

UDDEVALLA KOMMUN

Miljö och Stadsbyggnad

ANTAGANDEHANDLING

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

tillhörande detaljplan för del av

SVÄLTE 1:4 och 1:5, Uddevalla kommun

Samrådshandlingarna är upprättade av Rådhuset Arkitekter AB 2011-05-31.

Redogörelsen är upprättad av Miljö och Stadsbyggnad 2011-11-29.

HANDLÄGGNING AV SAMRÅDET

Detaljplanen för del av Svälte 1:4 och 1:5, Uddevalla kommun har varit utskickad för samråd till kommunala, regionala och övriga instanser m fl. Berörda grannar fick meddelande om att förslaget var utställt för plansamråd på Stadsbiblioteket, Medborgarkontoret samt i Miljö och Stadsbyggnads foajé i Stadshuset. Förslaget har även funnits tillgängligt på kommunens hemsida www.uddevalla.se. Berörda sakägare var även inbjudna till ett samrådsmöte 2011-09-13. Samrådstid 2011-08-15 – 2011-10-11.

SAMMANFATTNING AV INKOMNA YTTRANDE SAMT MILJÖ OCH STADSBYGGNADS KOMMENTARER

1. Länsstyrelsen, 2011-10-24

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

Kommentar: Frågor rörande hälsa/säkerhet och riksintresse kommer att belysas ytterligare och säkerställas i planhandlingen inför utställningsskedet. Se även kommentarer nedan, punkt 1 c-f.

b) *Eftersom området är kuperat efterlyser Länsstyrelsen ett utvecklat resonemang angående tillgängligheten i området och eventuella förbättringsåtgärder samt vikten av goda gc-förbindelser till närbelägna målpunkter och busshållplatser.*

Kommentar: Vad gäller frågor rörande tillgänglighet, gc-förbindelser mm så kommenteras dessa under punkt 1 g och k. Planbeskrivningen ska kompletteras med text avseende tillgängligheten i och till området.

c) *Tre delområden redovisas inom vilka nedfall av sten/block inte kan uteslutas. I planbeskrivningen redovisas att bebyggelse inte planeras inom områdena och att åtgärder därför inte är nödvändiga. Länsstyrelsen finner i likhet med SGI att planen medger såväl tomt- som gatumark nedanför de aktuella områdena. SGI påpekar att såvida inte påverkan av nedfall av sten/block helt kan uteslutas behöver åtgärder säkerställas i planen.*

Kommentar: Vad gäller det norra delområdet så är detta i huvudsak beläget helt utanför planområdet. Med anledning av yttranden från Svälte 1:59 och 1:60 (närmast berörda av det norra delområdet) så kommer den närmast belägna kvartersmarken att minskas i sin utbredning, vilket bl a får till följd att allmän platsmark,

natur, utökas. Föreslagen utbyggnad i denna del av planområdet kommer således inte att påverka det aktuella området, vad gäller eventuellt nedfall av block och sten.

Vad gäller de övriga två delområdena så kommer planbestämmelse att införas som anger att områdena ska bli föremål för rensning och förstärkningsåtgärder. Rensning och förstärkningsåtgärder ska utföras i samband med att anläggningsarbeten påbörjas och vägar dras fram i området. Tidpunkt när rensning och förstärkningsåtgärder ska utföras tas med vid upprättandet av exploateringsavtalet.

- d) *På jordartskartan finns indikationer på förekomst av lera i södra delen av den skyddsvall som ska uppföras längs väg 161, vilket inte helt överensstämmer med WSP:s okulära bedömning av fastmarksgränsen. Förutsättningarna för att skyddsvallen kan byggas med tillfredsställande stabilitet behöver klarläggas.*

Kommentar: Planhandlingarna kompletteras med en ytterligare bedömning av stabilitetsförhållandena kring föreslagen bullervall. Krävs eventuella åtgärder för att stabiliteten ska vara tillfredsställande så kommer detta att åtgärdas och redovisas i planhandlingen inför utställningsskedet.

- e) *Länsstyrelsen bedömer att kommunen måste göra en riskanalys som behandlar aktuellt detaljplaneområde. Riskanalysen ska följa riktlinjerna enligt Länsstyrelsens Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods. De skyddsavstånd kommunen hänvisar till i tidigare utförd riskanalys för Rotviksbro handelsområde överensstämmer inte med länsstyrelsens riskhanteringsavstånd i riskpolicyn.*

Kommentar: Planhandlingarna kompletteras med en riskanalys för planområdet. Eventuella skyddsåtgärder redovisas och inarbetas i planhandlingen inför utställningsskedet.

- f) *Länsstyrelsen ser det som mycket angeläget att det principförslag som nämns i planbeskrivningen angående vatten och avlopp samt förslag till omhändertagande av dagvatten inom planområdet redovisas till utställningsskedet. Det är angeläget att nödvändiga åtgärder vidtas för att säkerställa att inga negativa konsekvenser av dagvatten uppkommer på Havstensfjordens marinbiologiska värden.*

Kommentar: Planarbetet kommer inför utställningsskedet att kompletteras med principförslag avseende vattenförsörjning, dagvattenomhändertagande och avloppslösning. I dagvattenutredningen ska redovisas de eventuella åtgärder som krävs för att säkerställa att inga negativa konsekvenser uppkommer på Havstensfjordens marinbiologiska värden. Principförslaget inarbetas i planhandlingen.

- g) *Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan 2010. Dock uppfyller inte planförslaget kommunens mål att verka för goda gång- och cykelmöjligheter i hela kommunen då området inte fullt ut tillgänglighetsanpassas för att möjliggöra målet.*

Kommentar: Tillgängligheten inom planområdet och dess omgivning kommer att studeras vidare under den fortsatta planprocessen. Området som sådant är dock kuperat och ligger relativt högt i förhållande till bl a kringliggande vägsystem, vilket begränsar möjligheten till att fullt ut kunna tillgänglighetsanpassa området i förhållande till omgivande vägar och verksamheter.

Området ligger nära service (Rotviksbro handel mm), planerad förskola och äldreboende. Allmänna kommunikationer finns i omedelbar närhet med möjligheter till bussförbindelse mot såväl Uddevalla som Orust/Göteborg och ett flertal kustsamhällen (Lysekil m fl). Säker cykelförbindelse in mot Torp/Uddevalla finns via den gamla landsvägen 161, där trafikflödet är måttligt och vidare via en från biltrafiken avskild cykelbana från Holma och in mot Torp/Uddevalla.

Bostadsområdets läge bedöms därför som positivt ur dessa aspekter, som till viss del kompenserar för terrängförutsättningarna. Men ambitionen måste vara att tillgängligheten i området blir så bra som förutsättningarna medger. Frågorna ska ytterligare bearbetas inför utställning av planförslaget.

- h) *Länsstyrelsen lyfter fram Trafikverkets åsikter vad gäller uppförande av bullervall längs med väg 161.*

Kommentar: Se kommentarer under Trafikverkets yttrande, punkterna 3 d och e.

- i) *Detaljplanen berör två fasta fornlämningar RAÄ Högås 135 och RAÄ Högås 136. Byggnation i detaljplanens nuvarande form kommer att ligga inom fornlämning RAÄ Högås 135 skyddsområde. Fastighetsgränser och tomtmark ligger i direkt anslutning till fornlämningen. Byggnation i detaljplanens nuvarande form kommer även att ligga inom skyddsområdet för fornlämning RAÄ Högås 136. Fastighetsgränser, tomtmark och gångvägar i naturområdet ligger i direkt anslutning till fornlämningen. För båda fornlämningarna gäller att tillstånd enligt lagen om kulturminnen (KML) krävs för nuvarande planutförande. Kontakt bör tas med länsstyrelsen för att klarlägga förutsättningarna för att bevara fornlämningarna i lämplig miljö eller att klarlägga villkoren för ett eventuellt ingrepp i fornlämningarna.*

Kommentar: Kontakter har tagits med kulturmiljöenheten på länsstyrelsen efter samrådet av planen för att bli klarlägga förutsättningarna för ett bevarande alternativt ingrepp i fornlämningsmiljöerna. I dessa kontakter har det uppdagats att RAÄ Högås 135 har blivit fel inmätt. Inprickningen kommer att ändras genom att Bohusläns museum kommer att skicka in en ändringsanmälan till Riksantikvarieämbetet. Fornlämningen är belägen ca 60 meter längre åt västsydväst och ligger i område för naturmark. Denna kommer inte beröras av föreslagen tomtmark och kan kvarligga utan ytterligare undersökning. Inför det fortsatta planarbetet kommer planen att omarbetas inom skyddsområdet för RAÄ 136. Den gångväg som har planerats i anslutning till fornlämningen kommer att utgå eller ändras i sitt läge så att den inte berör fornlämningsområdet. Avståndet till tomtmark bedöms som tillräckligt då bebyggelsen kommer att ligga i ett topografiskt högre läge än boplatsen. Fornlämningen kommer att kvarligga utan att ytterligare undersökning krävs. Länsstyrelsen har accepterat detta.

- j) *Enligt planförslaget föreslås en ny tillfartsväg ca 50 meter söder om de befintliga bostadshusen. Tillfartsvägen kommer därmed att skära tvärs igenom befintlig åkermark, vilket försvårar brukandet av marken. Länsstyrelsen undrar om alternativa förslag har studerats på hur tillfarten till planområdet kan ske. Ex vis skulle redan befintlig väg till de befintliga bostadshusen kunna nyttjas?*

Kommentar: Under planarbetet har ovanstående vägalternativ studerats. Det har förkastats av skilda anledningar. Det tyngst vägande skälet är att trafiken framför befintliga fastigheter skulle öka markant med bli ett problem för boende vad gäller trafikbuller och andra störningar. Vägalternativet har diskuterats med de boende och man har gemensamt kommit fram till nu föreslagen vägdragning. Från exploatörens sida har det även framförts en möjlighet att bygga en anslutning från den befintliga vägen söderut till den nya tillfartsvägen för att tillskapa en ny anslutning för de befintliga bostäderna. Även detta har förkastats av fastighetsägarna.

- k) *I planbeskrivningen konstateras att området är kuperat vilket begränsar tillgängligheten för rörelsehindrade. Länsstyrelsen hade önskat att kommunen utvecklat ett resonemang angående tillgängligheten i området och föreslagit eventuella förbättringsåtgärder för att tillgodose en god livsmiljö som är tillgänglig för alla.*

Länsstyrelsen vill även uppmärksamma vikten av att en säker skolväg skapas, både för barn från det nya planområdet samt för barn i närområdet. Det är även viktigt att skolskjutshållplats förläggs i säkert läge. Trafikverket anser att det är nödvändigt att väg 787 förses med ny gång- och cykelväg. Denna får lämpligen samordnas och samrådats med nyflyttad hållplats utmed väg 787.

I planbeskrivningen står det att busshållplatsen vid väg 161 ligger inom 350-500 meters gångavstånd från planområdet. Dock gör Trafikverket bedömningen att gångavståndet varierar från ca 800 meter upp mot drygt 1500 meter. Avståndet tillsammans med nivåskillnaderna minskar attraktiviteten för kollektivtrafiken.

Kommentar: Tillgängligheten inom planområdet och dess omgivning kommer att studeras vidare under den fortsatta planprocessen. Området som sådant är dock kuperat och ligger relativt högt i förhållande till bli ett kringliggande allmänna vägar, vilket begränsar möjligheten till att fullt ut kunna tillgänglighetsanpassa området i förhållande till omgivande vägar och verksamheter, se även kommentarer under punkt 1 g.

I planarbetet har syftet varit att anpassa den redovisade gc-banan längs med tillfartsvägen som huvudalternativ för att ta sig till och från det lägre liggande området kring Roviksbro. Den redovisade gångvägen som le-

der ner mellan fastigheterna Svälte 1:81 och 1:82 tvingas man sannolikt att behöva anlägga med trappor, vilket naturligtvis inte uppfyller kravet på tillgänglighet, men utgör ett alternativ att ta sig ner till Rotviksbro.

Frågan om läge för ny skolskjutshållplats liksom läge och utformning för hållplats Rotviksbro kommer att diskuteras vidare med Trafikverket och Västtrafik. När placering och utformning klargjorts kommer planen att kompletteras. Beroende på slutlig placering av hållplatserna kan de i samrådet redovisade gång- cykelstråken komma att förändras.

Planbeskrivningen kommer att korrigeras vad gäller gångavstånd till den befintliga busshållplatsen vid väg 161. Rätt gångavstånd ska vara från ca 800 meter till upp mot ca 1500 meter.

- l) *Då planförslaget innebär att obebyggda skogbevuxna höjdparter omvandlas till bebyggd miljö kommer landskapet att förändras markant. Länsstyrelsen vill därför påpeka vikten av att landskapsbilden uppmärksammas genom att särskilt beakta utformningen av bostäderna.*

I planbeskrivningen framgår det att gemensamt för all bebyggelse inom planområdet, förutom flerfamiljshusen, är att byggnaderna bör ha fasader av träpanel och/eller skivmaterial. Detta framgår dock inte i planbestämmelserna. Likaså saknas det i planbestämmelserna att avståndet mellan garageport och väg ska uppgå till minst 6 meter.

Kommentar: Ambitionen i planarbetet har varit att föreslå byggnader ska ges en så god anpassning som möjligt till terrängen och att man i möjligaste mån ska undvika stora schakt, utfyllnader, uppbyggande av murar och slänter. Vissa bostadshus föreslås därför exempelvis uppföras på plintar/pelare. I det fortsatta planarbetet kommer detta studeras ytterligare bl a utifrån framtagna vägprofiler och föreslagna husplaceringar. Planbestämmelserna kommer att kompletteras med bestämmelser avseende utseende, ex vis fasadmaterial och -färger. I samrådet redovisat fotomontage kommer att uppgraderas utifrån nya förutsättningar.

Vad gäller avstånd mellan garageport och väg är detta redovisat i samrådshandlingen som generell planbestämmelse under rubriken "Placering, utformning, utförande".

- m) *Länsstyrelsen förutsätter att Vattenfalls synpunkter tillgodoses och redovisas till fullo vid utställningen av planen.*

Kommentar: Se kommentarer till Vattenfalls yttrande, punkt 4.

- n) *Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. Föreslagna utbyggnad ligger i närheten av kommersiell service och kollektivtrafikstråk samt befintliga bebyggelsegrupper i Rotviksbro, vilket ger goda förutsättningar. Men då planområdet är mycket kuperat blir tillgängligheten dålig och kollektivtrafiken riskeras att inte nyttjas. Detta kan leda till ökade transporter och därmed också motverka miljömålen "God bebyggd miljö", "Begränsad klimatpåverkan" samt de mål för klimatstrategi som kommunen har.*

Kommentar: Tillgängligheten inom planområdet och dess omgivning kommer att studeras vidare under den fortsatta planprocessen. I det fortsatta planarbetet kommer samråd att ske med Trafikverket och Västtrafik för att klargöra behov, utformning och placering av bl a hållplats Rotviksbro. Utförandet av gc-nätet inom planområdet samt angöringen till hållplatsen är beroende av det planerade läget på hållplatsen. Se även kommentarer under yttrande punkt 1 g och k.

- o) *Länsstyrelsen anser att samtliga projekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat. Klimatförändringar i form av ökad och intensivare nederbörd, höjda medeltemperaturer och värmeböljor, samt stigande havsnivåer, medför konsekvenser för i stort sett alla samhällssektorer och anpassningsåtgärder är därför nödvändiga.*

Det är viktigt att planområdets lämplighet över tid utreds utifrån en analys av relevanta klimateffekters inverkan på området. Analysen bör sedan ligga till grund för beslut om lämplig markanvändning, samt vilka eventuella klimatanpassningsåtgärder som behöver integreras i planförslaget för att möta effekterna av ett förändrat klimat.

Kommentar: Frågan bör ges någon form av belysning i planbeskrivningen.

- p) I samband med planering påverkas möjligheterna till hållbar energianvändning bland annat genom möjligheten till effektiva transporter, genom t ex lokalisering och infrastruktur, effektiv användning och användning från förnybara källor i byggnader och produktion av värme eller el från förnybara källor. Faktorer att beakta är bland annat lokalisering, exploateringsstal, parkeringsnorm, avstånd till kollektivtrafik och turtäthet, möjligheter att försörja den nya bebyggelsen med fjärr-/närvärme och solvärme, tillgång till service samt funktionsblandning.

Kommentar: Se kommentarer under yttrande punkt 1 g, k och n.

- q) Länsstyrelsen vill upplysa om att anläggandet av dammar kan vara en tillståndspliktig eller anmälningspliktig vattenverksamhet som måste anmälas till länsstyrelsen och prövas i ett särskilt ärende.

Kommentar: Genomförandebeskrivningen kompletteras med upplysningen om tillståndspliktig eller anmälningspliktig vattenverksamhet.

- r) Länsstyrelsen delar kommunens åsikt vad avser bedömningen av att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön.

Kommentar: Ställningstagandet noteras.

2. Statens Geotekniska Institut (SGI), 2011-09-21

- a) WSP redovisar tre delområden inom vilka nedfall av sten/block inte kan uteslutas. Område 1 och befintlig bebyggelse som skulle påverkas av eventuellt nedfallna block är belägna utanför planområdet. För områdena 2 och 3 ger WSP rekommendationer till åtgärder. I planbeskrivningen redovisas att bebyggelse inte planeras inom dessa områden och att åtgärder därför inte är nödvändiga. SGI finner dock att planen medger såväl tomt- som gatumark nedanför de aktuella områdena. Såvida inte påverkan av nedfall av sten/block helt kan uteslutas behöver WSP:s rekommendationer till åtgärder säkerställas i planen.

Kommentar: Se kommentarer till yttrande från länsstyrelsen, punkt 1 c.

- b) På jordartskartan finns indikationer på förekomst av lera i södra delen av den skyddsvall som ska uppföras längs väg 161, vilket inte helt överensstämmer med WSP:s okulära bedömning av fastmarksgränsen. Förutsättningarna för att skyddsvallen kan byggas med tillfredsställande stabilitet behöver klarläggas.

Kommentar: Se kommentarer till yttrande från länsstyrelsen, punkt 1 d.

- c) SGI har inte granskat frågeställningar rörande markradon.

Kommentar: Noteras

3. Trafikverket, 2011-10-11

- a) I planförslaget redovisas lutningar på 8-9 % på vägar i området. Trafikverket kan konstatera att detta rör sig om mycket kraftiga lutningar. I Vägar och gators utformning (VGU) anges att gator som också ingår i stadens GC-nät bör lutningskraven för GC-trafik tillämpas. För god standard ska lutningen inte överstiga 2 % och överstiger den 4 % är det låg standard. Området kommer inte att bidra till ett samhälle som är tillgängligt för alla. Det framgår inte tydligt var trapplöp behöver anläggas? Hur ska dessa kunna fungera för personer med funktionshinder?

Kommentar: Se kommentarer till yttrande från länsstyrelsen, punkt 1 g och k. Vad gäller eventuella trapp-
löp så kommer dessa att redovisas i kommande utställningshandling. Den aktuella gångvägen som redovisas
med trapplöp har tillkommit för att underlätta för boende i västra delen av planområdet att gående ta sig till
busshållplats, affär mm. Gångvägen går i brant terräng och är endast avsedd som alternativväg till den gc-
bana som är samordnad med planområdets huvudinfart varför funktionshindrade hänvisas till denna gc-bana.
På grund av den branta terrängen kommer gångvägen inte att göras tillgänglig för cyklister.

- b) *Idag trafikeras väg 787 av ca 740 fordon per årsmedeldygn. Det nya området ger ett trafikpåslag på ca 800 for-
don som till största delen kommer att påverka delen från anslutningen och söderut mot Rotviksbro. Detta föränd-
rar förutsättningarna för väg 787 på ett avgörande sätt. Trafikverket anser att det är nödvändigt att väg 787 för-
ses med ny gång- och cykelväg. Dels för boende i det nya området dels för boende längre norrut längs väg 787
för att säkrare kunna transporteras sig utmed vägen. Detta innebär visserligen ett ökat flöde över väg 161 men
får anses acceptabelt då det kommer att ske på en befintlig gc-passage och i anslutning till cirkulationsplatsen .
Den nya cykelvägen får lämpligen samordnas och samrådats med ny/ flyttad hållplats utmed väg 787. Kommunen
behöver också se till att barn, både från det nya planområdet och för de som redan bor i närområdet ska kunna
vänta på skolskjuts på ett säkert sätt .*

Kommentar: I det fortsatta planarbetet kommer samråd att ske med Trafikverket och Västtrafik för att klar-
göra behov, utformning och placering av bl a hållplats Rotviksbro och läge på hållplats för skolskjuts. Utför-
andet av gc-nätet inom planområdet, anläggandet av en eventuell gc-bana längs med väg 787 samt angö-
ringen till hållplatsen är beroende av det planerade läget på hållplatsen. Planen kommer att kompletteras uti-
från resultatet av det fortsatta samrådet med Trafikverket och Västtrafik.

- c) *Väg 161, är ett relativt starkt kollektivtrafikstråk. I planförslaget står att hållplatsen ligger inom 350-500
meters gångavstånd från planområdet. Trafikverket gör bedömningen att gångavståndet varierar från ca
800 meter upp mot drygt 1500 meter. Avståndet tillsammans med nivåskillnaderna minskar dock attraktivite-
ten för kollektivtrafiken.*

Kommentar: Planbeskrivningen justeras vad gäller avstånd till hållplats.

- d) *Beräkningar visar att bullernivåerna inte överstiger riktvärdena för nybyggnad av bostäder. De högsta ni-
våerna tangerar dock riktvärdena och ger lite utrymme för felmarginaler. Det kan vara en fördel att uppföra
något högre bullervallar än vad som är planerat då vallar har en förmåga att sjunka ihop med tiden och då
förlora en del av den förväntade effekten.*

Kommentar: Inför upprättande av utställningshandlingar kommer vallens läge och höjd att studeras ytterli-
gare. Nya bullerberäkningar kommer att utföras.

- e) *Trafikverket förutsätter att planen följer den gräns för vägområde för väg 161 som fastställdes i samband
med utbyggnad av 2+1-vägen mellan Torp och Rotviksbro.*

*De bullerskydd man avser att uppföra mot väg 161 ska ligga utanför vägområdesgränsen och får inte på-
verka vägområdet negativt. Man bör särskilt beakta de geotekniska förutsättningarna för vallarna. Dagvat-
ten från bullervallarna måste tas omhand inom planområdet och får inte belasta vägdiken utmed väg 161.*

Kommentar: Avsikten är att planområdet ska följa den fastställda vägområdesgränsen och föreslagna bul-
lervallar kommer att vara belägna inom denna gräns. Planhandlingarna kompletteras med en ytterligare be-
dömning av stabilitetsförhållandena kring föreslagen bullervall. Krävs eventuella åtgärder för att stabiliteten
ska vara tillfredställande så kommer detta att åtgärdas och redovisas i planhandlingen inför utställningsske-
det. Dagvattnet från bullervallarna kommer inte att ledas till vägdiken utefter väg 161.

- f) *De åtgärder som är nödvändiga på det allmänna vägnätet får till sin helhet bekostas av kommunen/exploatören.*

Kommentar: Synpunkten noteras. Kostnader för åtgärder utanför planområdets gränser och som berör anläggningar av kommunalt intresse regleras i det exploateringsavtal som kommer att upprättas mellan kommunen och exploatören. Utgångspunkten är att åtgärder utanför planområdet som är föranledda av exploateringsföretaget ska bekostas av exploatören.

4. Vattenfall, 2011-10-12

- a) *Luftledningen måste vara kablfierad innan planen genomförs. Avtal mellan exploatören och Vattenfall där kostnader och ansvar regleras skall finnas upprättat innan detaljplanen antas.*

Kommentar: Enligt uppgift från planförfattaren har avtal träffats mellan exploatören och Vattenfall om kablfiering av 40 kV-ledningen. I avtalet är kostnader och ansvar reglerade. Nätkoncession för ny ledningssträckning är insänd till Energimyndigheten. Planhandlingen kommer att kompletteras med de krav och bestämmelser som följer kablfieringen av den befintliga luftledningen (bl a avstånd till byggnader, u-områden).

- b) *I genomförandebeskrivningen under Fastighetsbildning står det att kostnader för förändrad ledningsrätt för befintlig kraftledning belastar Vattenfall AB som ägare till ledningen, vilket är fel. Kostnaden för ändring av ledningsrätten vid kablfiering eller flytt belastar exploatören.*

Kommentar: Genomförandebeskrivningen justeras.

- c) *Vattenfall ger på kartbilaga förslag på placering av nätstationer, u-områden och upplyser om att det horisontella avståndet mellan nätstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag ska uppgå till minst fem meter, enligt gällande starkströmsföreskrifter. Dessutom måste tillfartsväg för arbetsfordon finnas.*

Kommentar: Planhandlingarna kompletteras enligt förslag från Vattenfall.

5. TeliaSonera Skanova Access AB, 2011-08-18

Ingen erinran.

6. Bohusläns museum, 2011-10-13

- a) *Fornlämningarna som påträffades under den arkeologiska utredningen 2009 har registrerats i Riksantikvarieämbetets fornminnesregister med beteckningarna Högås 136 (tidigare FU1, belägen i den N delen av planområdet) och Högås 135 (FU2, belägen i den S delen). Båda är klassade som fasta fornlämningar.*

Bohusläns museum bedömer att detaljplaneförslaget innebär ingrepp i båda fornlämningarnas skyddsområden, de s.k. fornlämningsområdena. Högås 136 berörs av väganläggningar, fastighetsgränser och tomtmark, Högås 135 av fastighetsgränser och tomtmark. Detta innebär att Länsstyrelsens tillstånd krävs inför förändret. En arkeologisk förundersökning kan komma att krävas, detta gäller i synnerhet Högås 136, som saknar topografiska avgränsningar. Länsstyrelsen beslutar om ev. arkeologisk förundersökning.

Kommentar: Se kommentarer till yttrande från länsstyrelsen, punkt 1 i.

7. Västtrafik, 2011-10-07

- a) *För att transportsystemet i kommunen skall vara effektivt och för att de negativa effekterna från persontransporter skall minska måste det ske en övergång från transporter med personbil till kollektivtrafik. Det är viktigt att kommunens samliga planer bidrar till att uppnå detta mål och att det tydligt av planerna framgår*

hur kollektivtrafikens fördelar kommer att stärkas. För att skapa god tillgänglighet till kollektivtrafiken är det viktigt att gång- och cykelvägnätet utformas med avseende på busshållplatsernas läge. Västtrafik har föreslagit en vändslinga anläggs öster om rondellen för att möjliggöra att båda hållplatslägena för hållplats Rotviksbro kan angöras oavsett från vilket håll en linje kommer. Enligt planen har kommunen inte i dagsläget vetskap om huruvida åtgärden skall genomföras eller ej, då ansvaret ligger på väghållaren. Kommunen bör skaffa sig vetskap i frågan innan detaljutformningen av gång- och cykelvägar fortsätter, så att planeringen kan ske med utgångspunkt av hållplatsens läge.

Kommentar: Se kommentarer till yttrande från Trafikverket, punkt 3 b.

b) Det är av stor vikt att hållplatser är tillgängliga för alla resenärer. I området har gång- och cykelvägar lutningar upp till 9%, vilket kan vara ett hinder för personer med funktionshinder. Kommunen bör öka tillgängligheten till hållplatserna, exempelvis genom att placera ut bänkar längs gångvägar samt montera ledstänger längs partier med hög lutning.

Kommentar: Se kommentarer till yttrande från Trafikverket, punkt 3 a.

8. Hyresgästföreningen, 2011-09-27

Tillstyrker förslaget.

9. Bokenäsets Framtid m fl, 2011-10-11

Tillstyrker förslaget.

Kommunala instanser

10. Lantmäterimyndigheten, 2011-10-10

På vilket sätt berörs befintlig väg för Svälte 1:81- 86 m.fl av plangenomförandet, som står att läsa i genomförandebeskrivningen under "Gemensamhetsanläggning"? Vidare föreslås att en ga bör bildas på denna väg då den även föreslås bli använd som gångväg för boende inom planområdet. Vem initierar och bekostar bildande av sådan ga? Detta bör belysas.

Kommentar: Avsikten inför samrådet var att vägen skulle vara tillgänglig för boende inom planområdet och att delaktigheten skulle lösas genom bildandet av en ny gemensamhetsanläggning (i dagsläget finns endast servitut på vägen). Efter samrådsremissen har kontakter tagits med lantmäteriet som gör bedömningen att det inte behövs bildas någon ny gemensamhetsanläggning för aktuell väg.

11. Räddningstjänsten, 2011-09-27

Ingen erinran.

12. Tekniska nämnden, 2011-10-13

Tillstyrker fortsatt planarbete med beaktande av nedan framförda synpunkter.

a) Planhandlingarna behöver kompletteras avseende utformningen av vägar och VA för att en bedömning av va-byggnationen skall kunna göras av tekniska kontoret. Kommunen skall ansvara för dagvattenhanteringen inom området.

Kommentar: Inför utställning ska ett färdigt principförslag finnas för väg, va och dagvattenhantering. Förslaget inarbetas i planhandlingen. Höjdsättning av vägnätet ska vara komplett redovisad.

- b) *Exploateringsavtal, där bl a va- och gatubyggnation regleras, skall upprättas mellan kommunen och exploatören och vara godkänd av tekniska nämnden innan planen antas.*

Kommentar: Synpunkten noteras. Godkänt avtal kommer att upprättas innan planen förs till antagande.

- c) *Enskilt huvudmannaskap skall gälla inom planområdet.*

Kommentar: Synpunkten noteras och är redovisad i samrådshandlingen.

13. Socialnämnden, 2011-09-21

Socialnämnden vill betona att det finns tveksamheter om lämpligheten i att bygga senior-/trygghetsboende med kommunalt stöd i området på grund av områdets starka kupering och stora nivåskillnader. Socialnämnden har inga synpunkter på andra entreprenörers intresse av att bygga senior/trygghetsboende i området och ställer sig positiv till att det byggs hyresrätter inom området. Varken SPF Hafsten eller PRO finner området intressant eller lämpligt för ett senior-/trygghetsboende. PRO ser gärna att ett senior-/trygghetsboende byggs i anslutning till det nya äldreboendet vid Rotviksbro.

Kommentar: Synpunkterna/ställningstagandena noteras.

14. Barn- och utbildningsnämnden, 2011-09-22

- a) *Barnomsorgsplatser behöver tillskapas i närområdet om utbyggnad sker på den angivna platsen. Barn- och utbildningsnämnden planerar sedan tidigare att bygga en förskola vid Rotviksbro som kan vara ett första-handserbjudande till områdets föräldrar när den står klar 2016/2018.*

Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med uppgift om ny förskola.

- b) *Närmsta skolor är Herrestadskolan och Norgårdenskolan. Skolorna är belägna ca åtta km från området. Bokenässkolan ligger ca tolv km från området. Nuvarande skolskjutsregler innebär att samtliga elever i området är skolskjutsberättigade till sin skola. Det är därför viktigt att en bra angöringsplats anordnas för skolbussarna vid platsen där den nya vägen från området ansluter till väg 787. En sådan plats ska ha gott om plats för på- och avstigning samt vara väl avgränsad mot övrig trafik och gärna försedd med god belysning för att erhålla maximal säkerhet.*

Kommentar: I det fortsatta planarbetet kommer samråd att ske med Trafikverket och Västtrafik. I samrådet kommer även placering av hållplats för skolskjuts att klargöras. Planen kommer att kompletteras med utrymme för hållplats.

- c) *Gång- och cykelvägar är föreslagna för delar av vägnätet inom området. Ur barnsäkerhetssynpunkt bör samtliga vägar förses med gång- och cykelvägar fram till vändplatserna.*

Kommentar: För tillfartsvägen och dess förlängning genom i huvudsak hela planområdet samt den genomgående vägen norrut genom området ges möjlighet till utbyggnad av gc-bana, separerad från fordonstrafiken. Inom övriga lokalvägar bedöms trafikflödet bli så lågt att det inte krävs separerade fält för gc-trafik.

- d) *För att ge tillfälle till fritidsaktiviteter för barn och ungdomar i alla åldrar i en trafiksäker miljö bör ytor tillskapas för en lekpark och en asfalterad bollplan.*

Kommentar: I samrådshandlingen är ett aktivitetsområde för bl a boll- och lek redovisat i norra delen av planområdet. Området är helt avskilt från fordonstrafik och kan endast nås till fots.

15. Miljöavdelningen, Miljö och Stadsbyggnad, 2011-10-03

a) *Principförslaget bör omfatta en uppskattning av dagvattenmängden som beräknas, en redovisning av trolig föroreningsgrad av dagvattnet och utifrån den ett ställningstagande kring huruvida rening av dagvattnet krävs. Det bör även framgå vilka förebyggande åtgärder för att minska uppkomsten av dagvatten som är planerade.*

Kommentar: Principförslaget för dagvatten och planhandlingarna kompletteras med ovanstående.

b) *Dagvattnet kommer att ledas till Svälte Kile/Havstensfjorden som är ett Natura 2000-område. Särskilt tillstånd enligt kapitel 7 i Miljöbalken krävs för åtgärder som kan påverka de bevarandevärda arterna i Natura 2000-området.*

Kommentar: Planhandlingen kompletteras med uppgifter enligt ovan.

c) *För recipienten finns även beslutade miljökvalitetsnormer för vatten. Miljökvalitetsnormen för Havstensfjorden är god ekologisk status år 2021, idag är statusen otillfredsställande.*

Kommentar: Ovanstående är beskrivet i samrådshandlingen.

d) *Planen ska förses med bestämmelse om att byggnaderna ska utföras med radonsäker grundläggning.*

Kommentar: Ovanstående är redan upptaget som planbestämmelse i samrådshandlingen.

e) *Strandskyddsgränsen för Rotviks vatten bör kunna utläsas i plankartan.*

Kommentar: Strandskyddsgränsen är markerad på plankartan tillhörande samrådshandlingen, men kommer att förtydligas till utställningen.

Sakägare

16. Pia och Stefan Emausson, Svälte 1:60, 2011-09-15

a) *Oroliga för att sprängning ska förorsaka sättningar på hus, påverkan på brunnsvattnet och flödet. Påpekar även att man är orolig för påverkan på sjövattnet, Rotviks vatten, eftersom vissa grannar har det som hushållsvatten. Idag finns två anmärkningar på sjövattnet, gulaktigt och viss bismak av mossa.*

Kommentar: Sprängningsarbete i närhet av fastigheten påbörjas med en besiktning av hus, vattentäkt mm och utförs av entreprenör. Eventuella skador som därefter uppstår regleras mellan fastighetsägare och entreprenör. Ansvarsfrågan regleras inte inom ramen för planarbetet.

b) *Anser att de närmaste husen i planförslaget tillåts komma för nära den egna fastigheten.*

Kommentar: Plankartan justeras genom att prickmarken utökas på de föreslagna tomtplatserna som ligger närmast Svälte 1:60 och 1:59. Planhandlingen kompletteras med tvärsektion.

17. Heinz Erdman, Svälte 1:59, 2011-09-26

a) *Anser att planerad bebyggelse hamnar för nära Svälte 1:59.*

Kommentar: Se kommentar under yttrande från Svälte 1:60, punkt 16 b.

b) *Orolig för att sprängning ska utlösa block- och stenedfall. Påpekar även att den djupborrade brunnen ligger inom riskzonen.*

Kommentar: Se kommentar under yttrande från Svälte 1:60, punkt 16 a.

SYNPUNKTER FRÅN SAKÄGARE SOM INTE TILLGODOSETTS

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

- Pia och Stefan Emausson (Svälte 1:60) och
- Heinz Erdman (Svälte 1:59).

SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER

Nedan sammanfattas i korthet de huvudsakliga synpunkterna som inkommit under plansamrådet och som föranleder ett klarläggande och eventuell ytterligare utredning innan planen förs till utställning.

- Planbestämmelse införs som säkerställer rensning av block- och sten inom två delområden.
- Stabilitetsförhållandena för föreslagen bullervall.
- Riskanalys vad avser trafik på väg 161 och eventuella skyddsåtgärder.
- Principförslag för VA och dagvatten. Utsläppsmängden av dagvatten och föroreningsgrad samt eventuella åtgärder redovisas.
- Tillgängligheten inom området. Lutningar på väg- och gc-nät.
- Kopplingen av gc-nätet till busshållplats Rotviksbro, hållplats för skolskjuts och gc-väg längs med 787.
- Påverkan på fornlämningsområdet RAÄ Högås 136, vad gäller gångväg.
- Hållplats för skolskjuts.
- Planbestämmelser avseende utseende. I samrådet redovisat fotomontage kommer att uppgraderas utifrån nya förutsättningar.
- Textredigering avseende avstånd till busshållplats, tillståndsplikt för anläggande av dammar, tillstånd för utsläpp av dagvatten, kostnader för förändrad ledningsrätt, justering under rubriken gemensamhetsanläggning avseende gemensamhetsanläggning för gångväg, uppgift om ny förskola.
- Beskrivning av påverkan av eventuella klimateffekter.
- Kontroll av bullervärden och bullervallens läge.
- Läge för nya nätstationer och u-områden.
- Upprättandet av exploateringsavtal.
- Utökad prickmark på tomter söder om Svälte 1:59 och 1:60.

FORTSATT ARBETE

Miljö och Stadsbyggnad gör bedömningen planarbetet kan gå vidare med beaktande av de kommentarer som redovisas i den här samrådsredogörelsen. Förvaltningen tänker därför föreslå miljö- och stadsbyggnadsnämnden att detaljplanen efter bearbetning ställs ut för granskning enligt kap 5, §23 i PBL (1987:10).

MILJÖ OCH STADSBYGGNAD

Hans Johansson
planchef