

SAMRÅDSREDOGÖRELSE FÖR UTTAG AV GATUKOSTNADER INOM FÖRSLAG TILL DETALJPLAN FÖR LÅNGENÄS 1:101 M.FL. NORR OM ABBORRTJÄRNSVÄGEN I MÖLNLYCKE, HÄRRYDA KOMMUN

Samrådets genomföranden

En utredning om uttag av gatukostnader inom förslag till detaljplan för Långenäs 1:101 m.fl. norr om Abborrtjärnsvägen, har varit på samråd enligt Plan- och bygglagen (2010:900) från 15 mars till 19 april 2021, samt från 31 januari till 22 februari 2022, dvs. under samma tider som detaljplanen varit på samråd.

Totalt har 21 stycken yttranden inkommit som berör utredningen om uttag av gatukostnader, vilka bemöts i denna handling.

Syftet med samrådsredogörelsen

Syftet med samrådsredogörelsen för uttag av gatukostnader är att redovisa resultatet av de två samråden och de förändringar som samråden har gett anledning till. Skriftliga synpunkter som inkommit under samråden har lett till nedan förändringar i utredningen om uttag av gatukostnader.

Förändringar efter samråden

1. De obebyggda fastigheterna Hyltan 2:23, 2:54, 2:89 samt 2:90 kommer tilldelas ett lägre andelstal än tidigare på grund av att de sedan tidigare bildats för bostadsändamål och anses få mindre nytta av planen och dess genomförande än de tillkommande byggrätterna som planen medger.
2. I granskningsförslaget till detaljplanen föreslås att ytterligare del av Grandalsvägen planläggs som allmän platsmark och därmed ska tas över och standardhöjas av kommunen.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Flera yttranden som inkommit har berört samma sak, därav har kommunen valt att sammanfatta inkomna yttranden för att skapa en enklare överblick. Samtliga synpunkter kan sammanfattas i 4 stycken punkter nedan.

Vilka sakägare som har framfört synpunkten framkommer under respektive sammanfattad synpunkt. Samtliga yttranden som innehåller synpunkter angående gatukostnadsutredningen finns i sin helhet i *Bilaga 1* till denna handling. De synpunkter i dessa yttranden som inte rör gatukostnadsutredningen besvaras istället i *samrådsredogörelsen för detaljplanen*.

Synpunkt 1 - Gatornas utformning och bredd

De planerade gatorna inom planområdet som kommunen ska ansvara för är onödigt breda samt byggs till en överstandard som inte återspeglar sakägarnas nytta. Gatorna bör anpassas till karaktären i området. Att höja Abborrtjärnsvägen innebär ett stort ingrepp i naturen.

Synpunkten har framförts av sakägare:

Hyltan 2:33, 2:55 och 2:62, Långenäs 1:105, 1:106, 1:107, 1:119, 1:124, 1:126, 1:133 och 1:138, Abborrtjärnsvägens fastighetsägareförening, Grandalsvägens ekonomiska förening och Höga Hallars vägsamfällighet.

Svar:

Kommunen anser att utbyggnaden av allmänna platser sker till en omfattning och standard som kan anses normalt med hänsyn till den användning som är tillåten för fastigheterna inom planområdet. Det är trafikverksamheten som, i egenskap av kommunens väghållare, ansvarar för att gatan byggs ut på ett ändamålsenligt sätt och i enlighet med ortens sed.

De nya vägbredderna är satta utifrån att de nya vägarnas utformning ska ha en god standard utifrån framkomlighet, säkerhet och drift. Vägens funktion ska fungera även med exempelvis snövallar längs vägkanterna och det ska finnas plats för större fordon att mötas.

Anledningen till att del av Abborrtjärnsvägen ska höjas är att lutningarna ska minskas så att alla fordon som ska ta sig fram på vägen lättare ska kunna göra det, inte minst räddningsfordon, även vid snöfall och halka. Vägen ska vara körbar även vid kraftiga regn och inte översvämmas.

Synpunkt 2 – Planerad gång- och cykelväg

Den planerade gång- och cykelvägen längs med Abborrtjärnsvägen är onödig och kommer inte att användas av de boende. Ska den finnas så borde den inte ingå i gatukostnaden utan istället skattefinansieras. Måla linjer för att separera biltrafik och gående/cyklister istället för att anlägga en gång- och cykelväg.

Synpunkten har framförts av sakägare:

Abborrtjärnsvägens fastighetsägareförening, Hyltan 2:55, Höga Hallars vägsamfällighet, Långenäs 1:101, 1:103, 1:105, 1:106, 1:107, 1:119, 1:124, 1:129 och 1:133.

Svar:

Kommunen får enligt 6 kap. 24 § plan- och bygglagen (2010:900) PBL besluta att fastighetsägare i ett område ska betala för kostnader avseende kommunens skyldighet att anlägga gata eller annan allmän plats. Inom begreppet gata ingår både fordonstrafik samt gång- och cykeltrafik.

Vid byggnation av nya områden planerar kommunen in en gång- och cykelväg i början av den nya gatan som leder in till området. Det är där som mängden biltrafik är som störst. En gång- och cykelväg ökar säkerheten och tryggheten för gående och cyklister, framförallt för utsatta grupper såsom barn, äldre och funktionshindrade, genom att de får ett eget utrymme att ta sig fram på, fredat från motortrafik. På gatorna längre in i området är trafikmängderna lägre och

här planeras det för blandtrafik vilket innebär att gående, cyklister och bilar kan använda samma körbana.

En skiljeremsa mellan en väg och en gång- och cykelväg ska utformas så att den utgör en tydlig avgränsning mellan vägarna och en kantsten mellan vägbanorna är en lämplig utformning inom ett bostadsområde.

Synpunkt 3 – Gatukostnad

Är den uppskattade gatukostnaden rimlig? Kan man sänka denna kostnad t ex genom att sänka standarden på vägen?

Synpunkten har framförts av sakägare:

Höga Hallars vägsamfällighet

Svar:

Kommunen anser att utbyggnaden av allmänna platser sker till en omfattning och standard som kan anses normalt med hänsyn till den användning som är tillåten för fastigheterna inom fördelningsområdet och i enlighet med ortens sed utifrån framkomlighet, säkerhet och drift.

Förutom anläggningskostnader för gator, gång-och cykelvägar, inklusive grundläggningförstärkningar och dagvattenlösningar, belysning, släntanpassningar, projektering och bygglösning ingår även kostnader för marklösen och fastighetsbildning samt administration och ränta.

Om de faktiska kostnaderna vid färdigställandet av gatorna visar sig vara lägre än de beräknade, ska de faktiska kostnaderna ligga till grund för fastighetsägarens betalningsskyldighet. I motsatta fallet, om de faktiska kostnaderna visar sig bli högre än de beräknade så betalas de överskjutande kostnaderna av kommunen.

Synpunkt 4 - Fördelning av gatukostnaden

Fördelningen av gatukostnader är orättvist och skillnaden i andelstal för befintliga byggrätter samt tillkommande bör inte vara så stor. Vid kommunfullmäktigemöte 2020-10-15 beslöts att andelstalen 0,5 resp. 2,0 ska tillämpas i Härryda kommun. Vid denna tidpunkt var detaljplanen redan uppstartad, varför de nya riktlinjerna inte ska tillämpas, utan de gamla ska gälla. Obebyggda befintliga fastigheter ska få sänkt andelstal. Den fyrdubblade gatukostnadsavgiften för obebyggda fastigheter ska sänkas till en rimligare (rättvisare) nivå.

Synpunkten har framförts av sakägare:

Hyltan 2:53, 2:54, 2:89 och 2:90

Svar:

Gatukostnaden ska enligt 6 kap. 24 § PBL fördelas mellan fastighetsägarna efter skälig och rättvis grund. Kommunen anser det skäligt och rättvist att tillkommande byggrätter ska betala mer då de har större nytta av det nya planförslaget än befintliga fastigheter.

För att det inte ska bli lika ekonomiskt betungande för ägare av befintliga fastigheter, tillämpas sedan 2020-10-15 en fördelning av gatukostnader inom Härryda kommun som

innebär att tillkommande byggrätter ska betala fyra gånger så mycket som en befintlig fastighet. Vid tidpunkten för framtagandet av gatukostnadsutredningen i samband med det första samrådet för detaljplanen var de nya riktlinjerna gällande och ska således tillämpas.

Andelstalen för befintliga obebyggda småhusfastigheter har i granskningsförslaget för gatukostnadsutredningen sänkts från 2,0 till 0,5 då de sedan tidigare bildats för bostadsändamål och sannolikt skulle medges byggrätt i liknande utsträckning som övriga fastigheter i området, även utan den nya detaljplanen.

BILAGA 1. INKOMNA SYNPUNKTER FRÅN SAKÄGARE

Abborrtjärnsvägens fastighetsägareförening

Yttrande daterat 2021-04-28

Gång och cykelbana längs med Abborrtjärn upp till brevlådorna

Abborrtjärnsvägen önskar att gång- och cykelbanan istället läggs i den idag välanvända "genvägen" mellan Abborrtjärnsvägen och Grandalsvägen. Detta är den absolut kortaste vägen som används av våra barn och andra för att ta sig till skolbussen/bussen vid busshållplatsen i Höga Hallar där Grön Express och Buss 601 utgår ifrån.

Genvägen används även för att nå många andra målpunkter till fots och per cykel. Genvägen kommer att fortsätta att användas i mycket stor utsträckning även om en gång- och cykelväg anläggs längs med Abborrtjärn. Genvägen bör således oavsett om GC-väg anläggs längs Abborrtjärnsvägen rustas upp ur en trygghetsaspekt med belysning då den vinteråret är mörk när barn och andra använder den. I andra områden i kuperade Mölnlycke finns GC-vägar som kommunen äger som är brantare än denna, tex i Nysättersområdet m.fl.

- 2 fastighetsägare på Abborrtjärnsvägen vill inte att GC-vägen anläggs via befintlig genväg.
- 1 fastighet har lämnat förslag på GC från Benarebyvägen fram till infarten Tjärnvägen från Abborrtjärnsvägen. Fastigheten har lämnat förslag på att gångväg med belysning anläggs i genvägen.
- 1 fastighet har lämnat förslag på att strecka en GC väg likt den från Gunnebo slott fram till bron vid Stensjön.
- 23 fastigheter vill att GC-vägen anläggs via befintlig genväg.
- 11 fastigheter har ej svarat.

En gång- och cykelväg från Benarebyvägen längs med Abborrtjärn skulle användas av många kommuninvånare som inte bor inom detaljplanens område, till exempel för att cykla/gå från Benarebyn, Tjärnvägen eller Yxsjöområdet för att få en säkrare väg. Kommunen har även sagt att den önskas anläggas för att den skall vara en del i ett sammanhängande cykelstråk mot Benarebyn. Dock så kommer den inte bli ett sammanhängande GC-stråk eftersom man inte anlägger en GC-väg längs Höga Hallarvägen. Skall det byggas en gång- och cykelväg längs Abborrtjärn så bör den i huvudsak finansieras av kommunen (skattekollektivet) och inte av fastighetsägare inom detaljplanen.

- 1 fastighet motsätter sig detta.
- 20 fastigheter vill att skattekollektivet ska bekosta GC om det blir aktuellt.
- 17 fastigheter har ej svarat.

Vägbredd 5 meter

Abborrtjärnsvägen föreslår en mer anpassad väg utefter områdets karaktär.

- 1 fastighet motsätter sig detta.
- 22 fastigheter vill att vägen anpassas utefter områdets karaktär och behov.
- 15 fastigheter har ej svarat.

Hastighet max 30 km/h

- 27 fastigheter vill se denna hastighetsbegränsning alternativt farthinder.
- 11 fastigheter har ej svarat.

Tomter i södra naturmarksområdet

Ekonomisk lättnad för befintliga fastighetsägare med försäljning av 2 tillkommande tomter. Var tog de inritade tomterna vägen efter vägens önskemål i april 2016 som även fanns med i den geotekniska undersökningen maj 2016 – därefter borta?

- 3 fastighetsägare motsätter sig detta.
- 19 fastigheter vill se att dessa tomter ritas in igen.
- 16 fastigheter har ej svarat.

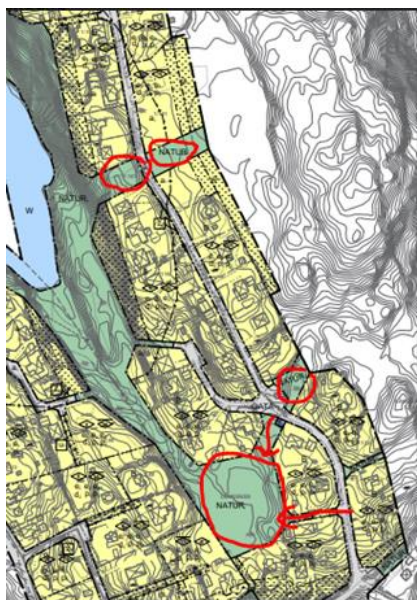
Intrång fastighetsägare

När kommer korrekta och uppdaterade underlag för markintrång på enskild fastighet?

- 1 fastighet vill inte ta del av uppdaterade underlag för markintrång
- 19 fastigheter önskar ta del av uppdaterade underlag för markintrång
- 18 fastigheter har ej svarat

Lekplats

Synpunkter från ett flertal fastighetsägare att ett område behöver avsättas för att föreningen ska kunna anlägga en lekplats. Möjliga platser skulle kunna vara någonstans i närheten av röda cirklar enligt nedan där pilarna anger gångväg in i förekommande fall. Föreningens lekplatsgrupp har gjort en omröstning där tre alternativ ingick.



1. Göra en ny lekplats vid traktorskjulet

2. Behålla lekplatsen där den är idag och justera storleken på de fyra tomterna som föreslås att läggas ut till försäljning (dvs marken mellan hus 4 och 23).

3. Nya rågången mitt emot nuvarande rågången mellan tomt 9 och 10.

10 fastighetsägare röstade för ny lekplats vid traktorskjulet.

2 fastighetsägare för att behålla lekplatsen där den är idag och justera storleken på de fyra tomterna som föreslås att läggas ut till försäljning (dvs marken mellan hus 4 och 23).

3 fastighetsägare för nya rågången mitt emot nuvarande rågången mellan tomt 9 och 10. 1 fastighetsägare röstar för alternativ 1 eller 3. 1 fastighetsägare accepterar

majoritetsbeslut

Grandalsvägens ekonomiska förening

Yttrande inkom 2021-04-20

1. För Grandalsvägen (Hyltan 2:61, 2:62; 2:66, 2:67, 2:86,2:87, 2:88), ställer sig samtliga fastigheter och vägföreningen bakom följande synpunkt: Vi önskar att vägarna anpassas mer efter karaktären på området. Detta då vi vill gärna behålla den lantliga karaktären på området och den föreslagna vägen är en stor förändring som kommer ge området en helt ny karaktär. Utöver den karaktärsförändring som förslaget innebär ser vi idag en lugn trafikrytm på våra vägar. Då en betydligt bredare väg inbjuder till mycket högre hastigheter ser vi att snarare att trafiksituationen kommer att riskera att förvärras. Därför vill vi så långt det är möjligt behålla nuvarande karaktär på vägen i form av dess bredd.

2. Gemensamt för samtliga fastigheter och vägföreningen på Grandalsvägen är att vi önskar behålla vägarna i egen regi. Om förslag 1 inte är möjligt ser vi helst att vi behåller vägarna i egen regi. Det möjliggör då att karaktären på området och trafikrytmen kan behållas samt att vägarna kan rustas upp enligt vägföreningarnas önskemål.

3. För samtliga fastigheter och vägförening på Grandalsvägen gäller: om varken vägen kan behållas i egen regi eller anpassas efter områdets karaktär så önskar vi förlägga vägen i mer sydlig riktning för att få en bättre trafiksäkerhetssituation då nuvarande förslag ger väldigt skynd sikt för många fastigheter och dess utfarter. Detta då vägen enligt förslag går precis dikt intill flera garage där utfart sker ser vi detta som en betydande försämring ur trafiksäkerhetssynpunkt. Då många gångtrafikanter samt cyklister från Abborrtjärnsvägen använder genvägen till Grandalsvägen så ser vi att det är en stor trafikfara med så skynd sikt som det kommer bli om vägen förläggs enligt plan.

Därför föreslår vi att vägen förläggs i mer sydlig riktning genom att man tar av berget för att få bättre sikt och således en säkrare trafiksituation. Vi ser med oro på hur snöröjningen kommer att skötas då det enligt uppgift under samrådsmötet gavs besked att snöröjningen skall ske inom 24 timmar. Det kommer leda till att vissa fastighetsägare inte kommer att kunna ta sig ut från sina fastigheter vid snöfall då våra vägar är mycket branta på sina ställen. Vi jämför med ett exempel på Knostervägen från i vintras då det inte snöröjdes på 3 dygn efter ett ca 15 cm snöfall. Idag sköter föreningarna snöröjningen själva och vi har avtal med snöröjare som sköter snöröjningen med bravur. Bild nedan från den 19 februari detta var 3 dagar efter senaste snöfall.



Frågor:

Varför enbart 10 års genomförande tid på detaljplanen? Kommer det att komma en mer detaljerad karta för varje fastighet som visar intrången samt kommer ni att kalla till enskilda genomgångar med varje fastighetsägare för att förklara intrång, ersättning och process?

Höga Hallars vägsamfällighet

Yttrande daterat 2021-03-28

Gemensamt möte för medlemmar i Höga Hallars vägsamfällighet inför kommande samråd med Härryda kommun

Följande frågor/synpunkter togs upp på mötet:

Diskussion om den totala gatukostnadsutredningen. Är 20 miljoner en rimlig summa? Kan man sänka denna kostnad t ex genom att sänka standarden på vägen? Kan vi få ett mer detaljerat beräkningsunderlag för gatukostnaden?

I nuvarande förslag skall Höga Hallar bli fem meter bred. Kommer asfalten vara fem meter bred eller är det den totala vägbredden som blir fem meter?

Är det nödvändigt att anlägga cykel/gångbana ända upp till brevlådorna vid Abborrtjärnsvägen? Ett nytt förslag var att den endast bör gå till kurvan vid tomt 1:138. Samtliga ansåg att det är bättre att anlägga en gång/cykelväg i "naturområdet" mellan Grandalsvägen och avstickaren på Abborrtjärnsvägen. Det är den kortaste vägen upp till Benarebyvägen och det är den som invånarna idag använder och troligtvis kommer att använda i fortsättningen.

Vad gäller kommunens skyldighet att dra fram väg till nya tomträtter t ex till den planerade tomten söder om Hyltan 2:88?

Vilket arbete ingår i vilka kostnader dvs. finns det kostnader för VA (t ex förberedning och nedgrävning av VA-rör) i gatukostnadsutredningen? Kommer vi att betala en lägre VA anslutningsavgift än vad som framgår i 2021 års taxa för vattentjänster?

Det diskuterades om ett LTA-avlopp är den bästa lösningen för området. Om det nu är så att kommunen står för kostanden av själva pumpen och fastighetsägaren står för alla övriga kostnader dvs. nedgrävning, installation, elförsörjning etc. kan det då ej vara aktuellt att i områdets lägsta punkt anlägga en större pumpanläggning där respektive hushåll kopplar upp sig? Är inte detta ett bättre och billigare alternativ för alla parter?

Det var mycket frågor angående nya tomträtter, avstyckningar etc. Kommunen räknar i nuläget med 20st nya tomträtter. Om det ej blir 20st nya tomter kommer då gatukostnadsavgiften att höjas för alla? Flera föreningsmedlemmar som medverkade på mötet var i dagsläget kritiska till att de kommer att stycka av sina tomter pga. den höga gatukostnaden samt den korta byggrättstiden. Man undrade även varför kommunen ritat in tomter på de privatägda fastigheterna?

Om man inte styckar av nu, måste man betala avgiften ändå samt kan man ej få stycka av sin tomt vid ett senare tillfälle? Man vill även se att byggrättstiden ökas till 25 år istället för det föreslagna 10år. Annars finns risk att väldigt få i området kommer att vilja stycka av sina tomter.

Vad hände med tomträtterna söder om Abborrtjärnsvägen/väster om Abborrtjärn? De fanns med på tidigare kartor men ej på det senaste förslaget. Kommer kommunen att köpa marken till de nya tomträtterna utmed Benarebyvägen eller kommer den nuvarande markägaren att själv stycka av och sälja?

Det finns en stor oro att det kommer att byggas stora fastigheter på de planerade tomträtterna utmed Benarebyvägen. Kan det bli flerfamiljshus på dessa tomter? Kan vi sätta ett krav att det endast får byggas enfamiljshus på tomterna och kan vi påverka hur stora de nybyggda husen blir?

För boende på Höga Hallar ställer sig samtliga fastigheter bakom följande synpunkt:

Vi önskar att vägarna anpassas mer efter karaktären på området. Detta då vi vill gärna behålla den lantliga karaktären på området och den föreslagna vägen är en stor förändring som kommer ge området en helt ny karaktär. Utöver den karaktärsförändring som förslaget innebär ser vi idag en lugn trafikrytm på våra vägar. Då en betydligt bredare väg inbjuder till mycket högre hastigheter ser vi snarare att trafiksituationen kommer att riskera att förvärras. Därför vill vi så långt det är möjligt behålla nuvarande karaktär på vägen i form av dess bredd.

För samtliga fastigheter och vägförening på Grandalsvägen gäller:

Om varken vägen kan behållas i egen regi eller anpassas efter områdets karaktär så önskar vi förlägga vägen i mer sydlig riktning för att få en bättre trafiksäkerhetssituation då nuvarande förslag ger väldigt skydd mot sikt för många fastigheter och dess utfarter. Detta då vägen enligt förslag går precis dikt intill flera garage där utfart sker ser vi detta som en betydande försämring ur trafiksäkerhetssynpunkt. Då många gångtrafikanter samt cyklister från Abborrtjärnsvägen använder genvägen till Grandalsvägen så ser vi att det är en stor trafikfara med så skydd mot sikt som det kommer bli om vägen förläggs enligt plan. Därför föreslår vi att vägen förläggs i mer sydlig riktning genom att man tar av berget för att få bättre sikt och således en säkrare trafiksituation.

För Abborrtjärnsvägens räkning ser man helst att gång- och cykelvägen ersätts med markeringar i vägen jämför hur det ser ut mellan Stensjön och Gunnebo slott idag. Dessutom ser vi ingen större vinst med att anlägga en G/C väg på föreslagen plats då detta idag inte ingår i det naturliga rörelsemönstret. Istället används "genvägen" mellan Grandalsvägen och avsticksvägen på Abborrtjärnsvägen.

Vi ser även att kostnaden för G/C vägen inte skall inkluderas i underlaget för gatukostnadsutredningen då denna främst kommer att vara en fördel för boende på Tjärnvägen, Benareby samt besökande till Yxsjön. Då man föreslår en höjning på 3.5m så undrar vi om kommunen verkligen kan inkludera denna kostnad i gatukostnadsutredningen enligt SOU 2012:91?

Vi ser med oro på hur snöröjningen kommer att skötas då det enligt uppgift under samrådsmötet gavs besked att snöröjningen skall ske inom 24 timmar. Det kommer leda till att vissa fastighetsägare inte kommer att kunna ta sig ut från sina fastigheter vid snöfall då våra vägar är mycket branta på sina ställen. Vi jämför med ett exempel på Knostervägen från i vintras då det inte snöröjdes på 3 dygn efter ett ca 15 cm snöfall. Idag sköter föreningarna snöröjningen själva och vi har avtal med snöröjare som sköter snöröjningen med bravur.

Frågor:

Varför enbart 10 års genomförande tid på detaljplanen?

Kommer det att komma en mer detaljerad karta för varje fastighet som visar intrången samt kommer ni att kalla till enskilda genomgångar med varje fastighetsägare för att förklara intrång, ersättning och process?

Hyltan 2:33

Yttrande daterat 2021-04-15

Vi har några förslag, kommentarer och synpunkter som vi vill delge till planarbetet.

1. Byggrätterna är väldigt stora, 150m² byggyta med 10 m nockhöjd och därtill 50 m² komplementbyggnad kommer att göra en väsentlig skillnad på områdets karaktär. Vi som bor här har valt området med tanke på den gemytliga bebyggelsen. Byggrätter på ca 125m² känns mer rimliga i vårt tycke och om möjligheten ges att bygga souterräng kan husen bli rymliga utan att ta lika mycket uppmärksamhet från den natur vi bor i.
2. Det kommer att anläggas en vändplats nedanför vårt garage, inget fel i det. Vad som vi är frågande till är att den ligger i dalgången, det är en markant höjdskillnad (gissningsvis måste man fylla upp 3–4 meter för att plana ut ytan där vändplatsen är inritad). Är det inte mer lämpligt att lägga vändplatsen till viss del in på tomt 2:26 för att slippa höjdskillnaden? Till saken hör också att dalgången är en frekvent använd promenadväg för att komma ner till Abborrtjärnsvägen och vidare till ex. Yxsjön. Med nuvarande ritning behöver det anläggas en trappa för att kunna fortsätta använda promenadvägen med tanke på den ökade höjdskillnaden
3. Lekplatsen på Abborrtjärnsvägen kommer att försvinna och det är många som vill ersätta den någon annanstans (det framgick tydligt på samrådsmötet). Vi har förstått ”mellan raderna” att kommunen inte vill ha små lekplatser i områdena utan hellre anlägger ett fåtal större lekplatser som ex. vid Säteriet och Massetjärn. Inget fel i detta men ett förslag på lösning är rita in en yta avsedd för lekplats som kan anläggas och förvaltas av en samfällighet i området.
4. Gatukostnadsutredningen är i vårt tycke baserad på ett allt för optimistisk antagande om att många kommer att stycka av sina tomter och det kommer att resultera i 20 nya byggrätter. Rimligt kanske är 8–12 då vi pratar med våra grannar. Detta kommer att öka gatukostnaden för oss som bor här väsentligt då den beräkning ni presenterat inte kommer att hålla. Vi föreslår att ni åter lägger till de nya byggrätter som i ett tidigare dokument fanns inritade på tomt 2:2, då kan kanske era beräkningar komma att hålla.
5. Stigen mellan Abborrtjärnsvägen och Höga hallar används av väldigt många för att ta sig till bussen, gå med hunden promenader etc. Den länkar samman området. Vi tycker att det kom fram tydligt på samrådsmötet att många i området är angelägna om att få till en standardhöjning även här. Det som saknas är främst belysning. Kan man tänka sig en utformning liknande de stigar som finns i Finnsjö- och Ötjärn-området? Stigarna där är bitvis rejält kuperade men har belysning och behöver inte asfalteras. Stigen kan fortsatt vara barkad/ grusad. Stigen kan förvaltas av oss i samma samfällighet som tar hand om den kommande lekplatsen.

Hyltan 2:53 & 2:54

Yttrande daterat 2021-03-30

Angående föreslagna andelstal vid fördelning av gatukostnader.

Gatukostnaden ska fördelas på skälig och rättvis grund. Föreslagna andelstal är:

- Befintlig fastighet med friliggande småhus får andelstal 0,5
- Nyttillkommande friliggande byggrätt för småhus enligt förslag till detaljplan får andelstal 2,0

I denna detaljplan innebär detta i uttryck i kronor 134 517 kronor resp. 538 068 kronor. (Kan komma att justeras uppåt så att differensen blir ännu större, pga. att flera inte vill stycka sina fastigheter.) En differens på 403 551 kronor! Exemplet visar att andelsförfarandet är ett trubbigt verktyg när det gäller att fördela kostnader. Nyttan av förbättrade gator mm bör mätas i kronor. Höga kostnader, som i det här fallet medför orättvisa skillnader vid kostnadsfördelning med andelstal. Eftersom man inte har något annat verktyg än andelar, så bör andelarna i detta fall justeras så att skillnaden i kronor blir rimlig.

Vi anser att de föreslagna andelstalen är orättvisa.

Andelstal generellt.

Motiv till olika andelstal är enligt gatukostnadsutredningen:

”Den tillåtna användningen för befintliga fastigheter som är bebyggda förändras inte till följd av förtätningen i området. Därmed får befintliga fastigheter som är bebyggda lägre andelstal då dessa anses ha mindre nytta än fastigheter som i dagsläget är obebyggda men som möjliggörs för bebyggelse till följd av den nya detaljplanen. Fastigheter som enligt planförslaget kan avstyckas och bebyggas med småhus får högre andelstal än befintliga bebyggda fastigheter utifrån samma resonemang som ovan.”

I ovanstående resonemang dras slutsatser som inte är underbyggda eller motiverade på saklig grund. Den tillåtna användningen kommer att förändras för befintliga fastigheter i och med att byggrätten förändras, om det nu är byggrätten som avses med nytta. Nyttan är inte definierad i texten. Nyttan för fastigheterna som berörs av detaljplanen är dels nytta av byggrätt, nytta av ny VA-anläggning och nytta av de nya förbättrade vägarna. Argument för differentierade andelstal vid fördelning av gatukostnad är att en ny detaljplan möjliggör att obebyggda fastigheter kan bebyggas, och att dessa då har en större nytta. Detta resonemang kan synas korrekt, men **det är framför allt utbyggnad av VA som är kopplad till byggrätt**. Detta är vad vi som bor och har bott länge i området hela tiden fått höra. Om inte avloppsfrågan är löst så ges ingen möjlighet att bygga nytt eller att bygga till. Kostnaderna för utbyggnad av VA är därmed de kostnader som ska kopplas till nyttan av byggrätt. Återstår är då den direkta kostnaden för förbättring och utbyggnad av befintliga vägar i området, dvs gatukostnaden.

I detta fall kommer vägarna att byggas ut och förbättras oavsett om nya fastigheter bildas eller om nya bostadshus kommer till. Nya eller styckade fastigheter påverkar inte utbyggnaden av vägarna. Varje nyttillkommande fastighet/småhus bidrar till att sänka kostnaderna för befintliga fastigheter. Samtliga fastigheter med tänkta tillkommande småhus har idag tillgång till befintlig väg.

Inga extra kostnader tillkommer pga. nya fastigheter/småhus.

Nyttan av utbyggda vägar kan då anses vara lika för befintliga och nytillkommande småhus. Enligt vår åsikt bör andelstalen enligt ovanstående resonemang vara 1,0 resp. 1,0. Kommunen har fram till 2020 tillämpad differentierad fördelning av gatukostnader med andelstalen 0,5 för befintliga och 1,0 för nytillkomna bostäder.

Vid kommunfullmäktigemöte 2020-10-15 beslöts att andelstalen 0,5 resp. 2,0 ska tillämpas i Härryda kommun. **Vid denna tidpunkt var detaljplanen redan uppstartad, varför de nya riktlinjerna inte ska tillämpas utan att de gamla ska gälla.** Stöd för ovanstående finns bla. i Nacka kommun.

”INFORMATIONSMATERIAL

Mer om gatukostnader Exploateringsenheten Nacka, november 2018

Bilaga 6 till samrådshandlingarna för gatukostnadsutredning Mjölkudden-Galärvägen

Nacka kommun använder sig av andelstal eller motsvarande för fördelningen av kostnaderna.

Förhållandena vid tidpunkten för beslut om start-PM för detaljplanearbete avgör vilket andelstal eller motsvarande en fastighet tilldelas.”

Praxis i kommunen har hittills varit 0,5 resp. 1,0 vilket man svårligen kan frånga då man tillämpar ”Likställighetsprincipen”, som innebär att alla kommunmedlemmar ska behandlas lika. Tilläggas kan att vid en inventering på internet, så framkom att de flesta kommuner tillämpar andelstal 1,0 / 2,0 eller 1,0 / 1,5. Tillämpar man ”Likställighetsprincipen” över kommungränser så bör man också använda likvärdiga andelstal.

Vi yrkar att andelstalen vid fördelning av gatukostnader generellt ska vara 0,5 resp. 1,0.

Andelstal specifikt för fastigheter med stickvägar.

Ett mindre antal fastigheter kommer att ha tillgång till de nya gatorna via s.k. stickvägar.

Ansvar för dessa vägar ligger helt på fastigheterna.

Tillgängligheten till de nya gatorna är sämre för dessa fastigheter än för de fastigheter som ligger i direkt anslutning till de nya gatorna. Skillnaden i tillgänglighet/nytta finns året runt, vid varje in- och utfart. Speciellt blir skillnaden i nytta stor under vintertid, då stickvägar inte vinterväghålls av kommunen. En nedsättning av dessa fastigheters andelstal bör därför göras.

Verkligt exempel på sänkta andelstal för stickvägar finns tex i

GATUKOSTNADSUTREDNING Överåda 3:55 m.f., Åda fritidshusområde, Trosa kommun, SBN 2012/26

- Redan avstyckade fastigheter utmed huvudstråket med kommunalt huvudmannaskap betalar motsvarande en andel (1,0).
- Förtätning genom nya fastigheter ges en 50% högre andel (1,5).
- Befintlig fastighet belägen utmed de stickgator som föreslås bli gemensamhetsanläggningar ges en 20% lägre andel, (0,8), än motsvarande utmed den kommunala gatan.
- Nytillkomna fastigheter med friliggande hus utmed de stickgator som föreslås bli gemensamhetsanläggning ges en 20% högre andel (1,2) vilket är 20% lägre än motsvarande utmed den kommunala gatan.

Vi yrkar att andelstalen för fastigheter med stickvägar sänks med 20%.

Angående fastighetsgränser och tillgänglighet till det nya gatunätet.

Förändring av fastighetsgränser. Se nedanstående bilder.



Två fastigheter blir tre. Infart till nuvarande bebyggd fastighet sker från Abborrtjärnsvägen genom anslutning till befintlig stickväg. De två övriga fastigheterna får infart via befintlig stickväg. Önskemålen är inte definitiva utan beror på faktorer som andelstal vid fördelning av gatukostnad, gräns för korsprickning (se separat dokument), hantering av stickväg mm.

Angående korsprickning

Korsprickmark Hyltan 2:53



Vi önskar en ändring av korsprickad mark från 50 m från pumphus till 30–40 m. Anledningen till önskemålet är att vi vill kunna bygga på den mest attraktiva delen av fastigheten, dvs den som är närmast Abborrtjärn. 50 m gränsen, som är ett riktvärde, beror på 3 möjliga problem.

- Bakterier
- Buller
- Lukt

Samtliga dessa problem borde vara starkt reducerade p.ga. den höjdskillnad som är mellan pumpstation och fastighet. Exempel finns i kommunen, nämligen vid Ötjärn fastighet Hönekulla 1:307 och 1:306. Avstånden här är 35 m resp. 40 m mellan pumpstation och nyligen uppförd bostadsbyggnad. Topografin här är snarlik den som finns hos oss i Höga Hallar. Vid besök på plats konstaterades att ingen lukt fanns, minimalt ljud från en fläkt var allt som kunde upplevas negativt. Detta ljud hördes endast ett par meter bort. Bakterier kan svårigen sprids vertikalt i luften. I VA-utredningen anges 25 m som minsta avstånd mellan pumpstation och bostad. Nedan ses exempel på att 25 m är det som kan användas.

STENUNGSUNDS KOMMUN VA- OCH DAGVATTENUTREDNING KVARNHÖJDEN, KYRKEBY 4:1 M. FL.

Svenskt Vatten rekommenderar att avståndet mellan bostad och pumpstation inte bör understiga 25 meter (Publikation VAV P47, 1984). Boverket har tidigare angett 50 meter som gräns från pumpstation till plats där människor vistas stadigvarande (Boverkets allmänna råd 1995:5) men i och med att den nya plan- och bygglagen trädde i kraft 2011 blev detta precis angivna skyddsavstånd inaktuellt.

TEKNISK STANDARD för Sigtuna Vatten & Renhållning AB:s vatten- och avloppsanläggningar 2019-07-02

Pumpstationer 9.1 Allmänt Utformning av pumpstationer med tillhörande utrustning och program ska alltid ske i samråd med SIVAB. Pumpstationer ska utföras med överbyggnad om inte annat påtalas. Tillfartsvägen till pumpstationen ska vara dimensionerad för tung trafik samt asfalterad. Tillfartsvägen ska vara tillräckligt bred och utformad på sådant sätt att en lastbil på ett trafiksäkert sätt ska kunna angöra pumpstationen. Lastbil ska även kunna vända på ett trafiksäkert sätt. Minsta avståndet mellan pumpstation och bebyggelse bör, enligt Svenskt Vattens publikation P47, inte understiga 25 meter och önskvärt är minst 50 m

Jag har tidigare skickat in synpunkter på detaljplanen i detta ärende, men det var innan jag sett att VA-utredningen angav 25 m som avstånd.

Komplettering till tidigare inskickad synpunkt på avstånd från bebyggelse och tänkt pumpstation.

I VA-utredningen anges 25 m som minsta avstånd mellan pumpstation och bostad. Nedan ses exempel på att 25 m är det som kan användas.

STENUNGSUNDS KOMMUN VA- OCH DAGVATTENUTREDNING KVARNHÖJDEN, KYRKEBY 4:1 M. FL.

Svenskt Vatten rekommenderar att avståndet mellan bostad och pumpstation inte bör understiga 25 meter (Publikation VAV P47, 1984). Boverket har tidigare angett 50 meter som gräns från pumpstation till plats där människor vistas stadigvarande (Boverkets allmänna råd 1995:5) men i och med att den nya plan- och bygglagen trädde i kraft 2011 blev detta precis angivna skyddsavstånd inaktuellt.

TEKNISK STANDARD för Sigtuna Vatten & Renhållning AB:s vatten- och avloppsanläggningar 2019-07-02

Pumpstationer 9.1 Allmänt Utformning av pumpstationer med tillhörande utrustning och program ska alltid ske i samråd med SIVAB. Pumpstationer ska utföras med överbyggnad om inte annat påtalas. Tillfartsvägen till pumpstationen ska vara dimensionerad för tung trafik samt asfalterad. Tillfartsvägen ska vara tillräckligt bred och utformad på sådant sätt att en lastbil på ett trafiksäkert sätt ska kunna angöra pumpstationen. Lastbil ska även kunna vända på ett trafiksäkert sätt. Minsta avståndet mellan pumpstation och bebyggelse bör, enligt Svenskt Vattens publikation P47, inte understiga 25 meter och önskvärt är minst 50 m

Synpunkt på prickat område mellan 2:53 och 2:33.

Området har en mycket underlig sträckning. Det borde fördelas mellan fastigheterna på ett naturligt sätt. Idag är området krokigt, och går till största delen på fastighet 2:53. Dessutom skulle jag vilja ha en detaljerad förklaring till vad det är för underjordisk kanal som skall anläggas, och vad som ska anslutas till den.

Hyltan 2:55

Yttrande daterat 2021-04-19

1. Synpunkt

Vi motsätter oss vägarnas bredd då det bör räcka med mötesplatser och detta leder till lägre hastigheter, och är billigare. Även miljöpåverkan blir mindre speciellt intrånget på Abborrtjärns känsliga miljö. Av dessa anledningar är GC vägen onödigt, denna kommer inte brukas av boende utan endast av gäster, då det finns mer naturliga och kortare genvägar att ta sig ut till GC vid Benarebyvägen. Ska den genomföras ska hela denna kostnaden tas av kommunen då vi boende ej kommer utnyttja den. Det är även GC vägen som gör mest anspråk på Abborrtjärns känsliga miljö vilket bör väga tungt med tanke på att det är lekplats för grodor. Hastigheten på vägarna ska vara såpas låga att en GC inte ska behövas. Idag är alla vägarna av den karaktär att man inte kan köra snabbare än max 30 km/h. Det ska även framgå att alla nybyggen ska hålla samma karaktär som övrig bebyggelse ex inga betonghus. Av samma anledning är storleken på de nya husen alldeles överdimensionerade i förhållande till tomtstorlekarna.

2. Hej, jag undrar lite hur ni ser på tomten Hyltan 2:55. För att vara på det klara vi är inte intresserade av en ny bygggrätt. Men vi har idag redan 2 hus på tomten om man räknar in stugan, som tills nyligen hade egen elmätare. Kan det tänkas att vi redan idag har 2 bygggrätter på tomten?

3. Vi motsätter oss nybyggnation av 5 fastigheter med nockhöjd på 10m och byggyta på 150 kvm. Husen tillåts en nockhöjd på 10 meter vilket kommer att ta över utsikten, ljuset och kvällssolen för de fyra fastigheter som ligger öster om gatan.

De nya husen kommer att behöva uppföras betydligt närmare gatan än övriga hus på Höga Hallar eftersom halva tomten kommer att utgöras av slänt som inte får bebyggas enligt plankartan. Detta kommer att förändra gatubilden på ett negativt sätt då placeringen av de nya husen inte kommer att harmonisera med befintlig bebyggelse.

Med möjlighet till en byggnadsarea på 150m² blir de nya husen betydligt större än befintliga hus på Höga Hallar och kommer att förändra områdets karaktär negativt.

Se bifogad fil för mer information

4. Detaljplan för fastighet Långenäs 1:101 m.fl. NORR OM ABBORRTJÄRNSVÄGEN

I det förslag som finns idag är det inritat 5 nya tomter på obebyggd mark väster om Höga Hallar. I förslaget ges möjlighet att uppföra hus enligt nedan på varje tomt:

- Byggnadshöjd 6 m samt nockhöjd 10 m
- Huvudbyggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns, och minst 2 meter från gata
- Komplementbyggnad, garage eller carport ska placeras minst 6 meter från gata, och minst 1,5 meter från angränsande fastighet
- Största byggnadsarea för huvudbyggnad är 150 kvadratmeter
- Största byggnadsarea för komplementbyggnad, garage eller carport är 50 kvadratmeter
- Komplementbyggnad, garage eller carport får ha en högsta byggnadshöjd om 3 meter, och en högsta takvinkel om 25 graders lutning

Vi motsätter oss denna styckning av tomter och husbyggen.

Husen tillåts en nockhöjd på 10 meter vilket kommer att ta över utsikten, ljuset och

kvällssolen för de fyra fastigheter som ligger öster om gatan. De nya husen kommer att behöva uppföras betydligt närmare gatan än övriga hus på Höga Hallar eftersom halva tomten kommer att utgöras av slänt som inte får bebyggas enligt plankartan. Detta kommer att förändra gatubilden på ett negativt sätt då placeringen av de nya husen inte kommer att harmonisera med befintlig bebyggelse. Med möjlighet till en byggnadsarea på 150m² blir de nya husen betydligt större än befintliga hus på Höga Hallar och kommer att förändra områdets karaktär negativt.



Denna vy är mot väster och kvällssolen och två hus med 10 m i nock som ligger 2 m från vägen skulle hamna i höjd med lyktstolpen på bilden och markant förändra läget för fastighet 2:55. Denna fastighet ligger dessutom ett par meter lägre än nuvarande vägsträckning. De gula rutorna illustrerar effekten de nya husen skulle få för befintlig fastighet Höga Hallar 42/Hyltan 2:55.

Med de nivåskillnader som finns på de nya tomterna ser inte vi att det är möjligt att bygga 150 m² stora hus utan en markhöjning. Vi ser inte att man reglerat hur stor markhöjning som kommer vara godkänt för de nya tomterna och detta kommer i hög grad påverka hur de nya husen upplevs i förhållande till dagens hus. Vid en eventuell markhöjning kommer de 10 m i nockhöjd att stå ut än mer då det är snitt höjden som räknas. Vi vill att markhöjningen regleras till ett absolut minimum och att det tas hänsyn till de befintliga husen, annars förvärras störningen av utsikt och kvällssol. De fyra befintliga husen på södra delen av Höga Hallar är suterränghus med relativt låg tomtnivå med stor sluttning av tomten åt öster.



I bullerutredningen som gjordes 2012 har man bara tagit hänsyn till 3 nya fastigheter på Höga Hallar medan det i nuvarande förslag ligger 5 nya tomter. Den ökade trafiken till dessa fastigheter kommer också att påverka ljudnivån för fastighet Hyltan 2:55 då vi kan anta att dessa fastigheter kommer att använda utfarten mot Abborrtjärnsvägen som idag bara används av en enda fastighet.

Hyltan 2:62

Yttrande daterat 2021-04-20

Synpunkter angående samråd för detaljplan Abborrtjärnsvägen gällande fastighet Hyltan 2:62.

Vi är framförallt kritiska till föreslagen placering och breddning av Grandalsvägen på grund av följande anledningar:

1. Den planerade placeringen på vägen kommer att gå precis intill vårt befintliga garage vilket ger oss en skydd utfart. Konsekvensen blir att vi inte kommer att kunna se trafikanter som kommer österifrån förrän vi redan är ute i vägen. Detta får framförallt tre effekter som väsentligen påverkar trafiksäkerheten negativt:

- Då vår fastighet ligger i en brant backe kommer bilar med relativ hög hastighet för att ta sats upp för backen, speciellt när det är vinterväglag då man behöver ha fart för att komma upp (samtidigt som det är svårare att bromsa och göra undanmanöver).
- Samma sak gäller de många gångare och cyklister (ofta barn och ungdomar) från Abborrtjärnsvägen som använder vägen för att, till exempel, ta sig till busshållplatsen eller GC-vägen vidare mot Mölnlycke. Om inte de ska gå/cykla mitt i vägen så kommer även dessa att vara skyddade för oss.
- Enligt plan så kommer den nya vägen behöva ett släntservitut där vi kommer att behöva köra ut vilket gör det ännu svårare att på ett säkert sätt ska kunna köra ut från fastigheten. Speciellt när det är vinterväglag och man behöver ta sats för att överhuvudtaget skall komma ut.

2. Den planerade placeringen och breddningen av vägen gör att vi inte kommer att kunna ha två bilar parkerade på vår tomt. Dessutom kommer den planerade vägslänten som kommer att förläggas på vår fastighet framför vårt garage göra det svårt för oss att komma in i vårt garage.

3. Vårt garage har redan idag en sättning som har gjort att den södra fasaden (fasaden mot vägen) har en spricka. Vi ser det som en stor risk att detta kommer att förvärras om vägen ska anläggas så nära. Detta framförallt då de befintliga massorna som stödjer konstruktionen kommer att behövas bytas ut mot ett väg bärlager. Vi ser även en risk med att den föreslagna slänten kommer öka belastningen av dagvatten från vägen mot garaget vilket kan förvärra situationen ytterligare. Vilka garantier har vi om att detta inte kommer att ske?

4. Med nuvarande förslag så skulle vägen gå dikt an vårt garage vilket gör att det dessutom blir svårt för oss att komma åt och underhålla fasaden mot söder.

5. Placeringen leder till markintrång för oss trots att det finns ”allmän kvartersmark” söder om vägen som skulle gå att utnyttja istället.

6. Breddningen av vägen kommer att förändra karaktären på området och känns onödig med tanke på de relativt få fastigheter som nyttjar vägen. Vi som bor här idag upplever inte att en breddning av vägen löser något problem som vi har, snarare tvärtom vilket belyses i punkt 1–4.

Vår uppfattning är att den föreslagna placeringen och breddning av vägen väsentligen försämrar trafiksituationen runt vår fastighet som knappast kan vara målet med planen. Vi föreslår följande åtgärder:

- Grandalsvägen behåller huvudsakligen sin nuvarande utformning och placering, antingen i kommunal regi eller i nuvarande vägförening som enskild väg. Detta skulle lösa alla punkter ovan och ligger i linje med vad övriga boende på vägen också förespråkar (se separat kommentar från vägföreningen och dess medlemmar).
- Om detta inte går, så ser vi det näst bästa alternativet som att bredda vägen söderut på befintlig kvartersmark genom att göra en skärning i nuvarande bergskam. Detta skulle, förutom att förbättra sikten vid vår utfart, dessutom förbättra sikten upp i backen genom att man tar bort det berg som idag skymmer sikten när man kommer nedifrån. Denna lösning är också föreslagen av vägföreningen.

Förövrigt uppskattar vi att den nya detaljplanen är på gång och vi hoppas att ni tar våra konstruktiva synpunkter till er.

Hyltan 2:65

Yttrande daterat 2021-03-23

Synpunkt

Hej! Bor på Grandalsvägen 1 och har förstått att vår väg är planerad att bli kvartersmark alltså skall vår väg fortsättningsvis vara en smal grusväg med begränsningar för sopbilar och andra större fordon. När man nu gör ett samlat grepp för att involvera oss i tätorten Mölnlycke borde vi väl få samma standard på vår väg som det erbjuds i hela det övriga området så man får en enhetlig och ett samverkande vägsystem.

Hyltan 2:89 och 2:90

Yttrande daterat 2021-04-23

Jag vill att den fyrdubblade gatukostnadsavgiften för obebyggda tomter sänks till en rimligare (rättvisare) nivå. Ingen som helst extra kostnad eller vägsträckning görs för de obebyggda tomterna på exempelvis Grandalsvägen.

Långenäs 1:103

Yttrande daterat 2021-04-12

Gator och trafik

”Abborrtjärnsvägen föreslås breddas till 5 meter med undantag från de sista 50 metrarna som endast leder till ett mindre antal fastigheter. Här föreslås att vägen planeras som kvartersmark”

Som varandes den enda fastigheten som nås via dessa sista 50 meter av väg håller vi med om att denna sista bit av vägen inte behöver ha samma standard som en väg som nyttjas av fler fastigheter, sophämtning etc. Men att lämna den som kvartersmark istället för som väg kommer att innebära att den inte snöröjs, trots att kommunen är fastighetsägare. Detta kommer att få orimliga konsekvenser för vår del.

Varje snö vinter är det tydligt för oss när man kör hem från jobbet i centrala Göteborg. Mölnlycke har klart mer snö än Göteborg men höjderna runt Abborrtjärnsvägen har betydligt mer snö än centrala Mölnlycke. 50 m bilväg är ingenting man skottar för hand. I dagsläget kör snöplogen som Abborrtjärnsvägen bekostar in på vår väg, detta tar dem inte mycket mer än 1 minut extra tid. I framtiden kommer det bli omöjligt eller helt orimligt dyrt att anlita någon som kan ploga våra sista 50 meter av vägen. Vi anser således att vägen måste ha en klassning så att kommunen skall snöröja även denna del av vägen.

På plankartan har vägen en vändficka inritad, det är för oss mycket viktigt att denna inte äventyrar den större ek som växer på platsen. (se bild) Gällandes samma väg har även sedan tidigare i mail (2021-04-07) påpekats en felaktighet att vägen är belägen på Långenäs 1:101.



Gång- cykel- och mopedtrafik

”Inom planområdet finns även en gångstig som förbinder Abborrtjärnsvägen och Grandalsvägen genom det centrala grönområdet. Stigen föreslås i detaljplanen vara kvar inom NATURI-område där gångvägar får anläggas.”

Möjligen med undantag för de boende i sydligast fastigheterna på gatan är detta den huvudsakliga vägen för gång och cykeltrafik ut från gatan och till tex bussen. Det är ologiskt att inte höja standarden på denna stig och ge den belysning. Om den inte skulle uppfylla den kommunala normen för tex snöröjning må det vara hänt att denna undantas, men den nyttjas dagligen av en stor andel av gatans boende och det utgör en risk för fallolyckor med nuvarande standard. Föreningen har gjort försök att sätta upp belysning längst stigen.

“En gång- och cykelväg föreslås anläggas längs Abborrtjärnsvägen från den södra infarten vid Benarebyvägen, till transformatorstationen/brevlådorna ungefär på mitten av Abborrtjärnsvägen.”

Anser kommunen att denna behövs i ett större perspektiv är vår åsikt att den bör bekostas av skattekollektivet.

Friytor

” Vid Abborrtjärnsvägen norra del finns idag en lekplats som ägs och förvaltas av en förening. I detaljplanen föreslås att området för lekplatsen ges en bygg rätt för bostadsändamål. Fri-och lektytor bedöms kunna tillgodoses inom respektive fastighet. Kommunen har inte för avsikt att anlägga lekplats inom allmän platsmark ”

Våra barn kommer nog att vara för stora för lekplatsen när den här detaljplanen vinner laga kraft. Men har det under processen funderats över vilken typ av samhällsutveckling man skapar med ett beslut om att lektytor bedöms kunna tillgodoses inom respektive fastighet? Lekplatsen är en samlingspunkt där barnfamiljer träffas, boende utan barn stannar till och pratar. Kommunen behöver inte nödvändigtvis bygga en lekplats. Men det är en självklarhet att en bit mark avsätts som kvartersmark så att en gemensamhetsförening kan uppföra och sköta en lekplats. Om detta görs vid nuvarande traktorskjul eller i någon av rågångarna lägger inte vi någon värdering i.

Bebyggelse

Vid den nu planerade förtätningen av området ställer vi oss undrande till varför inte ytterligare ca 2 fastigheter planeras in inom södra naturområdet. Detta har påpekats av föreningen och vid en omröstning för ett par år sedan ställde sig 86% av de boende på Abborrtjärnsvägen bakom detta. Området är den del av naturmarken som nyttjas minst för rekreatiönsändamål. Området har visserligen ”påtagligt naturvärde, NVK3” men i naturvärdesinventeringen är det framförallt de lägre liggande delarna i själva dalgången som lyfts fram som värdefulla. Inritad dagvattenlösning kan med enkelhet flyttas längre norr ut.

Dagvatten

Då ena halvan av hushållet har grund- och ytvatten som profession har vi reagerat på felaktigheter i dagvattenutredningen vilka innebär att nuvarande dagvattenutformning är att betrakta som en vattenverksamhet enligt miljöbalken. De stora dragen i utredningen är det inget fel på. En ökad vägarea och ett antal nya tomter kommer ge en ökad hårdgjord area. Areaökningen är dock liten (ca 200 m²/ny tomt) och en flödesökning består främst i inkluderandet av en klimatfaktor. Flödesökningen är dock fullt hanterbar och kan eventuellt rent av bli lägre, med makadammagasin i vägarna och ett svackdike som föreslås i dalgången.

Felaktigheten består i avgränsningen av avrinningsområden. Vid ett platsbesök efter nederbörd är det tydligt att hela delavrinningsområde B avrinner mot Långetjärn. Föreslagen lösning innebär att hela delavrinningsområde B (4,11 ha) leds via ledning till Abborrtjärn. Detta innebär att hela avrinningsområde B istället för att som naturligt avrinna mot Finnsjön istället blir en del av Gravsjöns avrinningsområde. Lösningen är naturligtvis möjlig, men i så fall tillståndspliktig. En bättre teknisk lösning är att avstå svackdiket eller att flytta det längre norrut och ges ett utlopp i nordlig riktning.

Det kan även påpekas att norra delen av avrinningsområde E har ett naturligt utlopp mot norr och Yxsjön. Även detta påverkas av föreslagen lösning men området är mindre (ca 1 ha).

Långenäs 1:105

Yttrande daterat 2021-04-17

Gång och cykelbana längs med Abborrtjärn upp till brevlådorna

Jag önskar att gång och cykelbanan istället läggs i den idag välanvända ”genvägen” mellan Abborrtjärnsvägen och Grandalsvägen. Detta är den absolut kortaste vägen som används av våra barn och andra för att ta sig till skolbussen/bussen vid busshållplatsen i Höga Hallar där Grön Express och Buss 601 utgår ifrån.

Genvägen används även för att nå många andra målpunkter till fots och per cykel. Genvägen kommer att fortsätta att användas i mycket stor utsträckning även om en gång och cykelväg anläggs längs med Abborrtjärn. Genvägen bör således oavsett om GC-väg anläggs längs Abborrtjärnsvägen rustas upp ur en trygghetsaspekt med belysning då den vinteråret är mörk när barn och andra använder den. I andra områden i kuperade Mölnlycke finns GC-vägar som kommunen äger som är brantare än denna, tex i Nysättersområdet m.fl.

En gång- och cykelväg från Benarebyvägen längs med Abborrtjärn skulle inte användas av många kommuninvånare och speciellt inte av oss som bor på Abborrtjärnsvägen. Folk som ska vidare till Benareby får ju cykla på stora vägen enda till abborrtjärnsvägen. Har ni själva provat att cykla upp och ner för den livsfarliga backen. Om man ska cykla från Mölnlycke till Benareby cyklar man antingen in via Höga Hallar och sedan via en genväg till Tjärnvägen eller så cyklar man in vid Långetjärnsvägen och sedan in via vägen till masten och sedan ut på abborrtjärnsvägen. GC-banan kommer därför inte att användas av många! Kommunen har även sagt att den önskas anläggas för att den skall vara en del i ett sammanhängande cykelstråk mot Benareby. Dock så kommer den inte bli ett sammanhängande GC-stråk eftersom man inte lägger en GC-väg längs Höga Hallar vägen. Skall det byggas en gång och cykelväg längs Abborrtjärn så bör den i huvudsak finansieras av kommunen, (skattekollektivet) och inte av fastighetsägare inom detaljplanen.

Vägbredd 5 meter

- Abborrtjärnsvägen föreslår en mer anpassad väg utefter områdets karaktär. Jag vill inte ha en 5 meter bred väg, har bott här i 65 år och vägens bredd har aldrig varit ett problem.
- Jag vill att hastighet fortsätter att vara max 30 km/h.

Tomter i naturmarksområde

- Ekonomisk lättnad för befintliga fastighetsägare med försäljning av 2 tillkommande tomter.
- Var tog de inritade tomterna vägen efter vägens önskemål i april 2016 som även fanns med i den geotekniska undersökningen maj 2016. Jag vill att dessa tomter återinförs på detaljplanen.

Intrång fastighetsägare

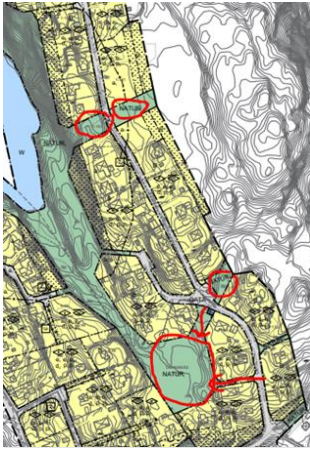
- När kommer korrekta och uppdaterade underlag för markintrång på enskild fastighet? Jag vill ta del av detta snarast.

Gatukostnad

Jag vill inte behöva betala för en enskild väg till fastighet Långenäs 1:140. Fastigheten har sin tomt angränsande till Abborrtjärnsvägen och jag vill att det fortsatt är så.

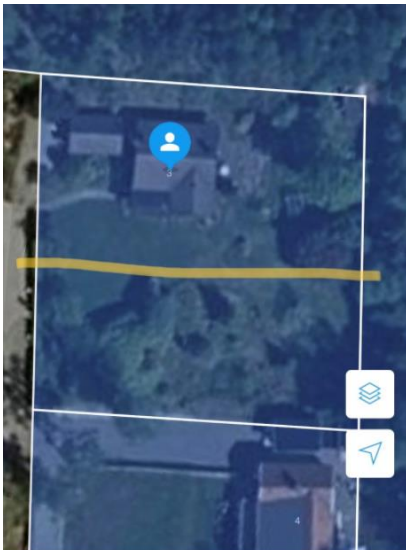
Lekplats

Har önskemål om att ett område ska avsätta för att föreningen ska kunna göra en lekplats. Möjliga platser skulle kunna vara någonstans i närheten av röda cirklar enligt nedan där pilarna anger gångväg in i förekommande fall.



Hej!

Fastighet Långenäs 1:105 har önskemål om att stycka av min tomt, så den blir två tomter. Bifogar ett utkast på hur tomtindelningen kan se ut.



Långenäs 1:106

Yttrande daterat 2021-04-19

Vår fastighet vill ha en väg som är anpassad efter områdets karaktär och behov. Maximal bredd på 4 meter och en maxhastighet om 30 km/h. Vår fastighet vill inte ha en avsevärd höjning av vägen längs Abborrtjärn. Det är ett alldeles för stort ingrepp i naturen.

Föreslagen gång- och cykelbana längs med Abborrtjärn kommer i mycket liten mån vara till gagn för boende på Abborrtjärnsvägen. Den övervägande delen av boende använder genvägen till Höga Hallar. Man får inte barn och ungdomar att gå omvägar särskilt inte när Grön Express med sin höga turtäthet nås på hållplats Höga Hallar. Vår fastighet vänder sig alltså mot föreslagen vägbredd, höjning samt gång och cykelbana efter Abborrtjärn ända till brevlådorna. Skall gång och cykelbana anläggas så ska det inte belasta gatukostnaden utan gå på skattekollektivet.

Vår fastighet vill inte vara med på att gatukostnaden bekostar en privat väg in till fastigheten 1:140. Denna fastighet har tomtgräns mot Abborrtjärnsvägen. För vår fastighet förefaller det mycket märkligt att denna väg alls finns inritad i förslaget.

Vår fastighet vill ha två tomter i det område som benämns natur och med tillfartsväg mellan fastigheterna 1:124 och 1:133. Gatu- och VA-kostnad blir kännbara men lindras av en försäljning av dessa tomter. Området används aldrig av oss boende på Abborrtjärnsvägen.

Vår fastighet vill att prickningen av marken tas bort då det kommer försvåra försäljningen av befintligt föreslagna tomter.

Vår fastighet vill att utrymme för lekplats lämnas så att befintlig lekplats kan flyttas till glädje för barnen på vägen.

Vår fastighet hävdar att kommunen ska följa Subsidiaritetsprincipen.

Långenäs 1:107

Yttrande daterat 2021-04-18

Jag vill ha en väg som är anpassad efter områdets karaktär och behov. Det behövs inte en stadsgata. Jag vänder mig alltså mot föreslagen vägbredd samt gång- och cykelbana efter Abborrtjärn ända till brevlådorna. Om ni ändå utför detta så ska det inte belasta gatukostnaden utan gå på skattekollektivet. Föreslagen gång- och cykelbana kommer i mycket liten mån vara till gagn för boende på Abborrtjärnsvägen. Den övervägande delen av boende använder genvägen till Höga Hallar. Man får inte barn och ungdomar att gå omvägar särskilt inte när Grön Express med sin höga turtäthet nås på hållplats Höga Hallar. Så ur säkerhetsynpunkt tillför inte gång- och cykelbanan något. Den största säkerhetsrisken är i så fall när Abborrtjärnsvägen lämnas för vidare färd på den hårt trafikerade Benarebyvägen. Jag protesterar också mot förslaget på en avsevärd höjning av vägen längs Abborrtjärn. Det är ett alldeles för stort ingrepp i naturen.

Jag vill inte vara med på att med gatukostnaden bekosta en privat väg till fastigheten 1:140. Denna fastighet har tomtgräns mot Abborrtjärnsvägen. För mig förefaller det mycket märkligt att denna väg alls finns inritad i förslaget.

Jag vill ha två tomter i det område som benämns natur och med tillfartsväg mellan fastigheterna 1:124 och 1:133. Gatu- och VA-kostnad blir kännbara för en ensamboende pensionär men lindras av en försäljning av dessa tomter. Området används aldrig av oss boende på Abborrtjärnsvägen. Jag har själv inte satt min fot där på de senaste 59 åren.

Långenäs 1:119

Yttrande daterat 2021-04-18

Synpunkter

1. Generellt för Abborrtjärnsvägen tycker jag att både vägen och bebyggelsen ska anpassas efter områdets karaktär. (småhusbebyggelse och 5 m bredd på väg)
2. Ingen G/C på Abborrtjärnsvägen från Benarebyvägen till där vägen delar sig (brevlådorna).
3. Lägg till en gångväg med belysning på gångstigen mellan Abborrtjärnsvägen och Grandalsväg. Ingen vinterväghållning. (så gott som alla går den vägen idag)
4. Högsta hastighet 30km och farthinder.
5. Gästparkerings vid nuvarande Traktorskjulet.
6. Ingen förändring av antal eller storlek av nya byggrätter.

Långenäs 1:124

Yttrande daterat 2021-03-30

Jag vill ha en väg som är anpassad efter områdets karaktär och behov. Det behövs inte en stadsgata. Jag vänder mig alltså mot föreslagen vägbredd samt gång- och cykelbana efter Abborrtjärn. Om ni ändå utför detta så ska det inte belasta gatukostnaden utan gå på skattekollektivet. Föreslagen gång- och cykelbana kommer i mycket liten mån vara gagn för boende på Abborrtjärnsvägen. Jag protesterar också mot förslaget på en avsevärd höjning av vägen längs Abborrtjärn. Enligt expertis ligger en befarad vattenhöjning av Abborrtjärn så långt fram i tiden så kan inte motivera åtgärden. Jag vill heller inte vara med på att med gatukostnaden bekosta en privat väg till fastigheten 1:140. Denna fastighet har tomtgräns mot Abborrtjärnsvägen. För mig förefaller det mycket märkligt att denna väg alls finns inritad i förslaget.

Jag vill ha två tomter i det område som benämns natur och med tillfartsväg mellanfastigheterna 1:124 och 1:133. Gatu- och VA-kostnad blir betydande för en ensamboendepensionär men lindras av försäljning av dessa tomter. Området används aldrig av oss boende på Abborrtjärnsvägen.

Att säkerhetsskäl anges för gång- och cykelbana är bra, men då har jag svårt att fatta varför det inte anlagts utefter Benarebyvägen där det verkligen behövs och efterfrågas. Det kan inte vara svårt att anlägga. Inom området här använder alla ”genvägen” gång-cykelbana efter vägen är totalt meningslös. Gör som Gunnebovägen måla linjer. Fungerar alldeles utmärkt.

Om ni då också ser till att 30 km/h blir rådande hastighet och inte höjer för att det är högre i samhället 3 km bort så har ni kommit riktigt långt och då blir dom allra flesta nöjda, vilket jag tycker är viktigt. Om man är nöjd med ett beslut så accepterar man det mycket bättre. Subsidiaritetsprincipen!

Långenäs 1:126

Yttrande daterat 2021-03-31

Synpunkt

Vi önskar en gång- och cykelbana där det idag finns en välanvänd ”genväg” mellan Abborrtjärnsvägen och Grandalsvägen. Vi anser att det är viktigt att kunna ta sig smidigt till busshållplatsen för grön express samt att lätt ansluta till gång- och cykelbanan på Benarebyvägen på ett säkert sätt.

Ang. befintlig busshållplats för Grön Express på Benarebyvägen önskar vi ett övergångsställe med trafikljus. Biltrafik uppmärksammar inte bussen när den kör ut i gatan och bussen ser bilarna alldeles för sent. Det är en tidsfråga innan det sker någon allvarlig olycka med tanke på alla barn som åker med bussen.

Vi önskar att abborrtjärnsvägen behåller sin karaktär med lite fler mötesplatser. Vi anser att det finns stor risk för farlig biltrafik om vägen blir för bred. Vi vill absolut inte ha högre hastighet på vägen än 30 km/t.

Vi anser inte att vi har något behov av någon offentlig lekplats i området.

Långenäs 1:129

Yttrande daterat 2021-04-05

Vi ser ingen anledning till att bygga gång och cykelväg upp till halva Abborrtjärnsvägen (ungefär vid nuvarande brevlådor, enligt kartan). Då de flesta personer här ändå kommer att använda den stig som går mellan Abborrtjärnsvägen och Grandalen. Det är närmare till bussen, Grön Express. Både barn och vuxna både går och cyklar i dagsläget denna väg. En gång och cykelväg längs Abborrtjärnsvägen skulle ses som en rejäl omväg och inte användas av boende utefter vägen. Istället kunde stigen mellan vägarna rustas upp lite, bredda och grusa med någon form av belysning. Ombyggnationen av Abborrtjärnsvägens backe är en stor kostnad och kostnaden borde reduceras av kommunen.

Långenäs 1:133

Yttranden daterade 2021-04-06, & 2021-04-19

1. En gång- och cykelväg från Benarebyvägen längs med Abborrtjärn skulle användas av många kommuninvånare som inte bor inom detaljplanens område, till exempel för att cykla/gå från Benareby, Tjärnvägen eller Yxsjöområdet för att få en säkrare väg. Skall det byggas en gång och cykelväg längs Abborrtjärn bör den i huvudsak finansieras av skattekollektivet och inte av detaljplanen.

2. En gång och cykelväg från Benarebyvägen längs med Abborrtjärn skulle användas av många kommuninvånare som inte bor inom detaljplanens område, till exempel för att cykla/gå från Benareby, Tjärnvägen eller Yxsjöområdet för att få en säkrare väg. Kommunen har även sagt att den önskas anläggas för att den skall vara en del i ett sammanhängande cykelstråk mot Benareby. Dock så kommer den inte bli ett sammanhängande GC-stråk eftersom man inte lägger en GC-väg längs Höga Hallarvägen. Skall det byggas en gång och cykelväg längs Abborrtjärn så bör den i huvudsak finansieras av kommunen, (skattekollektivet) och inte av fastighetsägare inom detaljplanen.

3. Vägbredd 5 meter - som boende på Abborrtjärnsvägen föreslår jag att man bygger en mer anpassad väg utefter områdets karaktär.

Långenäs 1:138

Yttrande daterat 2021-04-11

Hej!

Försökte gå in via länken till hemsidan men den funkade inte. Jag bor på Abborrtjärnsvägen 36 och har en liten sommarstuga på 38 kvadrat och utedass. Planerar bygga ett enplanshus för åretruntboende. Min åsikt är att vägen genom området anpassas så att området fortsatt har sin karaktär och att så lite åverkan som möjligt sker. Varför planerar man en väg in vid pumpen ovanför Abborrtjärnsvägen 35?? De tomter som fanns där innanför i första skedet har ni ju sagt nej till och i det skedet skulle vägen dras från elhuset ovanför tomt 31. Nu blir det en blindväg som kommer väldigt nära de hus som finns på var sida om den planerade vägen. Är syftet att förbereda för tomter som kommunen säljer efter det att ni övertagit marken?? Luktat surt! Således - Anpassning av vägen i enlighet med områdets karaktär och ingen större väg in ovanför 35:an.

HÄRRYDA KOMMUN
Sektorn för samhällsbyggnad

Johanna Kling
Mark- och exploateringsingenjör

Mölnlycke, 2022-06-02