpunkter på, detta bearbetade förslag under maj månad.

SAMMANDRAG AV INKOMNA SYNPUNKTER OCH MILJÖ OCH STADSBYGGNADS KOMMENTARER

KOMMUNALA INSTANSER

1. Kultur- och fritidsnämnden, 21 april 2004

Betonar vikten av konstnärlig utsmyckning gällande ny vägdragning och cirkulationsplats.

Kommentar: Synpunkten redovisas förslagsvis i genomförandebeskrivningen.

2. Näringsliv och arbetsmarknad, 26 april 2004

a) Då ny planskild korsning för gång-/cykeltrafikanter byggs under väg 44 norr om planområdet bör också busshållplatser förläggas i anslutning till tunneln.

Kommentar: Det ingår i Vägverkets projekt.

b) Framdeles kan busstrafiken till Herrestad komma att förtätas och hållplatser på Frölandsvägen, i planområdets sydliga del, kan då bli aktuella.

Kommentar: Utrymme bedöms finnas inom område markerat som huvudgata.

3. Tekniska nämnden, 3 maj 2004

Tillstyrker fortsatt planarbete.

REGIONALA OCH CENTRALA INSTANSER

4. Länsstyrelsen, 26 april 2004

Anser att planförslaget behöver kompletteras och förtydligas avseende de geotekniska frågorna för att kunna tjäna som underlag för en bedömning av om förslaget blir olämpligt med avseende på hälsa och säkerhet.

a) För att säkerställa stabiliteten mot Kärraån föreslås i den geotekniska utredningen att restriktioner för laster bakom släntrönet införs. Särskild planbestämmelse (b_1) har införts på plankartan. Bestämmelsen är otydlig och kan misstolkas. I utredningen framgår nämligen att angivna laster är maximala laster som kan tillåtas, dvs totala ytlaster i form av byggnader, uppfyllningar, upplag etc och inte enbart upplag. SGI föreslår därför att planbestämmelsen förtydligas. Begränsningslinjerna för maximala laster i nordöstra delen av planen i anslutning till huvudgatan bör dessutom ses över. Lastrestriktioner bör gälla även inom u-området.

Kommentar: Planbestämmelsen förtydligas och kompletteras.

b) Inom området med bef byggnad anges i planen inga restriktioner. I den geotekniska utredningen rekommenderas dock att inga nya laster bör påföras här. Byggnaden är pålad och huvuddelen av dagens laster överförs således med pålar. Vid ev framtida förändringar inom området är det dock nödvändigt att tillse att inga nya laster påförs marken. Detta bör på lämpligt sätt redovisas och säkerställas i planen.

Kommentar: Plankartan kompletteras med bestämmelse.

c) Stabiliteten mot Kärraån för den östligaste delen av planområdet (området för huvudgata) är inte tillfredsställande. I planbeskrivningen anges att stabilitetsproblemen här skall utredas vidare i samband med projektering av vägen. SGI vill framhålla att detta är nödvändigt liksom att erforderliga åtgärder vidtas så att tillfredsställande stabilitet för vägen erhålls vid utbyggnad av denna. Rekommenderas att detta säkerställs i planen med en bestämmelse.

Kommentar: Plankartan kompletteras med en bestämmelse.

d) I den geotekniska utredningen redovisas att erosionsskydd är utlagda i ån. Statusen på erosionsskydden framgår dock inte. SGI vill framhålla vikten av att dessa erosionsskydd hålls intakta så att skadlig erosion som kan försämra stabiliteten undviks. Rekommenderas därför att erosionsskydden besiktigas och att skydden vid behov kompletteras.

Kommentar: Besiktning skall ske och redovisning görs i planbeskrivningen.

e) Planområdet gränsar i norr mot Kärraåns ravinlandskap som har ett högt skyddsvärde. Det är viktigt att åns strand- och kantzon i form av träd och buskar säkerställs och bevaras. Närheten till Kärraån kan kräva särskilda åtgärder angående hur dagvattnet från planerad cirkulationsplats skall hanteras. Tung trafik kan medföra risk för olyckor i rondellen. Kommunen hänvisar i planbeskrivningen till att frågan bedöms komma att få en allsidig belysning i samband med framtagande av arbetsplan för ombyggnaden av väg 44. Länsstyrelsen anser att dessa frågor även bör hanteras i detaljplanen i form av en riskanalys och eventuellt behov av särskilda förebyggande åtgärder.

Kommentar: Kärraån ligger utanför planområdet, men vikten av att bevara naturmiljön kan redovisas i detaljplanen. Planen kompletteras också med text om dagvatten resp ev risker med tung trafik i området.

f) Reservat för industrispår föreslås slopas inom planområdet till förmån för föreslagen vägsträckning. Delar liksom Banverket den uppfattning som redovisas i planbeskrivningen.

Kommentar: Ställningstagandet noteras.

g) Planen redovisar ändamålen småindustri och handel utan några begränsningar vad gäller störningar. Inget undantag för livsmedel redovisas. Anser att planbestämmelserna bör förtydligas så att en olämplig användning av området kan undvikas.

Kommentar: Redovisade ändamål är gängse beteckningar i detaljplaner idag. Vad gäller småindustri och dess eventuella störningar så prövas de i annat sammanhang. Vad gäller handel så bedöms det vara i praktiken omöjligt att med dagens regler i PBL undanta livsmedel från handelsändamålet i det här området. Synpunkten beaktas därför inte.

5. Vägverket, 28 april 2004

Har inget att tillföra förslaget, Vägverkets intressen bevakas i deras egen planprocess.

Kommentar: Ställningstagandet noteras.

ÖVRIGA MED VÄSENTLIGT INTRESSE

6. Polisen, 22 mars 2004

Ingen erinran.

7. Uddevalla Energi AB, 29 april 2004

Inom och utanför rubricerat område kommer fjärrvärme att förstärka samt bygga ny ledning parallellt med befintlig ledning (enligt bifogad skiss).

Kommentar: Detaljplaneförslaget påverkar inte en sådan utbyggnad.

SAKÄGARE

8. Stenab fastigheter AB (Toften 1:2), 29 mars 2004

Toften 1:2 (väster om planområdet) bör i planen tillförsäkras väganslutning mot det som i planen betecknas Lokalgata. Mellan det västra naturområdet och Tofttegärdet 1 kan med fördel reserveras ett vägområde. Då det som tidigare var huvudgata nu blir lokalgata med stopp (vändplan) ut mot väg 44 finns det inte längre något behov av utfartsrestriktioner mot lokalgatan.

Kommentar: Synpunkten tillgodoses i det bearbetade förslaget.

9. Erik Hansson Uddevalla Bil AB (Tofttegärdet 1 och 2), muntligt samråd 14 april 2004

Önskar att Tofttegärdet 1 kunde utökas söderut samtidigt som utfartsförbud tas bort mot det som kommer att bli lokalgata. Kan tänka sig att avstå ett markområde i den västligaste delen så att tillfart till Toften 1:2 kan genomföras (se synpunkt 8 ovan).

Kommentar: Synpunkten tillgodoses i det bearbetade förslaget.

10. Bröd Brandt Bil AB (Herrestads-Hogen 1:12), 22 april 2004

Påpekar vikten av att man i den nya planlösningen tillförsäkras plats för skyltar och flaggstänger på den yta som ligger mellan tomten och den blivande gatumarken. Vill ha ett sammanträffande för att diskutera detta så snart den slutliga utformningen av cirkulationsplatsen är färdig.

Kommentar: Frågan behandlas inte direkt i detaljplanen. Om placering önskas utanför egen tomtmark så får detta värderas i ett senare skede. Dessutom skall påpekas att planförslaget medger utökning av tomten.

11. Aktiebolaget Spångegärdet (Spångegärdet 1 och 2), 23 april 2004

a) En väglokalisering enligt förslaget skulle innebära att Spångegärdet 2 minskar med 1/3. Byggrätten skulle minska från dagens 1900 m² till 1275 m², vilket skulle omintetgöra/kullkasta byggnationsplaner. Dessutom förefaller byggrätten felplacerad på fastigheten. Under flera års tid har omfattande investeringar gjorts i fastigheten i form av stabilitetshöjande åtgärder, anslutning till det kommunala va-nätet samt iordningställande av framtida p-yta. Om planförslaget skulle genomföras skulle bolaget lida en omfattande ekonomisk skada till följd av uteblivna intäkter och förlorade investeringar. Av

dessa skäl motsätter jag mig bestämt förslaget väglokalisering. I planförslaget redogörs det bl a kortfattat från Vägverkets förstudie. Det anmärkningsvärda är att planförfattaren inte beaktar Vägverkets slutgiltiga förslag från oktober 2002. Där redovisas en cirkulationsplats i stort sett utanför Spångegärdet 2 och således inte med de kraftfulla intrång som redovisas i planförslaget. Detta är avstämt med Vägverkets handläggare, vilken medger att huvudförslaget är att gå utanför Spångegärdet 2. Att planförslaget ser ut som det gör måste bero på ett rent misstag från planhandläggarens sida och jag förutsätter att planförslaget ritas om utifrån förslaget i Vägverkets beslutshandling.

Kommentar: I den refererade förstudien redovisas inledningsvis att denna huvudsakligen är ett program- och inventeringsskede för den fortsatta planerings- och projekteringsprocessen. Efter det att förstudien upprättades har förslag till ny anslutning mellan väg 44 och Frölandsvägen studerats och bearbetats av Vägverket i samråd med tekniska kontoret och Miljö och Stadsbyggnad. Utgångspunkten har då varit att åstadkomma den ur trafiksynpunkt bästa lösningen och det är det förslaget som redovisas i samrådshandlingen. Att den ser ut som den gör beror alltså inte på ett rent misstag från planhandläggarens sida. Efter det att planförslaget ställts samman har samrådet tagit vid och en dialog förts med bl a ägaren till Spångegärdet 1 och 2. Ambitionen från vår och Vägverkets sida är där att nå fram till en trafikmässigt bra lösning som dessutom kan accepteras av berörda sakägare i området. Förslaget skall därför bearbetas.

b) Planförslaget innebär även en rad allvarliga inskränkningar på den bebyggda fastigheten Spångegärdet 1. I samband med byggnationen gjordes en geoteknisk utredning för att klarlägga förutsättningarna samt vilka åtgärder som krävdes för att åstadkomma en tillfredsställande stabilitet för byggnation och parkering. Stora jordmängder har schaktats bort på kommunens mark mellan Spångegärdet 1 och Kärraån för att säkerställa stabiliteten. Därefter beviljades bygglov för Spångegärdet 1. Nu har marken använts som parkering i snart 20 år utan några tecken på instabilitet. Därför förefaller det helt orimligt att nu inte längre tillåta parkering och att minska tillåtna belastningar på marken.

Kommentar: I samband med detaljplaneupprättandet har en geoteknisk utredning utförts. Denna utredning har haft att ta hänsyn till de regler som gäller idag avseende släntstabilitet etc. Jämfört med gällande detaljplan har byggrättsgränsen mot norr förskjutits så att ett bredare byggrättsområde erhållits. Inom det i gällande plan ca 15 – 18 meter breda område mot norra tomtgränsen som inte får bebyggas finns planbestämmelse som anger att markytan inte får belastas med byggnader, upplag, fyllning eller liknande. En parkerad personbil innebär en ytlast av ca 5 kPa. Så redan med gällande plan kan man säga att det ur stabilitetssynpunkt inte är tillrådligt att parkera inom området. Planförslagets redovisning med att parkering ej är tillåten är egentligen därför endast ett förtydligande (som berör ett mindre område jämfört med gällande plan). Av den geotekniska utredningen framgår att ytan närmast norra tomtgränsen uppfyller erforderlig stabilitet om den ej är belastad. Om ytan belastas med exempelvis parkering eller upplag underskrids säkerhetsfaktorerna (för släntstabilitet). Sammantaget är därför Miljö och Stadsbyggnad av uppfattningen att planförslaget, ur den här aspekten, ger bättre byggrättsförutsättningar än gällande plan.

c) För Spångegärdet 2 innebär planförslaget ytterligare begränsningar vad gäller tillåtna belastningar på marken. Därtill har prickmarken utmed Kärraån breddats med följd att den byggbara ytan minskas. Det är helt oacceptabelt. I samband med framtagande av ny detaljplan borde rimligtvis inte sämre möjligheter ges för fastighetens nyttjande, än i den ursprungliga planen. Det förefaller underligt att kommunen, som själv sålt fastigheterna med vissa givna förutsättningar, nu vill medverka till att drastiskt försämra dessa.

Kommentar: Inom den västra delen av Spångegärdet 2 har inom en del av detta område ytbelastningsbegränsningen satts till 10 kPa, jämfört med 20 kPa i gällande plan. Å

andra sidan har inom annan del av detta västra område belastningsbegränsningen kunnat ökas från 0 kPa till 10 kPa. Uppgiften om prickmarken är felaktig. Inom det område av nuvarande Spångegärdet 2 som ingår i samrådsförslaget har prickmarken mot Kärrån minskats till en bredd av 7 – 13 meter. I gällande plan är prickmarken inom samma område ca 15 – 18 meter bred.

d) *Ytterligare detaljer i planförslaget, såsom utfartsförbud över redan anlagd utfart, u-områden som utökats från 4 meter till omkring 10 meters bredd mm, lämnar jag utan vidare kommentarer i detta yttrande. Dessa delar förutsätter jag löses i kommande revideringsarbete.*

Kommentar: Vad gäller utfartsförbud så skall detta rättas till och eventuellt kan också fler utfarter tillåtas då Frölandsvägen får karaktär av lokalgata (se även kommentarer till punkterna 8 och 9 ovan). Sådana måttfelaktigheter som avses i yttrandet har inte hittats efter kontroll. Mot Frölandsvägen finns dock ett ”prickområde” som i gällande plan är ca 7 meter brett. I samrådsförslaget redovisas ett breddmått på ca 9 meter. Detta skall justeras.

e) *Anser att en mer konstruktiv diskussion i ärendet och dess fortsatta handläggning skulle gynna alla inblandade parter. Principen borde vara ingen skall bli överraskad av de förslag som framställs. Med dialogen som instrument kan man komma långt. Som näringsidkare vill jag ägna mig åt min rörelse och förutsätter att kommunen ombesörjer att jag även i fortsättningen skall kunna bedriva min verksamhet. Fastigheter framtagna för småindustri och handel borde vara mer värdefulla än att hanteras på det sätt som hittills skett.*

Kommentar: Miljö och Stadsbyggnad är inte på något sätt motståndare till att en konstruktiv diskussion förs, vilket torde framgå av vår kommentar till synpunkt 11a ovan.

Med anledning av att samrådshandlingarna bearbetades och skickades till närmast berörda sakägare har följande synpunkter inkommit:

12. Bröd Brandt Bil AB (Herrestads-Hogen 1:12), muntligt samråd 17 maj 2004
Har inga synpunkter på det bearbetade planförslaget.

13. Aktiebolaget Spångegärdet (Spångegärdet 1 och 2), 28 maj 2004

a) *En väglokalisering enligt förslaget skulle fortfarande innebära kraftiga begränsningar i bolagets fastighet Spångegärdet 2. I förra samrådsyttrandet motsatte jag mig förslagets intrång på fastigheten och även om det nya förslaget är ett steg i rätt riktning innebär det fortfarande att byggrätten stympas kraftigt i värdefulla delar. Således kan jag inte annat än att förkasta detta förslag. Det känns inte meningsfullt att orda mer om förslaget. Har fört diskussioner med representanter för Vägverket och Miljö och Stadsbyggnad, vilka båda har sagt att det är möjligt att förlägga rondellen utanför min fastighet (med undantag av den östra spetsen). När ett sådant förslag kommit mig tillhanda vill jag återkomma med ett yttrande över detta.*

Kommentar: Avsikten är att förslaget skall bearbetas ytterligare innan utställningshandlingar upprättas. Ambitionen är att tillmötesgå sakägarens synpunkter så långt som möjligt, under förutsättning att bl a trafiktekniska och geotekniska lösningar som är acceptabla och rimliga kan erhållas. Det bör dock påpekas att Miljö och Stadsbyggnad anser att redan med det bearbetade samrådsförslaget så erhålls på Spångegärdet 2 en ”bättre” byggrätt än i gällande detaljplan.

b) *Enligt förslaget får utfart från Spångegärdet 2 endast anordnas på en sträcka om fyra meter öster om byggrätt för pumpstation för spillvatten. Fastigheten måste naturligtvis ha en egen utfart!*

Kommentar: Utfartsbegränsningarna skall bearbetas i utställningshandlingen.

c) *Ingen förändring i uppfattningen kring negativa belastningsrestriktioner.*

Kommentar: För att inte planen skall överprövas av länsstyrelsen med hänsyn till PBL 12:1 (säkerhetsaspekter mm) så bedöms det vara nödvändigt att tillmötesgå länsstyrelsens synpunkter enligt punkt 4a ovan. Se även kommentarer till punkterna 11b och 11c ovan.

d) *Föreslagen plantering av träd mot väster framför Spångegärdet 1 förkastar jag helt och hållet.*

Kommentar: Synpunkterna avser en zon med allmän plats, Natur, mellan Spångegärdet 1 och väg 44 som på en illustration markerats med träd. Exakt utformning av detta markområde avgörs i ett senare skede.

14. Erik Hansson Uddevalla Bil AB (Toftegärdet 1 och 2), muntligt samråd 4 juni 2004

Har inga synpunkter på det bearbetade förslaget.

15. Stenab fastigheter AB (Toften 1:2), muntligt samråd 7 juni 2004

Har inga synpunkter på det bearbetade förslaget.

SAMMANFATTNING

Synpunkter från länsstyrelsen avseende släntstabilitet, belastningar mm skall tillgodoses, vilket i sin tur innebär att synpunkter i dessa frågor från ägaren till Spångegärdet 1 och 2 inte kan tillgodoses. Vad gäller ny vägdragning så är ambitionen att det förslag som kommer att redovisas i utställningshandlingen skall kunna accepteras av ägaren till Spångegärdet 2. Synpunkter från övriga sakägare, myndigheter m fl bedöms i huvudsak bli tillgodosedda.

SYNPUNKTER SOM EJ TILLGODOSETTS

Synpunkter från sakägare som, helt eller delvis, ej tillgodosetts och som berör detaljplanen har lämnats av:

Aktiebolaget Spångegärdet (Spångegärdet 1 och 2).

Ovan redovisad sakägare kommer att få en s k ”överklagandeanvisning” om detaljplanen antages utan att synpunkterna tillgodosetts.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden föreslås besluta

att detaljplanen kompletteras och ändras i enlighet med vad som framgår av samrådsredogörelsen samt

att detaljplanen ställs ut för granskning enligt PBL 5:23.

MILJÖ OCH STADSBYGGNAD

Håkan Björkman
stadsbyggnadschef

Hans Johansson
planarkitekt