



UDDEVALLA KOMMUN
MILJÖ OCH
STADSBYGGNAD

ANTAGANDEHANDLING

SAMRÅDSREDOGÖRELSE tillhörande
detaljplan för

LYCKORNA 2:166 m fl

Treklövervägen - Hasselbladsvägen, Lyckorna

Planen är upprättad av Miljö och Stadsbyggnad 17 februari 2005

INLEDNING

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade i oktober 2002 att detaljplanen för Lyckorna 2:107, 2:113 och 2:166, efter de gemensamma samråden skulle delas upp i två separata ärenden. Den södra delen omfattande 2:107 och 2:113 skulle behandlas först medan den norra delen omfattande 2:166 (denna plan) skulle behandlas senare. Nu har arbetet med den norra delen återupptagits. (Planen för den södra delen är antagen av kommunen och överklagad till regeringen)

Denna samrådsredogörelse behandlar endast de samrådssynpunkter som i större eller mindre omfattning berör Lyckorna 2:166.

HANDLÄGGNING AV SAMRÅDET

Planförslag upprättat 13 augusti 2001 har skickats för samråd till kommunala, regionala och övriga instanser samt till berörda grannar. Samrådsmöte kring ett bearbetat förslag hölls den 20 mars 2002. Miljö- och Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 17 februari 2005 att planområdet får innehålla max 6 tomter för friliggande villor. Nämnden vill att varje tomt bara får innehålla en byggnad, vilket innebär att fristående uthus och garage inte får uppföras. Garage och förrådsfunktioner kan i stället anordnas inom huvudbyggnadens volym. Tanken med detta är att grannarnas utsikt ska skymmas så lite som möjligt. "Friggebodar" har dock ett helt eget regelverk i Plan- och Bygglagen.

SAMMANDRAG AV INKOMNA SAMRÅDSSYNPUNKTER samt MILJÖ OCH STADSBYGGNADS KOMMENTARER

Allmän inledning

Med anledning av de inkomna synpunkterna från grannarna minskas exploateringen i planområdet från 9 gruppbyggda småhus till 6 villatomter. (Se Miljö- och Stadsbyggnadsnämndens beslut 17 februari 2005). Miljö och Stadsbyggnad bedömer att trafikökningen på Treklövervägen blir liten i jämförelse med befintlig trafik. Särskilda gångbanor behövs inte om fordonens hastigheter hålls låga. Vägsamfälligheten bör vara beredd att vid behov vidta åtgärder för att hålla nere fordonens hastigheter. Den ”inträdesbiljett” som de nya tomterna troligen ska erlagga till vägsamfälligheten skulle t ex kunna användas till fartdämpande åtgärder eller till de nya parkeringsplatserna. Lantmätaren beslutar om ersättningsfrågorna.

1 Länsstyrelsen, 10 december 2001

A Föreliggande skisser kan utgöra en möjlig grund för fortsatt planering. Geoteknisk utredning av släntstabiliteten krävs som bedömning av om bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till hälsa och säkerhet. Radonförhållandena bör redovisas.

Kommentarer: Geoteknisk utredning och radonmätning har nu utförts. Släntstabiliteten är tillfredsställande även när området är bebyggt. Marken kan klassas som normalradonmark, varför byggnader ska utföras minst radonskyddade. Kompletterande radonmätningar kan erfordras vid byggnationen. Särskild planbestämmelse om radonskydd finns.

B Viktigt att områdets helhetskaraktär enligt Miljöbalken 4 kap bevaras.

Kommentarer: Miljö och Stadsbyggnad utgår från att länsstyrelsen avser hänsyn till kulturvärden såsom de nämns i Miljöbalken 4:1. Dessa kulturvärden uttrycks tydligare bl a i den fördjupade översiktsplanen för Lyckorna och i kulturmiljövårdsprogrammet. Planen innehåller särskilda bestämmelser som i korthet kan sägas innebära att ny bebyggelse ska beakta områdets kulturhistoriska värden.

C Vägverket påminner om trafiknätsanalysen för Ljungskile tätort inkl Lyckorna Förhållandena för oskyddade trafikanter bör förbättras. Kollektivtrafiken bör beskrivas.

2 Statens Geotekniska Institut, 22 november 2001

Se 1A ovan.

3 Vägverket, 3 december 2001

Se 1D ovan.

4 Kulturnämnden, 12 december 2001

Bebyggelsen runt omkring är delvis av högt kulturhistoriskt värde varför det är viktigt hur området bebyggs. Trots vissa funderingar kring tomtstorlekar mm så godkänns planförslaget.

Kommentarer: Det bearbetade förslaget innehåller färre tomter än samrådshandlingen, vilket borde vara en fördel ur kulturnämndens synvinkel. Se även 1 B ovan.

5 Tekniska nämnden, 21 januari 2002

Tillstyrker fortsatt planarbete. De föreslagna nya byggrätterna är möjliga att ansluta till det kommunala nätet för vatten och spillvatten. En mindre del kan ges anslutning till dagvattensystemet. Flödesbegränsning kan bli aktuell. Lokalt omhändertagande av dagvatten krävs inom övriga delar av planområdet. I övrigt kräver planens genomförande överenskommelser om besöksparkering med samfällighetsföreningen.

Kommentarer: Skrivs in i planbeskrivningen. Dagvattenhanteringen håller på att utredas ytterligare.

6 Lyckorna Vägsamfällighet, 8 januari 2002

A Har inga synpunkter på planen som sådan utan överlämnar detta till närboende att yttra sig om.

B Det är angeläget att inga ytterligare utfarter skapas direkt mot Treklörevägen.

Kommentarer: 1- 2 av de nya tomterna föreslås dela den befintliga utfarten med Lyckorna 2:46 medan parkeringsplatsen föreslås få en ny utfart mot Treklörevägen. Övriga ska ha utfart mot Hasselbladsvägen.

C Det är viktigt att det inom planområdet skapas parkering för boende och gäster.

Kommentarer: Instämmer. Grundregeln i kommunens "p-norm" är att det på varje enskild villatomt ska finnas plats för minst två bilar. Detta kan och ska i princip alltid tillämpas vid nybebyggelse. Planens gemensamma p-område, med plats för ca 8 bilar, ska betjäna såväl planområdet som befintlig bebyggelse, framförallt för gästparkering.

D Planen medger en breddning av Treklörevägen, men det är inte realistiskt att inom överskådlig tid tänka sig en breddning av vägen.

Kommentarer: Noteras. Planen förutsätter ingen breddning men ger möjligheten för eventuellt framtida önskemål. Alternativt kan någon ytterligare mötesplats anläggas.

7 Tjugotre likalydande skrivelser från följande boende/ fastighetsägare på Lyckorna

Eva o David Loader, Treklöverbvägen 2, 21 december 2001
Åsa o Michael Coffey, Treklöverbvägen 4, 23 december 2001
Ingrid o Erik Hansson, Treklöverbvägen 10, 23 december 2001
Madeleine och Per Edlund, Treklöverbvägen 15, 27 december 2001
Christina o Nils Carlberg, Treklöverbvägen 16, 21 december 2001
Jane Lange, Treklöverbvägen 20, 20 december 2001
Lydia o Ingemar Nilsson, Treklöverbvägen 21, 21 december 2001
Ing-Marie Andersson, Treklöverbvägen 22, 22 december 2001
Marie o Martin Sandén, Treklöverbvägen 23, 26 december 2001
Kerstin o Tage Fredriksson, Treklöverbvägen 28, 23 december 2001
Yvonne och Kjell Rudh, Villa Allsé, Treklöverbvägen 30, 22 december 2001
Einar Willman, Treklöverbvägen 31, 22 december 2001
Carola Rudh, Treklöverbvägen 34, 7 januari 2002
Helena o Johan Tjärnström, Treklöverbvägen 38, 22 december 2001
Lars Ringmark, Grantorpsbacken 2, 26 december 2001
Charina o Benny Andersson, Grantorpsbacken 3, 21 december 2001
Gerth Ljungberg, Flaggbergsvägen 26, 24 december 2001
Gunilla Krantz, Flaggbergsvägen 32, 21 december 2001
Gunilla o Göran Aleniusson, Hasselbladsvägen 7, 27 december 2001
Maria Aleniusson o Patric Krantz, Hasselbladsvägen 7 A, 24 december 2001
Kajsa o Rune Johansson, Hasselbladsvägen 10, 22 december 2001
Lars Sjöberg, Missolabacken 1, 24 december 2001
Rebecka o Michael Olsson, Ellenbergsbacken 4, 22 december 2001

A Kan inte acceptera 9 hus på den norra tomten. Parhus stämmer inte med kringliggande byggnader och strider mot de kulturhistoriska intressena. Endast 3-4 friliggande villor kan godkännas.

Kommentarer: Miljö och Stadsbyggnad kan hålla med om att de 9 parhusen skulle innebära ett alltför stort avsteg gentemot Lyckornas karaktär, även om flera av de befintliga grannhusen inte är av traditionell "Lyckorna-karaktär". Kommunen föreslår nu i stället att max 6 tomter för friliggande villor får inrymmas på det norra området.

B Trafiksituationen på Treklöverbvägen är oacceptabel. Gång- och cykelbana måste anläggas

Kommentarer: Miljö och Stadsbyggnad anser att de nya tomterna inte innebär ett sådant tillskott av biltrafik att gångbana behöver anläggas. Det är dock viktigt att vägen utformas så att bilarnas hastigheter behålles låga. Det är vägföreningen som beslutar om sådana åtgärder. Ex på lösningar är att behålla de nuvarande smala sektionerna, eller att bredda på vissa ställen men behålla avsmalningar på andra. Gupp är annars en effektiv lösning även om det också har nackdelar.
8 Gustav Tobiesson o Åsa Rova, Flaggbergsvägen 30, 25 december 2001

Har exakt samma skrivelse som 7 ovan, samt ett tillägg:

Tycker att de mindre vägarna i Lyckorna bör ses över när invånarantalet ökar.

Kommentarer: Kommunen är ju inte huvudman för vägnätet inne på Lyckorna, men ett antal fastighetsägare har diskuterat en upprustning av en gångväg ner till Lyckornavägen. Se planbeskrivningen och 7 ovan.

9 Britt Nordberg, Missolabacken 3, 27 december 2001

Har exakt samma skrivelse som 7 ovan, men har ett tillägg som mer noggrant utvecklar argumenten mot de föreslagna nio parhusen till förmån för 2-3 friliggande villor. Vidare påpekas parkeringsproblem och behov av nya gångvägar.

Kommentarer: Se 6C, 7A och 7B ovan.

10 John Loewe, Treklövervägen 14, 21 december 2001

A Kan inte godta mer än 3-4 villatomter i det norra området. Parhus strider mot Lyckornas tradition och kulturvärden.

Kommentarer: Se 7 A ovan.

B Bilarnas snitthastigheter torde snarare ligga på 40 km/timma än 30 km/timma

Kommentarer: Se 7B ovan och 11A nedan..

11 Ewa o David Loader, Lyckorna 2:67; Anne o Håkan Holm, 2:24; Åsa Eriksson- Coffey o Mikael Coffy, 2:90; Ingrid o Erik Hansson, 2: 140. Gemensam skrivelse 17 december 2001

Tre av brevskrivarna har även skrivit under yttrande nr 7 ovan.

A Trafiksituationen på Treklövervägen är varken säker, riskfri eller ringa. Utbyggnaden kommer att medföra ökade risker, i synnerhet för de mest oskyddade trafikanterna. I området finns i dag 70 åretrunt-hushåll samt Treklöverhemmet. De nya husen medför en trafikökning om 20-25 % jämfört med i dag. Separat gångväg behövs.

Kommentarer: Uddevalla kommun har inte beretts möjlighet av vägsamfälligheten att mäta nuvarande trafikmängder. **Om** man kunde bortse från Treklöverhemmet och fritidshusen skulle trafikökningen med det nya förslaget kunna beräknas till ca 8,5 % ($6 / 70 = 8,5 \%$, eftersom 6 hus tillkommer och 70 hus finns idag). Med tanke på Treklöverhemmet och fritidshusen blir trafikökningen betydligt mindre, troligen under 5%. Se även 7 B ovan.

B Vad händer med värdet på våra fastigheter vid en högt trafikerad väg?

Kommentarer: Miljö och Stadsbyggnad anser inte att vägen blir högt trafikerad och bedömer att marknadsvärdet inte påverkas av den ganska lilla trafikökning som blir.

11 C Kommer de nya husen att anpassas till traditionell "Lyckornastil"?

Kommentarer: Planbestämmelserna innebär att ny bebyggelse ska utformas med särskild hänsyn till omgivningens egenart. Detta innebär inte att nya hus måste göras som ”kopior” av gamla hus. Vidare finns det bestämmelser om fasad- och takmaterial.

D *Diskuteras hyresrätter, bostadsrätter eller privat ägande?*

Kommentarer: Detaljplanen i sig kan inte styra upplåtelseformen för de 6 nya husen, men i dagsläget diskuteras enbart privat ägande.

E *Var planeras gästparkeringar?*

Kommentarer: Vid transformatorn är tänkt en parkering med ca 4 platser och norr om Hasselbladsvägen är det tänkt en parkering med ca 8 platser. Vissa av dessa platser kan betjäna de nya husen medan resten kan betjäna i dag befintliga hus. Hur p-platserna får nyttjas bestäms formellt i en kommande lantmäteriförrättning.

12 Sven EM Fredriksson, Lyckorna 2:248

A *Det saknas en redovisning av alternativet med friliggande villor på den norra delen. Utformningen av den norra tomten avviker från Lyckornas tradition. Översiktsplanen från 1990 måste följas. Norra delen av planområdet lämpar sig för 3 villor.*

Kommentarer: Numera innehåller planen 6 friliggande villor på den norra tomten. Se 7 A ovan. Översiktsplanens riktlinjer är till stora delar överförda till bestämmelser i detaljplanen. Det finns varierande tomtstorlekar inom Lyckorna, och 6 nya tomter på 1:166 skulle innebära en fullt rimlig exploateringsgrad.

B *Ägarna av grannfastigheterna bör erbjudas möjlighet att köpa till mark.*

Kommentarer: Miljö och Stadsbyggnad kan hålla med om att en utökning av 2:248 skulle kunna vara lämplig. Kommunen och lantmäteriet kan dock inte styra detta, utan förespråkar en frivillig uppgörelse mellan parterna. Ett exempel på utökning illustreras på plankartan.

13 Ann-Marie Nilsson, Ellensbergsbacken 5, 26 december 2001

A *Treklövervägen tål inte den trafikökning som planförslaget skulle innebära. Trafiksäkerheten för bl a barn blir helt oacceptabel.*

Kommentarer: Se 7 B ovan.

B *Parkeringsproblemen kommer att förvärras om exploateringen sker.*

Kommentarer: Grundregeln är att varje villa ska ha två bilplatser på den egna tomten, i synnerhet vid nybyggnad. Om inte detta går p g a terrängen el dyl hänvisas till de två ”gästparkeringarna”.

13 C *Parhus stämmer inte med de omgivande husens utseende.*

Kommentarer: Se 7A ovan.

14 Paul Johansson o Cecilia Herou, Lyckorna 2:2, 2:21, 2:167, 27 november 2001

A Är oroliga för att tillkommande hus inte kommer att vara tillräckligt anpassade till den kulturhistoriskt intressanta miljön. Kan vi påverka utformningen av villorna på något sätt? Hur långt fram mot havet kommer villorna att ligga.

Kommentarer: De nya husen kan placeras ända fram mot den sk prickmarken i väster. Se den utställda plankartan. Se i övrigt bl a 1B och 11C ovan.

B Hur kan kommunen mena att den extrema förtätningen är utformad med särskild hänsyn till omgivningens egenart.

Kommentarer: Se bl a 7 A ovan.

C Mycket få bilar håller stipulerad hastighet på 30 km/timme. Den ökade biltrafik som de nya husen alstrar kommer att göra en farlig väg ännu farligare.

Kommentarer: Se bl a 7 B och 11A ovan.

D Trafikbullret kommer att öka. Det krävs en mätning av trafikbullret.

Kommentarer: Miljö och Stadsbyggnad bedömer att de relativt låga hastigheter och trafikmängder som är aktuella gör att trafikbullret inte kommer ens i närheten av riktvärdet 55 dB(A).

15 Mona Sandegård m fl, Lyckorna 2:97, m fl , 29 november 2001

En del av fastigheten 1:113 borde tillåtas fortsätta vara uppställningsplats för utryckningsfordon under utryckning, container samt mötesplats för bredare fordon.

Kommentarer: Vägområdet är så brett att det går att anordna mötesplats/er. Vid speciella tillfällen kan även korsningen med Hasselbladsvägen samt ”gästparkeringarna” utnyttjas. Containerar bör inte finnas i denna miljö annat än rent tillfälligt. Vid ombyggnader o dyl bör containerar i första hand ställas in på berörd tomt.

16 o 17 Per o Marianne Edlund, Treklörevägen 15, skrivelse 6 o 20 nov 2001

Skrivelserna innehåller frågor, men utgör samtidigt erinringar mot planförslaget i huvudsak lika 7-15 ovan. Miljö och Stadsbyggnad har besvarat skrivelserna den 15 nov resp 3 dec 2001. Se bifogade kopior. När förvaltningen svarade fanns ännu inte tanken att minska från 9 till 6 hus på den norra tomten.

**18 Hans Grönkvist o Gunilla Hedlund- Grönkvist, Lyckorna
2:223, 30 november 2001**

Skrivelsen innehåller frågor, men utgör samtidigt erinringar mot planförslaget i huvudsak lika 7-15 ovan. Miljö och Stadsbyggnad har besvarat skrivelsen den 13 dec 2001. Se bifogad kopia. När förvaltningen svarade fanns ännu inte tanken att minska från 9 till 6 hus på den norra tomten.

19 Lars Sjöberg, Missolabacken 1, 20 mars 2002

Är negativ till all exploatering med nya hus inom planområdet.

Kommentarer: En utbyggnad är tänkt sedan länge, vilket bl a framgår av fördjupningen av översiktsplanen för Lyckorna. Som framgår ovan anser Miljö och Stadsbyggnad att föreliggande förslag innebär en lämplig förtätningsgrad.

Följande har inget att erinra/ inga synpunkter/ tillstyrker:

20 Skanova, f d Telia, 12 november 2001

21 Uddevalla energi, 10 december 2001

22 Barn och utbildning, 15 november 2001

23 Tekniska kontoret, 21 januari 2002

SAMMANFATTNING/ SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Samrådsförslaget har fått starka erinringar från många fastighetsägare som i större eller mindre omfattning kan anses vara berörda av planen. Kommunen har i någon mån gått dessa till mötes genom att minska och förändra exploateringen inom nu aktuellt planområde.

MILJÖ OCH STADSBYGGNAD

Håkan Björkman

Mats Windmark