



Diarienum: 2018-000272

Upprättad: 2018-06-01

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Hjultorps kulle

Vårgårda tätort, Västra Götaland

Handläggning

Handläggning av planen sker med normalt planförfarande enligt PBL 2010:900. Planförslaget, som är upprättat 2017-09-27, har varit utställt under tiden 9 oktober – 1 november 2017 i receptionen i Vårgårda kommunhus, på Vårgårda bibliotek samt på Vårgårda kommuns hemsida. Planhandlingar har översänts för yttrande till myndigheter och sakägare. Annons var införd i AlingsåsKuriren 2017-10-11.

Sammanfattning

Under samrådstiden har åtta remissinstanser, 16 berörda fastighetsägare och ett företag, ej sakägare, framfört synpunkter/erinringar.

Sammanfattning av inkomna synpunkter:

Synpunkterna har bl.a. berört:

- Brandposter
- MKN för vatten
- Strandskydd
- Farligt gods
- Geoteknik
- Trafikalstring
- Trafikmiljö
- Trafikbuller

Ändringar som gjorts av planförslagets innehåll efter samrådet är:

- Föreslagen byggnadstyp inom delområde 3 har delvis ändrats
- Högsta tillåtna byggnadsarea har ökat inom delområde 3
- Planbestämmelse om upphävande av strandskydd har tillkommit
- Högsta tillåtna hastighet föreslås sänkas till 30 km/h på Östergårdsgatan och till 40 km/h på Åleden
- Farthinder föreslås tillkomma på Östergårdsgatan
- Del av befintlig stenmur föreslås bevaras och restaureras

Ändringar som gjorts av planhandlingarnas utformning efter samrådet är:

- Bullerutredningen har uppdaterats
- Stycket ”Buller” har ändrats
- Vissa planbestämmelser har omformulerats i enlighet med Boverkets rekommendationer
- Stycket ”Strandskydd” har tillkommit
- Stycket ”Hydrologi” har tillkommit
- Stycket ”Riskbedömning” har utökats
- Den geoteknisk utredningen har kompletterats
- Stycket ”Dagvatten” har utökats
- Stycket ”Vatten och avlopp” i genomförande delen har utökats
- Upplysning om Avledning av grundvatten har tillkommit
- Styckena ”Befintligt gatunät” och ”Föreslaget gatunät” har uppdaterats och kompletterats med trafikutredning
- Text om brandposter har ändrats
- Kvantitativ riskutredning har tillkommit
- Begreppet ”tomt” har ändrats till ”fastighet” i planhandlingarna

Inkomna yttranden och förvaltningens kommentarer

Yttranden med synpunkter återges i sammandrag samt kommenteras nedan. Datum då yttrandet inkom inom parentes.

Remissparter

1. Alingsås och Vårgårda Räddningstjänstförbund (2017-10-30, yttrandet inkluderar en figur som ej återges här)

Räddningstjänsten har noterat att det finns flera brandposter i planområdets ytterkant. För att inte behöva använda ett alternativsystem med tankbilar vore det lämpligt att området dimensioneras enligt ett konventionellt brandpostsystem. Detta innebär ett A1-system utifrån VAV P83 tabell 2.3. Det innebär enligt rubrik 6.5.5 (VAV P83) att brandposter ska anordnas med ett längsta avstånd av 150 meter mellan sig och att de har ett flöde på minst 10 l/s.

Enligt planbeskrivningen ska bostäderna placeras med ett avstånd på 35 m till Rv 42 som är primärled för farligt gods. Räddningstjänsten anser med stöd av länsstyrelsens skift ”Riskhantering i detaljplaneprocessen – Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods” att all bebyggelse inom 150 m från farligt gods-leder ska riskbeaktas. Vilket minsta avstånd från Rv 42 som är lämpligt som gräns för bostadsbebyggelse ska dimensioneras utifrån riskanalys. Att ange 35 m som acceptabelt avstånd anser Räddningstjänsten inte är godtagbart utan att en riskanalys genomförs.

Förvaltningens kommentar:

Det tagits in i planbeskrivningen att brandposter ska finnas på ett maximalt avstånd om 150 meter och ha ett flöde på minst 10 l/s.

En kvantitativ riskanalys har tagits fram som visar att planförslaget går att genomföra utan att särskilda åtgärder behöver vidtas.

2. Lantmäterikontoret Alingsås (2017-10-30)

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Kostnader för VA och gator

Det är inte beskrivet om några avgifter kommer att tas ut för anslutning till kommunens VA-nät eller gatukostnader, eller vem som kommer att bekosta detta.

Förändrade bestämmelser om exploateringsgrad

För att alla som berörs av planen ska förstå dess konsekvenser behöver det framgå av planbeskrivningen att och hur planbestämmelserna för exploateringsgrad förändras för Verkmästaren 1 – 3.

Delar av planen som skulle kunna förbättras

Egenskapsbestämmelser relaterade till tomt eller fastighet

Egenskapsbestämmelser om utnyttjandegrad och och placering är konsekvent relaterade till begreppet tomt. Begreppet tomt är enligt PBL ”ett område som omfattar mark avsedd för en eller flera byggnader och mark som ligger i direkt anslutning till byggnaderna och behövs för att byggnaderna ska kunna användas till avsett ändamål”. Begreppet fastighet är ett äganderättsligt begrepp medan begreppet tomt inte är det. En fastighet kan innehålla flera tomter. Eftersom det inte är ett fastighetsrättsligt begrepp utan är relaterat till pågående markanvändning kan det vara svårt att definiera hur stor tomten är eller var tomtgränsen går. Begreppet fastighet är därför att föredra i planbestämmelser.

Bestämmelse om tillåten byggrätt

Det är otydligt om tillåten byggrätt enligt planbestämmelsen e2 är relaterad till tomt, fastighet eller kvarter.

Användningsgräns

Användningsgräns saknas mellan natur och parkmark.

Plankartan följer inte Boverkets rekommendationer

Regeringen har betonat vikten av att detaljplaner utformas enhetligt för att underlätta framtida digitalisering och förenkla byggprocessen. Plankartan följer inte ”Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan” på punkterna nedan:

- Det finns ingen användning som ska ha vit färg enligt rekommendationerna.
- Bestämmelserna för punktprickad respektive korsprickad mark är inte formulerad enligt rekommendationerna.
- Det rekommenderas inte att använda våningsantal som planbestämmelse för att reglera byggnaders höjd.
- Användningar bör betecknas och redovisas var för sig.
- Lagstödet för respektive planbestämmelse redovisas inte i anslutning till planbestämmelserna.

Förvaltningens kommentar:

Kostnader för VA-anslutning kommer att tas ut av de framtida fastighetsägarna enligt kommunens taxa. Kommunen står för gatukostnaden.

Exploateringsgraden för Verkmästaren 1 – 3 kommer inte att ändras.

Begreppet ”tomt” har ändrats till ”fastighet” i planhandlingarna.

Planbestämmelsen e2 gäller hela den bygggrätt på vilken den är utsatt.

Användningsgräns mellan natur och parkmark har satts ut.

Plankartan har reviderats utifrån de av Boverkets rekommendationer som har bedömts som lämpliga för den aktuella planen.

3. Länsstyrelsen (2017-11-01)

Synpunkter på sådant som kan aktualisera en prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör hälsa och säkerhet, strandskydd, samt miljökvalitetsnormer måste beskrivas och lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

Strandskydd

Sedan 2009 gäller att strandskydd återinträder när en detaljplan ersätts med en ny plan. Det aktuella planområdet ligger inom 100 m från Sävån och omfattas delvis av strandskydd när den gällande planen upphävs. Det nya

planförslaget saknar helt omnämnande av strandskydd och planens inverkan på strandskyddets syften. För ett plangenomförande krävs att strandskyddet upphävs i delar av planområdet. Plankarta och planbestämmelser bör klart visa var strandskyddet åter gäller, var det upphävs, samt på vilka grunder det upphävs. Prop. 2008/09:119 anger att en noggrann prövning av syftet med strandskyddet och skälen för ett upphävande ska ske i samband med ny detaljplaneläggning. Det måste framgå av planbeskrivningen vilka skäl som åberopas för upphävande.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planförslaget berör ytvattenförekomsten Sävån – Svartåbäckens inflöde till Kyllingsåns inflöde (SE643757-132189) samt grundvattenförekomsten Algutstorp-Horla (SE643591-132214). Delar av grundvattenförekomsten utgör också ett område av vikt för vattenförsörjningen.

Planförslaget behöver kompletteras med en beskrivning av berörda vattenförekomster. Planförslagets inverkan på vattenförekomsternas status och miljö kvalitetsnormer ska beskrivas, bedömas och motiveras.

Farligt gods

Rv 42 är en rekommenderad primär transportled för farligt gods. Vid planering av ett område intill transportled för farlig gods ska det säkerställas att området inte drabbas vid en eventuell olycka. Enligt Länsstyrelsen ska risker beaktas när man planlägger mark inom 150 m från en transportled. I vilken utsträckning och hur riskerna ska beaktas beror på hur riskbilden ser ut vid det aktuella området. I Länsstyrelsens riskpolicy, ”Riskhantering i detaljplanprocessen”, zonindelning och rekommenderade skyddsavstånd för farligt gods och olika typer av markanvändning. Länsstyrelsen anser att kommunen bör lokalisera bebyggelse enligt dessa rekommendationer.

I planförslaget är det ca 35 m från körbana till kvartersmark för bostäder, vilket är betydligt kortare än vad som rekommenderas i Länsstyrelsens riskpolicy. Att endast ta hänsyn till Trafikverkets riktlinjer som anger minst 30 m mellan körbana och bebyggelse räcker inte. Länsstyrelsen anser att det behöver tas fram en detaljerad riskanalys för att säkerställa att planförslaget är lämpligt, samt redovisa vilka eventuella skyddsåtgärder som behövs.

Geoteknik (genom SGI)

I geotekniskt PM har en stabilitetsutredning utförts. SGI undrar om stabiliteten har beräknats i den sektion som är kritisk för området. Erfarenhetsmässigt påträffas lösare jordar till större djup nära vattendrag som i regel också utgör en lågpunkt i området. SGI efterfrågar en kompletterande stabilitetskontroll i en sektion från planområdets västra del mot Sävån. I områdets västra del föreslås tätare bebyggelse, vilket innebär större påverkan av marklaster. Om stabiliteten mot Sävån är låg för ett initialskred ska risken för bakåtgripande skred bedömas och eventuell förekomst av kvicklera utredas.

I den valda beräkningssektionen har bergets yta antagits gå horisontalt med borrhoppet i CPT-sonderingen i punkt 15 (*se geoteknisk utredning*), vilket inte kan betraktas som ett konservativt val. Borrhoppet i punkt 15 förväntas

representera friktionsjordens överkant som vilar ovanpå släntberg. Om underlag saknas avseende portryck, jordlagerföljd, jordparametrar etc ska konservativa antaganden generellt göras.

Trafiklaster har utelämnats i stabilitetskontrollen, dessa är aktuella i synnerhet för odränerad analys. Vidare ska alla förutsättningar (t.ex. belastningar i form av byggnader, utfyllnader, trafiklast, avschaktningar etc), som den nya planen medger, kontrolleras i den geotekniska utredningen.

Topografin i beräkningssektionen stämmer inte överens med grundkartans nivåangivelser. Enligt skredkommissionens rapport 3:95 kan markytan i beräkningssektionen ritas utifrån en aktuell grundkarta med 1 m ekvidistans. Modellering av markytan utifrån enstaka avvägda borrhull uppfyller inte kravet för detaljerad utredningsnivå.

Vid stabilitetskontroll i detaljplaneskedet ska beräkningar enligt IEGs rapport 4:2010 utföras med maximala prognostiserade portryck. Där sådana provtryck inte är möjliga ska en känslighetsanalys utföras.

Enligt PBL ska frågan om erosionspåverkan utredas i planskedet. SGI efterfrågar kompletterande information och bedömning av erosionens omfattning och påverkan på planområdet under byggnationens förväntade livstid.

Enligt planbeskrivningen ligger i sydöst ett mindre berg ”utgörs av en plåtå och sluttar ganska brant norrut”. SGI anser att risken för bergras/blockutfall behöver klarläggas inom detta område.

SGI ser från ett geotekniskt säkerhetsperspektiv att ovan nämnda osäkerheter behöver klarläggas och att eventuella åtgärder som krävs säkerställs i planen.

Råd enligt PBL och MB

Dagvatten

Som recipient för dagvatten från området föreslås Sävån. Den berörda sträckan av Sävån omfattas av flera markavvattningsföretag. En mindre del av planområdet faller inom företagets båtnadsområde. Markavvattningsföretagen bör höras som sakägare i det fortsatta planarbetet.

Buller

Genom den föreslagna planbestämmelsen säkerställer kommunen de krav på bullernivåer som anges i Trafikbullerförordningen. Länsstyrelsen anser dock att kommunen bör undersöka vad en bullerskydd/bullervall utmed Rv42 och ev. Åleden skulle medföra för bullernivåerna. Kanske en bättre lösning för uteplatserna än lokala åtgärder. Alltför stor inglasning av uteplats i detta läge bör inte accepteras som en godtagbar lösning för att klara bullernivåerna.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Vattenverksamhet

I området finns relativt ytligt grundvatten. Länsstyrelsen upplyser om att åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap Miljöbalken. Bortledning av grundvatten är tillståndspliktig om det inte är uppenbart att varken allmänna

eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. I det fall åtgärden bedöms vara tillståndspliktig ska samråd utföras i tidigt skede med Länsstyrelsens vattenvårdsavdelning. Det är verksamhetsutövarens ansvar att göra denna bedömning.

Det bör beskrivas i planhandlingarna hur grundvatten från anläggningskedet ska omhändertas för att inte riskera negativ påverkan på vattenmiljön i Säveån. Bland annat bör planbeskrivningen redovisa skyddsåtgärder för hantering av förorenat grundvatten och länshållningsvatten under anläggningsfasen.

Behovsbedömning

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

Förvaltningens kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats med ett stycke, "Strandskydd", där strandskyddet samt skälen till att det bör upphävas redovisas. Strandskyddszonen har ritats ut på plankartan och en planbestämmelse om upphävande av strandskydd har lagts till.

Planbeskrivningen har kompletterats med ett stycke, "Hydrologi", där berörda grundvatten- och ytvattenförekomster beskrivs. Stycket "Dagvatten" har kompletterats avseende MKN för grund- och ytvatten.

En kvantitativ riskanalys har tagits fram som visar att planförslaget går att genomföra utan att särskilda åtgärder behöver vidtas.

Den geotekniska utredningen håller på att kompletteras och ska arbetas in i planförslaget innan antagande.

De berörda markavvattningsföretagen har tagits med i fastighetsförteckningen och kommer att höras som sakägare i fortsättningen.

Bullerutredningen är uppdaterad och i den prövas bl.a. längre bullerskärmar utmed Rv42 och Åleden. P.g.a. att det finns flera bullerkällor i omgivningen fungerar inte sådana skärmar särskilt bra, utan det krävs lokala åtgärder. Bullerutredningen visar att det går att skapa uteplatser som klarar riktvärdena för trafikbuller, utan att mer än 75 % av uteplatsen inglasas.

Stycket "Vatten och avlopp" i genomförandedelen har kompletterats med upplysning om att avledning av grundvatten kan innebära tillståndspliktig vattenverksamhet, och vad som i så fall gäller.

4. Trafikverket (2017-10-19)

Buller

Trafikverket förutsätter att bullerskärmar placeras inom planområdet.

Trafikalstring

Kommunen bör göra en trafikutredning inkluderat väg 1909 och Rv42. Utredningen ska inkludera basår år 2040, och visa vilken indata som använts och hur man beräknat trafiken år 2040. Utredningen ska utvärdera exploateringens påverkan på trafiksystemets framkomlighet och trafiksäkerhet utmed de statliga vägarna. Utredningen måste analysera planförutsättningarna och lämna förslag på åtgärder, exempelvis vänstersvängkörfält och nya hållplatslägen, som gör planförslaget acceptabelt ur trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv.

Kommunalt huvudmannaskap

Trafikverket har vid flera tillfällen uppmanat kommunen att ta över flertalet statliga vägar inom kommunen. Ambition med rätt avgränsat väghållarskap är att:

- Staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort.
- Kommunerna bör ha huvudansvar för väghållningen i tätort med undantag för det övergripande statliga vägnätet.
- Väghållaren får ökad möjlighet att påverka vägens utformning och underhåll, samt dess omgivningar.

Förvaltningens kommentar:

De bullerskärmar som kan bli aktuella kommer att placeras inom planområdet.

Kommunen har gjort en trafikutredning angående föreslagen exploaterings påverkan på Rv42 och Kullingsleden (väg 1909), se stycke "Föreslaget gatunät" i planbeskrivningen. Av utredningen framgår att korsningarna Åleden - Rv42 och Östergårdsgatan – Kullingsleden inte behöver åtgärdas även om hänsyn tas till förväntad trafikökning fram till år 2040.

Övriga synpunkter har noterats.

5. Vattenfall Eldistribution AB (2017-10-31, yttrandet inkluderar en karta som ej återges här)

Vattenfall Eldistribution AB (Vattenfall) har elanläggningar inom och i närheten av planområdet. 0,4 kV markkabel som inte är inmätt. Flytt/förändring av befintliga el-anläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploitör.

Vattenfall behöver dra in nya 10 kV-kablar utmed vägarna på någon av sidorna. För dessa markkablar yrkas ett u-område med en bredd på minst fyra meter inom kvartersmark.

Enligt kundavtalet, Nät 2009 K § 7.3, får inte byggnader uppföras, marknivån ändras, eller andra åtgärder vidtas som äventyrar funktionen eller driften av nätägarens anläggningar.

Vid arbete nära Vattenfalls anläggningar krävs bevakning. Vid markarbeten ska kabelutsättning i fält alltid begäras. Under förutsättning att ovanstående uppfylls tillstyrker Vattenfall planen.

Förvaltningens kommentar:

Efter avstämning med Vattenfall har det konstaterats att de kablar som behövs för området elförsörjning kan placeras på allmän platsmark. Således behövs inga u-områden. I övrigt har synpunkterna noterats.

6. Skanova AB (2017-10-17, yttrandet inkluderar en karta som ej återges här)

Skanova AB har inget att invända mot planförslaget. Skanovas anläggningar inom och intill aktuellt område är markerade på bifogad lägeskarta.

Förvaltningens kommentar:

Synpunkterna har noterats.

7. Polismyndigheten (2017-11-01, yttrandet inkluderar en skiss som ej återges här)

Utformningen av den fysiska miljön i ett område kan verka brottsförebyggande och trygghetsskapande.

Bra med spridning av olika upplåtelseformer och byggnadstyper i kommunens olika delar, kan minska de nackdelar som bl.a. en koncentration av socioekonomiskt svaga grupper kan ge.

Byggnadernas orientering gentemot varandra kan ge en naturlig övervakning från de boende i området. Bra förvaltning genom aktiv skötsel och tillsyn samt ökat boendeflytande motverkar också risken för brott.

Att ha siktlinjer och bra belysning mellan fastigheter och parkeringsplatser är brottsförebyggande. Växtligheten bör hållas låg eller utgöras av träd med rena stammar.

Ur inbrottssynpunkt är det mindre bra om eventuell gärningsman kan smyga i mörker och spana mot husens baksidor från skogspartiet på bergets norrsida (mellan bebyggelsen på berget och bebyggelsen på ången nedanför).

Ljuskällor i naturmarken mellan husen samt gränser mellan privat och allmän mark skulle underlätta för de boende att identifiera avvikelser, särskilt under mörker.

Förvaltningens kommentar:

Vilka upplåtelseformer som kan vara aktuella regleras inte i detaljplanen.

I övrigt har synpunkterna noterats och kommer att beaktas vid framtida byggnation.

8. Västtrafik (2017-11-02)

Västtrafik har inget att invända mot planförslaget, och ser inte att det påverkar utbudet av kollektivtrafik i området. Västtrafik vill påminna om behovet av säkra och trygga gångvägar till hållplatser.

Förvaltningens kommentar:

Synpunkterna har noterats.

Sakägare**9. Gemensamt yttrande från fastighetsägare till Rådjuret 1 – 12 och Hjorten 4 – 6 (2017-10-26)**

Sakägarna har 2017-01-31 lämnat synpunkter på kommunens planer i samband med ett tidigt samråd. Bland annat framfördes att Östergårdsgatan är genomfartsled för närbelägen bostadsrättsförening, och att ytterligare två tillfartsgator från planerad bebyggelse skulle öka trafikflödet och förorsaka bullerstörningar och försämrad boendemiljö. Man betonade att man inte ville att Östergårdsgatan skulle fungera som tillfart till den planerade bebyggelsen.

Det nu aktuella planförslaget har inte tagit hänsyn till synpunkterna i det tidigare yttrandet (se ovan) när det gäller att öka trafikflödet i området.

Undertecknade fastighetsägare hävdar bestämt:

- Trafik från Hjultorps kulle ska inte belasta Östergårdsgatan.
- Planförslaget ska revideras så att all trafik från Hjultorps kulle leds bort via Åleden.

Undertecknade fastighetsägare anser vidare:

- Sträckan Åleden – Rv 42 är en raksträcka med fri sikt och lämplig för utfart från Hjultorps kulle.
- En rondell måste byggas i korsningen Åleden – Rv 42 för att dämpa hastigheten.
- En rondell skulle även kunna fungera som anslutning till eventuell framtida bebyggelse söder om Rv 42.
- Då lekande barn vistas i Östergårdsgatans närhet skulle ytterligare genomfartstrafik innebära ökade risker för dem.

Förvaltningens kommentar:

Kommunen bedömer att det är viktigt att ny bebyggelse får god kontakt med den befintliga, så att inte områden upplevs som isolerade från varandra. Därför är det önskvärt att ansluta de planerade vägarna till både Östergårdsgatan och Åleden.

Kommunen har utfört en trafikräkning under 2017 som visar att trafiken på Östergårdsgatan är mycket ringa. Planförslaget innebär att trafiken på Östergårdsgatan kommer att öka, men trafikmängden kommer även efter plangenomförandet att vara liten. Den trafik som orsakas av besökare till Hjulet kommer sannolikt att försvinna, då parkeringen vid Hjulets entré avses utökas.

Genom att sänka högsta tillåtna hastighet till 30 km/h och anordna farthinder vid de nya vägarnas anslutningar, samt vid befintligt övergångsställe vid Bygatan, bedömer kommunen att trafiksituationen på Östergårdsgatan kommer att förbättras jämfört med dagens, även om trafiken ökar.

Den trafikökning som kan förväntas genom planförslaget motiverar inte att en rondell anordnas i korsningen Åleden – Rv42. En rondell skulle kunna bli aktuell vid en framtida exploatering söder om Rv42 eller en förlängning av Åleden till Hoberg.

10. Fastighetsägare till Hjorten 9 (2017-10-31)

Markförhållande

Enligt geoteknisk utredning finns inom planområdet två marktyper. Marktypen på åkern behöver i sluttningen mot norr studeras mer ur sättningssynvinkel. Vid blöt väderlek har marken alltid varit vattenmättad och haft låg bärlighet. Här bör man överväga att fylla med lätta material (cellplast) efter schaktning. Vid uppförandet av nuvarande Ringtjänst omkom en person vid dräneringsanläggningen av grundplattan, då blöta jordmassor fyllde schaktet som han befann sig i.

Gator

Genomfartsgatan ska bli en ”7 km/h-gata”. Den behöver få ordentligt med hinder och bli smal, så att den inte inbjuder till höga hastigheter. Det räcker inte med ett hinder där gångvägen korsar gatan. Lokalgatan (upp på berget) behöver sänkas i sin östra del, så backen upp till krönet inte blir för brant. Hur kommer dagvattnet att tas om hand utmed denna gata? Vändplanen i sydväst ligger väsentligt lägre än krönet. Östergårdsgatan behöver fler hinder än de två som är angivna på plankartan. Lämpligt är att befintligt övergångsställe öster om Bygatans anslutning, utformas som hinder då det ligger inom planområdet.

Kulturhistoria

Inom planområdet finns en stenmur som var gräns i åkerbruket som var gräns i åkerbruket mellan fastigheterna Hjultorp Skattegården och Östergården.

Detta är inte uppmärksammat i planförslaget. Idag är muren bevuxen med diverse lövträd. Muren ska bevaras och restaureras då den anknyter till platsens historia och kan fungera som utsmyckning i området. Den blir 30 – 35 m lång och sträcker sig från genomfartsgatan till, och utmed, parkeringen söder om Hjulet. Muren ligger på allmän platsmark och ska inte kläs in i metallnät.

Delområde 1

Enplanshus på ca 150 kvm byggnadsarea och möjlighet att inreda vinden är rimligt. Komplementbyggnad på 50 kvm därutöver. De tre tomterna i söder kan få höga bullervärden från Rv 42. Notera att det kommer att bli djupa schakt i berg, om avlopp och dagvatten ska rinna ner till Östergårdsgatan. Finns bättre lösning för de tre södra fastigheterna som ligger lägst.

Delområde 2

Bra att det blir tillåtet med två våningar i den sluttande terrängen. Bullernivån kan bli ett bekymmer. Sedan skogen togs ner utmed E20 upplevs det som att det bullrar mer vid V/SV-vind. Vidare bör man beakta bärigheten av marken, speciellt vid längre nederbördsperioder som gör marken mättad.

Delområde 3

Områdets norra del bör få en utökad byggnadsarea till 1 200 kvm, för att kompensera för marklutningen åt NV. Då skulle ”glasat uterum” kunna integreras i byggnadsarean. De åtta husen i södra delen bör gå möjlighet till balkong på plan två mot söder. Bullernivån kan överskridas från Rv 42 och E20. Även järnvägen kan bullra påtagligt vid speciella väderförhållanden.

Tekniska frågor

Inom planområdet finns idag en luftledning för el som försörjer Hjorten 8 och 9. Ledningen har start- och slutpunkt inom planområdet, men passerar genom Hjorten 9. Denna ledning ska bort och nya anslutningar anordnas, med jordkabel, lämpligen från delområde 1. Hjorten 8 – 11 har egna djupborrade brunnar som förväntas ej påverkas av kommande byggnation. Öppna diken för dagvatten kan utgöra en säkerhetsrisk för barn. Vegetationen på dikets slänter måste hållas efter. En dagvattendamm kan, jämte stenvallen, fungera som utsmyckning i området.

Förvaltningens kommentar:

Grundläggningen behandlas inte närmare i detaljplaneskedet, men synpunkterna kommer att beaktas vid framtida byggnation.

Det har tagits fram en gatuplan med utsatta nivåer för planområdet. Gatan upp på berget föreslås luta österut i hela sin längd från vändplanen till Östergårdsgatan. Detta klaras genom att gatan sänks något i förhållande till platån där den är som högst. Dagvattnet tas om hand enligt samma princip.

Den äldre stenvallen redovisas i stycket ”Friytor” i planbeskrivningen. Den avses restaureras och integreras i den nya bebyggelsen såsom föreslås i yttrandet.

Största tillåtna byggnadsarea inom delområde 3 har utökats till 1200 kvm på byggrätt där parhus/kedjehus föreslås.

I övrigt har synpunkterna noterats.

11. Fastighetsägare till Rådjuret 4 (2017-10-26)

Bullermätning

Föreliggande bullerutredning anger att ”samtliga planerade bostäder uppnår riktvärdet vid fasad”, samt att husen i sydväst är ”de mest bullerutsatta”. En bullerutredning ger svar av decibelteknisk karaktär, hur man upplever verkligheten ger ett annat svar (se nedan).

Identifierade bullerkällor

Undertecknad har under ca 30 år regelbundet joggat i området och är väl förtrogen med de bullerförhållanden som råder på där. Fem störande bullerkällor kan identifieras enligt nedan:

1. Riksväg 42
2. Järnvägen och E20, vilka vid ogynnsamma vindar utgör ett bullerproblem.
3. Åleden
4. Vårgårda Ångfabrik, vars flisning periodvis utgör ett störande moment.

Alla källorna projicerar, vid ogynnsamma vindar, buller direkt riktat mot Hjultorps kulle. Källorna ger sammantaget betydande bullerstörningar, vilka förstärks av att området ligger mycket öppet med avsaknad av naturliga buller- och vindhinder. Vid väst-sydvästlig vind upplever undertecknad att bullret från tågtrafik och fordonstrafik på E20 är miljöstörande källor.

Dialogmöte

I samband med ett dialogmöte 2017-01-17 sades från kommunens företrädare att delområde 1 ska bebyggas med enplansvillor. Vart har detta ”löfte” tagit vägen?

Sammanfattning

Undertecknad upplever bullerstörningarna som betydande, särskilt den som periodvis vid västvindar, kommer från järnvägen. Förvånande att kommunen i sitt avsnitt om buller negligerar denna bullerkälla. Undertecknad skulle vara ytterst tveksam till att, vid eventuell förfrågan från intresserad tomtköpare, rekommendera ett tomtförvärv utan att vederbörande blir medveten om de konsekvenser bullerstörningarna kan ge upphov till.

Förvaltningens kommentar:

Föreliggande bullerutredning bygger på en datasimulering där samtliga betydande trafikbullerkällor tagits med, inklusive järnvägen. Trafikmängden vid varje bullerkälla är prognostiserad för år 2040, d.v.s. utbyggnaden av E20 är medräknad. Planområdet med omgivning har återskapats i programmet som en terrängmodell utan eventuell vegetation, således gäller resultatet även om hela skogen på

kullen skulle tas ner (vilket inte är fallet). För att ta höjd för eventuell blåst räknar man under simuleringen med att det blåser från varje enskild bullerkälla in mot planområdet (alltså från olika håll samtidigt).

Flisningen vid Vårgårda ångfabrik och andra ljud som härrör från verksamheter ingår inte i bullerutredningen, men bedöms inte utgöra en olägenhet.

Under dialogmötet 2017-01-17 framfördes önskemål om att delområde 1 skulle bebyggas med enplansvillor. Kommunens företrädare tog till sig detta utan att garantera att så skulle bli fallet. Samrådsförslaget redovisar 1,5-planshus (bottenplan och inredd vind), vilket är en kompromiss utifrån det ursprungliga förslaget med tvåplanshus. Dessutom har tomten uppe på kullen som ligger närmast Östergårdsgatan flyttats ca åtta meter bort från gatan.

12. Fastighetsägare till Hjorten 4 (2017-10-26)

Detaljplanen överensstämmer inte med den version som presenterats för berörda fastighetsägare vid första mötet med kommunens representanter.

Senaste kartbild överensstämmer inte med den som visades vid första mötet med kommunen. Vidare har tillkommit en extra tomt i den planerade byggnationen (vilken inte ingår i bullermätningen).

Bullermätningen har inte tagit höjd för den planerade utbyggnaden av E20 till motorväg. Denna nya väg kommer att öka vägbullret.

Flera av de planerade tomterna kommer att ligga nära Rv 42. Enligt bullermätningen ligger man på gränsvärdena redan innan motorvägen är klar. Utredningen föreslår bullerplank på två meter för dessa tomter.

Eftersom vägbullret kan förväntas öka p.g.a. ny motorväg och minskat antal träd i området, kommer troligtvis bullernivån att höjas väsentligt.

Föreliggande geotekniska utredning visar att jordlagret på berget är tunt. Det leder troligtvis till att när schaktningen av tomterna är klar, så kommer inte de träd som återstår att ha tillräckligt rotfäste. Det innebär att flera träd kommer att behöva fällas av säkerhetsskäl. Den fina skogsdungen försvinner. Skog är en bra bullerdämpare.

Under de åtta år sakägarna har bott på Östergårdsgatan har skogen avverkats flera gånger, med följd att vindhastigheten ökat väsentligt. Ökad vindhastighet ger ökat vägbuller. Av planförslaget framgår vidare att tomterna ska få vida utsikt, hur det nu fungerar med stora bullerplank.

På kommunens webbsida framgår att ingen invånare i Vårgårda ska ha mer än 500 m till närmaste grönområde. Om skogsdungen tas ner försvinner den tillgången.

De två föreslagna anslutningsgatorna från Östergårdsgatan är olämpliga, dels p.g.a. skymd sikt i kurvan, och dels p.g.a. trafikbuller. Den övre vägen kommer att få hög vinkel i anslutning till Östergårdsgatan, vilket vid halt underlag innebär trafikfara nerfart till Östergårdsgatan. Det bor även många barn i området.

Vidare är det olämpligt med bebyggelse så nära Rv 42, som ju inte kan flyttas av miljöskäl.

Den plantering som planförslaget redovisar vid industriområdet, för att avskärma detta från bostadsområdet, kommer inte inom överskådlig tid att skymma industriområdet.

Doggys illaluktande utsläpp har inte minskat. Eftersom nybyggnationen leder till ökade vindhastigheter kommer spridningen att öka.

Sakägarna efterlyser en närmare analys av ovanstående synpunkter. Tycker också det är anmärkningsvärt att det gått så lång tid innan de blev informerade om de förändringar kommunen gjort i detaljplanen, och att fastighetsägarna fått för litet tid på sig att komma med synpunkter på dessa förändringar. Sakägarna hoppas på ett nytt möte där de kan komma till tals.

Förvaltningens kommentar:

På dialogmötet 2017-01-17 visades ett första förslag som underlag för diskussion. Förslaget har justerats inför samrådet under arbetets gång, vilket är ett normalt förfarande då man tar fram en detaljplan. Det har justerats ytterligare inför granskningskedet. Bullermätningen har uppdaterats och stämmer nu med illustrationskartan.

När det gäller trafikbuller, se kommentar under yttrande 11.

I planförslaget säkerställs ett grönt bälte i kullens slutningar som naturmark. Utöver detta ser kommunen gärna att enstaka större träd behålls på de tillskapade fastigheterna.

De bullerplank som föreslås är av begränsad omfattning för att skapa en tyst uteplats i en mindre del av trädgården där så behövs.

Delar av dungen avses sparas och hållas tillgängliga för allmänheten. Till grönområdet vid Kyllingsån är det 600 – 800 meter från planområdet och omgivande bebyggelse.

De föreslagna anslutningsgatorna angör Östergårdsgatan vid farthinder som sänker hastigheten. Den övre gatans lutning följer gällande norm och avtar närmast Östergårdsgatan.

Effekten av ökade vindhastigheter avseende luktspridning från Doggy är svårbedömd, men oavsett om den är positiv (mindre lukt) eller negativ (mer lukt) är den troligen marginell.

Att det gått lång tid mellan det tidiga samrådet (ej del av ordinarie process) och samrådet beror på att andra planer har prioriterats. Tiden under vilken man kunde lämna synpunkter på samrådsförslaget var något längre än vad som krävs enligt Plan- och bygglagen.

Övriga synpunkter har noterats.

Övriga

13. Fastighetsägare till Svarvaren 6 (2017-10-31)

I egenskap av ”granne” till området och företagare på Hjultorps industriområde lämnas följande synpunkter:

- Att anlägga småhustomter hela vägen ut mot Åleden verkar ogenomtänkt. Förhoppningsvis kommer Hjultorps industriområde att byggas samman med Hobergs industriområde inom överskådlig tid. Det kommer ge en mycket omfattande tung trafik på Åleden utöver den som redan finns idag till bland annat Ångfabriken, Falks och Bewi. Stora delar av denna tunga trafik är från volymindustrierna Bewi och Sundolitt, vilket innebär mycket lastad volym men litet vikt. Det kommer på sikt att kräva en rondell vid Preem så lastbilar utan last inte kan stanna mitt i en uppførsbacke på vintern utan att få problem att komma igång. Det lastas ut 400 – 500 lastbilar/vecka bara från dessa två industrier. Lägg till detta övrig tung trafik till/från Bring, Vårgårdahus, Broson, Autoliv, o.s.v. som framgent kommer att ta denna vägen när de ska till Borås.
- Lägg istället en rad med industritomter utefter Åleden så att tung trafik avgränsas gentemot bostadsbebyggelse och behåll dessa tomter till en långsiktig lösning på utfart mot Boråsvägen är på plats (läs rondell). Nuvarande förslag är inte långsiktigt hållbart utan medför stora risker för lekande barn gentemot tung trafik samtidigt som det omöjliggör en rondellbyggnation utan krångliga diskussioner med villaägare.

Förvaltningens kommentar:

Även om det är kommunens ambition att Åleden ska länkas ihop med Hobergs industriområde finns idag inga beslut eller tidplan för detta. P.g.a. osäkerheten kring en utbyggnad av Åleden och det stora behovet av nya bostäder bedömer kommunen att den föreslagna markanvändningen är lämplig. Om trafiken ökar mer än vad som tagits höjd för i den aktuella planen genom att (om) Åleden förlängs, och detta leder till oacceptabla bullernivåer, etc., går detta sannolikt att lösa med lokala bullerskydd vid de närmaste bostäderna.

Förvaltningen bedömer inte risken som överhängande att framtida villaägare kommer att överklaga ett rondellbygge vid korsningen Åleden – Rv42, då en rondell sannolikt skulle lugna ner trafiken på Rv42 och ge fordon kommande från Åleden bättre tillgänglighet, vilket torde ligga i villaägarnas intresse.

SAMHÄLLSBYGGNAD
Bygg- och miljöenheten

Sabina Talavanić
Arkitekt SAR/MSA

Stefan Olsson
Arkitekt MSA