

Detaljplan för Bråta 2:139 m fl.,
BRÅTA
i Mölnlycke, Härryda kommun

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Det här är granskningsutlåtande för detaljplan Bråta 2:139 m.fl. I granskningsutlåtandet redovisas alla yttranden som inkommit till kommunen i samband med granskningen och kommentarer till dessa. Yttrandena redovisas i dess helhet.

GRANSKNINGENS GENOMFÖRANDE

Under tiden 27/1 till 24/2 2020 har detaljplanen varit föremål för granskning enligt 5 kap. 18 § Plan- och bygglagen (2010:900) PBL. Samrådshandlingar sändes till remissinstanser 27/1 -2020 och har funnits tillgängliga i kommunhuset och på kommunens hemsida. Information sändes till sakägare 27/1 -2020. Annons infördes i Göteborgsposten 2020-01-27 samt i lokaltidningen 1-2/2 2020.

Trafikverket bad den 13/2 om förlängd svarstid till den 9/3 2020. Även Länsstyrelsen inkom i och med detta att deras samlade yttrande inkommer den 9/3 2020.

Innehåll

GRANSKNINGENS GENOMFÖRANDE.....	1
YTTRANDE UTAN SYNPKUNKTER.....	3
YTTRANDE MED SYNPKUNKTER.....	3
SAMMANSTÄLLNING.....	3
INKOMNA YTTRANDE.....	4
LÄNSSTYRELSEN OCH ANDRA STATLIGA MYNDIGHETER	4
Länsstyrelsen, Västra Götalands län yttrande daterat 2020-03-09	4
Trafikverket, yttrande daterat 2020-03-04	7
Lantmäteriet, yttrande daterat 2020-01-31	12
SGI, yttrande daterat 2020-02-19	12
INKOMNA YTTRANDE.....	16
ORGANISATIONER, FÖRENINGAR, BOLAG M FL.....	16
PRO och SPF i Härryda kommun, yttrande daterat 2020-02-14	16
Mölnålsåns vattenråd, yttrande daterat 2020-02-21	17
Postnord, yttrande daterat 2020-01-27	19
Västtrafik, yttrande daterat 2020-02-24	20
Rådet för funktionshinderfrågor, yttrande daterat 2020-02-09	20
Rådet för idéburna organisationer, yttrande daterat 2020-02-19	20
Gryaab, yttrande daterat 2020-02-14	21
Corem, yttrande daterat 2020-01-30	21
INKOMNA YTTRANDE	22
FASTIGHETSÄGARE OCH PRIVATPERSONER.....	22
Fastighetsägare A, skrivelse inkommen 2020-01-28	22
Fastighetsägare B, skrivelse inkommen 2020-02-01	22
Fastighetsägare C, skrivelse nr 1. Inkommen 2020-02-05	23
Fastighetsägare C (Bo och Gunilla Rydeving), skrivelse nr 2. Inkommen 2020-02-24 ..	26
ÄNDRINGAR EFTER GRANSKNING	29
Inför antagande revideras planförslaget på följande punkter:.....	29
Organisationer och sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda	32

INKOMNA YTTRANDE

Under granskningstiden har totalt 16st yttranden inkommit till kommunen, varav två yttranden hade samma avsändare. Av dessa hade 2 yttranden inga synpunkter på förslaget och 13st hade synpunkter.

YTTRANDE UTAN SYNUNKTER

Gryaab
Corem

YTTRANDE MED SYNUNKTER

Länsstyrelsen	Trafikverket
Lantmäteriet	SGI
PRO och SPF Härryda	Mölnålsåns vattenråd
Postnord	Västtrafik
Rådet för funktionshinderfrågor	Rådet för idéburna organisationer
1st sakägare	2st privatpersoner

SAMMANSTÄLLNING

Av inkomna yttranden så finns det frågetecken kring planförslaget vad gäller säkerställa att bebyggelse inte blir olämplig ur ett hälsa- och säkerhetsperspektiv. Risk vad gäller olyckor, översvämning och erosion gör att planförslaget behöver säkerställa ett par olika frågor.

Det behöver påvisas att pågående täktverksamhet inte kommer i konflikt vid en framtida inflyttning av att människor kommer att röra sig i området. När bergtäktens verksamhet har avslutats krävs att efterbehandlingsplan och drift- och underhållsplan görs för hela verksamhetsområdet, vilket säkerställer allmänhetens säkerhet inom och utom planområdet. Kompletterande stabilitetsberäkningar för områdets totalstabilitet och stabilitetsåtgärder krävs, för att säkerställa att erosion inte uppkommer. Samt att höjdsättningar av marknivå av rådande situation och av framtida situation bör kompletteras. Detta även för att påvisa eventuell översvämningproblematik vid skyfall.

Vid byggnation bör startbesked villkoras att förorenad mark saneras till nivåer till känslig markanvändning. En komplettering av luftutredning efterfrågas för att säkerställa att gällande miljö kvalitetsnormer klaras.

Förändringsarbete av att kommunen övertar del av väg 540, Boråsvägen, från Trafikverket ska vinna laga kraft innan det att detaljplanen antas. Gatusektioner med mera behöver även ses över för Boråsvägen.

Planerad byggnation av vall i nordost bör planbestämmas med ett villkorande, för att säkerställa att vall kommer på plats innan bebyggelse med avseende farligt gods transport utmed RV 40.

Trafikverket saknar information som beskriver hur detaljplanen kommer att påverka kösituationen vid trafikplats Mölnlyckemotet.

I övrigt gällande synpunkter i granskningsskedet; dagvattenfördröjning, skolsituation, utökat planområde, förslag på rondell, situation för äldre, fler äldre bostäder och trygghetsbostäder, placering av busshållplats med mera.

INKOMNA YTTRANDE

LÄNSSTYRELSEN OCH ANDRA STATLIGA MYNDIGHETER

Länsstyrelsen, Västra Götalands län yttrande daterat 2020-03-09

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar att:

- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Mellankommunal samordning blir olämplig.
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser

Synpunkter på granskningshandlingen

Länsstyrelsen anser att planen fortsatt behöver säkerställa frågor avseende människors hälsa och säkerhet samt miljökvalitetsnormer för att inte prövas vid ett antagande.

Länsstyrelsen anser även att kommunen bör överväga ytterligare en granskning för att inte riskera en genomförande problematik eller att planen överprövas.

Människors hälsa och säkerhet - Pågående verksamhet

I plankartan finns en planbestämmelse som anger att:

”Startbesked får inte ges för byggnad ovan mark för bostads- eller skoländamål innan täktverksamhet är avslutad”

Länsstyrelsen anser att det inte är tillräckligt redovisat att det inte uppstår konflikter mellan pågående täktverksamhet och kommande exploateringsändamål.

Planbestämmelsen reglerar att inga bostäder- eller skolbyggnader kan uppföras innan täktverksamheten är avslutad vilket är bra, dock får centrumändamål och grundläggning påbörjas i nuvarande planutformning. Om centrumverksamheten färdigställs innan täktverksamheten är nedlagd och det rör sig personer i området under pågående täktverksamhet finns det risker som inte är redogjorda för i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen befarar därför att konflikter kan uppstå utifrån den enskilda verksamhetsutövaren utifrån PBL 4 Kap 36 § men även utifrån människors hälsa och säkerhet PBL 2 Kap 5 §. Bestämmelsen behöver utöver detta dessutom tydliggöra vad ”ovan mark” innebär plantekniskt.

Länsstyrelsen anser att kommunen tydligare behöver redogöra att den pågående verksamheten ska avvecklas genom att redovisa ett avtal eller överenskommelse mellan aktörerna samt bedöma riskerna i relation till färdigställda byggnader innan

täkttillståndet återkallats. Något som bedöms nödvändigt eftersom täkttillståndet gäller tillsvidare utan slutdatum. Länsstyrelsen anser tillsvidare att inget startbesked för någon byggnation får ges innan täktverksamheten är avslutad och tillståndet återkallat.

Människors hälsa och säkerhet - Förorenad mark

I plankartan finns en planbestämmelse som reglerar markens lämplighet avseende förorenad mark:

”Startbesked får inte ges för byggnad ovan mark avseende bostadsändamål innan villkor för berörd marks lämplighet avseende förorenad mark uppnåtts. Startbesked för marklov får ges.”

Denna planbestämmelse finns införd i planområdets östra delar där förorenade fyllnadsmassor konstaterats. Länsstyrelsen anser att det är bra att det finns en planbestämmelse som reglerar markföroreningar men anser att den ska revideras så att startbesked inte får ges förrän marken är sanerad till nivåer som medger känslig markanvändning. Bestämmelsen behöver utöver detta dessutom tydliggöra vad ”ovan mark” innebär plantekniskt.

Länsstyrelsen anser att bestämmelsen a2 fortsatt kan reglera startbesked för marklov.

Människors hälsa och säkerhet – Farligt gods

Föreslagna skyddsåtgärder föreslår en vall med dike intill väg 40/27. Ur ett riskperspektiv ska vallen skydda mot avåkning och begränsa utbredningen av farligt gods i vätskeform. Vallen behövs på en sträcka av 175 meter där det är en brant sluttning ner mot planområdet. Det blir ett skyddsavstånd på 65-70 meter från väggkant till bostäder. Byggnaderna ska också utformas så att luftintag ska placeras på fasad som inte är exponerad och minst 8 meter över mark. Ur ett farligt godsperspektiv gör de bedömningen att planförslaget är genomförbart.

Länsstyrelsen anser dock att vallens funktion är nödvändig att säkerställa innan bostadsbyggande kan påbörjas. I nuvarande planutformning får vallen byggas, men är inte säkerställd att genomföras. För att säkerställa skyddsåtgärden behöver en villkorad planbestämmelse som anger att startbesked inte får ges innan vallens färdigställande. Länsstyrelsen anser inte att riskerna från farligt gods eller buller problematiken bedöms acceptabla utan skyddsvallen.

Människors hälsa och säkerhet - Översvämning

Sweco har gjort en skyfallsutredning. Den planerade höjdsättningen och markanvändningen har legat till grund för utredningen. Höjdmodellen som ligger till grund för modelleringen saknar detaljerad information om bland annat höjdsättning. Resultatet speglar därför inte den översvämning som kan bli av ett skyfall när området är färdigbyggt. Man skriver att den genomförda modelleringen kan användas som underlag vid en detaljutformning av området i ett senare skede. Sweco rekommenderar att ytterligare en skyfallsmodellering genomförs när projekteringen är långt framskriden. I rapporten framgår att skyfallsmodelleringen visat på fem problemområden vid 100-årsregn, men det är framförallt tre som är speciellt problematiska. Skyfallsutredningen föreslår en rad åtgärder i de områden som är mest utsatta, bland annat höjdsättning. Riskerna kopplade till skyfall bedöms utifrån

föreslagna åtgärder acceptabla under förutsättning höjdsättningen redovisas och säkerställs i plankartan.

Människors hälsa och säkerhet – Geoteknik

SGI anser i sitt yttrande 5.2-1812-0794 från 2020-02-19 fortfarande att stabiliteten i området inte är tillräckligt klarlagd för att bedöma markens lämplighet gällande planerad bebyggelse. Främst gäller frågorna stabilitetsfrågor samt drift- och underhåll av föreslagna bergtekniska konstruktioner och terrassering. Ovan nämnda frågor måste vara utredda och säkerställda innan planen antas. Länsstyrelsen anser att en förutsättning för att kunna redovisa planens totalstabilitet när det pågår en verksamhet där jordmassa flyttas runt är att reglera markhöjder i plankartan. Länsstyrelsen bedömer i likhet med SGI att det kvarstår frågor som behöver klargöras gällande geotekniken. Länsstyrelsen bifogar och hänvisar till SGI:s yttrande i sin helhet.

Människors hälsa och säkerhet – Trafikbuller

Länsstyrelsen anser att utförd bullerutredning (Sweco 2019-10-23) är detaljerad och välgjord. Under förutsättning att de åtgärder som beskrivs i planhandlingarna med bland annat sänkt hastighet på Boråsvägen visar utförda bullerutredningar att det finns förutsättningar för att klara riktvärdena för buller. Även om det kan komma att krävas vidare utredning inför bygglovsskedet för vilka skyddsåtgärder som kan behövas för att uppnå acceptabla uteplatser. En förutsättning för att klara gällande värden är dock att hastigheten på väg 540 sänks från 70 km/h till 40 km/h. Trafikverket har i tidigare samrådsyttrandeyttrande från 2019-01-25 hänvisat att de som trafikhållare i nuläget inte ser en anledning till att ansöka om sänkt hastighet. En fråga som kvarstår i Trafikverkets granskningsyttrande från 2020-03-04. Det är därför av vikt att kommunen tar över huvudmannaskapet och genomför avsedd hastighetssänkning. Länsstyrelsen delar uppfattningen att åtgärden är nödvändig och att man från kommunen ska kunna redovisa sitt huvudmannaskap över rådande vägsträcka innan antagande för att inte hamna i konflikt vid genomförandet av detaljplanen. Se Trafikverkets yttrande TRV 2020/9746 som bifogas i sin helhet.

MKN - Luft

Luftutredningen har kompletterats med utsläpp från tillkommande trafik inne i planområdet. Beräkningsresultaten visar att miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar (PM10) klaras både i nuläget och för ett värsta-fall-scenario med emissionsfaktorer för år 2020 och trafikmängder för år 2030.

Länsstyrelsen konstaterar att luftutredningen inte har kompletterats med lastbilar till och från verksamheterna i området. I MKB:n och i bullerutredningen (Sweco 2019-10-23) anges att tunga transporter förekommer frekvent vid Svenska Retursystem. Länsstyrelsen efterfrågar därför en komplettering till luftutredningen med en beskrivning och bedömning av hur transporter till och från det närbelägna industriområdet påverkar luftutredningens resultat. Om resultatet bedöms påverkas ska en revidering av beräkningarna utföras och presenteras.

Trafikverket påtalar även att beräkningarna baseras på att antalet bilar med dubbdäck minskar med hälften till prognostiserat år 2030. Länsstyrelsen anser att utredningarna bör redovisa hur luftkvalitén skulle bli utan den teoretiska minskning av dubbdäck, kommunen behöver därefter vid behov redogöra för hur de avser minska antalet resande med dubbdäck för att klara gällande miljökvalitetsnormer. Se yttrande TRV 2020/9746.

Kommentar:

Yttrande beaktas. Avtal finns mellan fastighetsägare och verksamhetsutövare gällande bergtäkt. Verksamhetsutövaren har inget att erinra gällande att fastighetsägaren påbörjar markarbeten. Täktillståndet ska återkallas efter ett överenskommet datum, vilket sker före inflyttning. Verksamhetsutövaren ska avflytta från område där exploatören avser påbörja byggnation. Avtalet gäller även att återkommande möten ska hållas, i syfte att säkerställa att konflikter inte uppstår mellan täktverksamhet och utbyggnad, med hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Planbestämmelse gällande att startbesked inte får ges har justerats för att gälla "byggnad för bostads-, vård- eller skoländamål" innan täktverksamheten är avslutad för del av planområdet. Ett tillägg till planbestämmelser införs gällande ovan mark, "...byggnadsvåning som i sin helhet ligger över kringliggande marks medelmarknivå...". För övriga delar av detaljplanen har ny bestämmelse tillkommit att "Startbesked får inte ges för byggnad innan täktverksamhet är avslutad".

Med avseende på förorenad mark införs förtydligande i planbestämmelse att startbesked inte får ges förrän marken är sanerad till nivåer som uppnår kraven för känslig markanvändning med plats specifikt riktvärde för förhöjda PAH-H nivåer.

Villkorad planbestämmelse införs att startbesked inte får ges innan vallen är färdigställd.

Plankartan kompletteras med höjsättning genom markhöjder av högsta och lägsta nivå. Planbestämmelse införs att "fördröjning av dagvatten och skyfallsled eller annat skydd för översvämning vid skyfall ska anordnas inom området".

Luftutredning har reviderats med beräkningarna och justeringar utifrån Länsstyrelsens yttrande. Resultatet ger ett marginellt utslag på luftföroreningar.

Yttrande gällande geoteknik, se kommentar under yttrande från SGI.

Yttrande gällande trafik, se kommentar under yttrande från Trafikverket.

Trafikverket, yttrande daterat 2020-03-04

Infrastruktur

Planområdet ligger mellan de statliga vägarna riksväg 40 och väg 540 (Boråsvägen).

Norr om planområdet löper riksväg 40, där högsta tillåtna hastighet på sträckan är 100 kilometer/timme. Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) uppmättes år 2014 till cirka 40 500 fordon, varav cirka 4 750 tunga fordon. Vägen är utpekad riksintresse enligt § 3:8 miljöbalken och ingår i det utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Riksväg 40 är även rekommenderad primär väg för farligt gods och funktionellt prioriterad väg för gods, långväga och dagliga personresor samt kollektivtrafik.

Söder om planområdet löper väg 540 (Boråsvägen). Högsta tillåtna hastighet på sträckan är 70 km/h och årsmedeldygnstrafiken uppmättes år 2014 till cirka 4000 fordon, varav cirka 400 tunga fordon. Vägen är utpekad som omledningsväg för Rv 40 med syfte att användas vid icke planerade avstängningar av Rv 40, exempelvis vid olycka. Därför är det viktigt att bibehålla en god framkomlighet för alla typer av fordon på väg 540. Trafikverket och Härryda kommun enades efter samrådet om att initiera ett förändringsärende för övertagande av del av väg 540 som löper parallellt med planområdet.

Tidigare samråd

Trafikverket har yttrat sig i ett tidigare samrådsskede, 2019-01-25 (TRV 2018/136905), och hade då synpunkter rörande: Översiktsplan, Hastighet på väg 540, Riskreducerande åtgärder på riksväg 40, Trafikutredningen – åtgärder på väg 540 (Boråsvägen) (Trafiksäkerhet, Avtal, Skyltad hastighet, Belysning, Vägars och gators utformning (VGU), Sidoförskjutningar, Markanspråk, vägområde och körfältsbredder, Kapacitet i korsningar med statlig väg, Ny anslutning till parkeringsgarage, Kompletteringar i trafikutredningen, Timglashållplats), Gångbro över väg 540, Samordning detaljplan och vägplan, Trafikverkets ledtider, Cykling längs väg 540, Mobilitetsutredningen, Kollektivtrafik, Dagvatten, Trafikbuller, Luftkvalitet.

Flera av Trafikverkets tidigare synpunkter har blivit omhändertagna till granskningsskedet. Vissa synpunkter har förändrats då förutsättningar i området och planförslaget till viss del har förändrats.

De synpunkter som framfördes under samrådsskedet rörande väg 540 som i granskningsskedet anses som utredda är avhängiga ett laga kraft vunnet förändringsärende. Till dess att vägen har övergått till kommunalt väghållarskap gäller de synpunkter som framfördes i samrådsskedet rörande väg 540.

Trafikverkets synpunkter

Trafikutredning - Vägutformning och vändplats

Den uppdaterade Trafikutredning med tillhörande körspårsanalys visar på att svängradien inne på vändplatsen är för liten för Trafikverkets driftfordon. Den minsta godtagbara svängradien som Trafikverket kan acceptera är 24 meter vilket inte uppfylls enligt reviderad trafikutredning. Körspåren skär in i minst tre parkeringsfickor och utgångspunkten måste alltid vara att fordon nyttjar parkeringsfickorna när Trafikverkets driftfordon ska använda vändplatsen. Trafikverket bedömer att körspårsanalysen måste uppdateras för att visa på att vändplatsen kommer klara en svängradie på 24 meter.

Vidare undrar Trafikverket hur teknisk anläggning, som exempelvis tryckningsstation eller pumpstation som anges E2 i plankartan, kommer kunna få plats på samma yta som vändplatsen?

Gatusektion Boråsvägen vid port

Trafikverket vill betona att vid denna gatusektion måste vägområdet lämnas fritt. Det vill säga vägområdet måste lämnas utan kantsten, inget får heller planteras i vägområdet och vägbanan måste dimensioneras enligt måtten 3,5 meter körfält plus 25 centimeter stödkant.

Gatusektion Boråsvägen vid passage

På sida 17 i Trafikutredning till detaljplan för Bråta 2:139 under kapitel 5.1.1 Sektioner uttrycks följande:

”I samarbete med Trafikverket har sektionerna för Boråsvägen anpassats efter de driftfordon som Trafikverket använder i regionen. De anpassningar som gjorts är att körfältsbredden breddats till 4,2 meter där det finns kantsten på båda sidor vägen. Detta gäller endast den passage som ligger öster om garageinfarten.”

Trafikverket noterar dock att körfältsbreddarna enligt sektionsritningen för denna passage endast är 3,5 meter. Trafikverket anser att det bör förtydligas så att sektionsritningarna matchar det som uttrycks skriftligen i trafikutredningen.

Terrassering – Riksväg 40

Avtal för kommande terrassering måste vara träffat innan detaljplanen antas av kommunen. Fortsatt samråd kring avtal för terrassering förs med fördel med Trafikverkets åtgärdsplanerare för Härryda kommun.

Trafikverket förutsätter också att i det fortsatta plan- och projekteringsarbetet samt utförandeskedet säkerställs att den tillkommande anläggningen inte medför stabilitetsförändringar eller liknande som kan komma att påverka riksväg 40 negativt.

Kvartersmark i vägområde

Trafikverket noterar att plankartan, under användning av mark och vatten, anger kommande vägområde för riksväg 40 som kvartersmark med egenskapsbestämmelse prickmark.

Trafikverket vill poängtera att statlig infrastruktur innefattar hela vägområdet och inte enbart vägbanan. Område som i framtiden kommer att utgöra statlig infrastruktur ska inte planläggas som kvartersmark. Detta innefattar ytan om 8,4 meter, mätt från väggkant, fram till och med kommande dikes bakslänt. Trafikverket rekommenderar även kommunen att ta höjd för ytterligare marginal mellan vägområde och gräns för kvartersmark för att i framtiden inte försvåra för Trafikverkets underhållsarbete av riksväg 40.

Dagvattenhantering

Trafikverket har efter vidare granskning av tillhandahållet underlag upptäckt ett behov av förtydligande gällande avvattningen från riksväg 40 vid anläggande av ett nytt dike ovan planområdet. Trafikverket vill se en redovisad avvattningsväg från riksväg 40 ner mot Boråsvägen.

Enligt handling Tillkommande flöde västerut från Rv40, som tillhandahölls Trafikverket mellan samråds- och granskningsskede, tros avvattningen ske väster om fastigheten Bråta 2:150 antingen i ett dike eller i en ledning. Om dagvattnet går in i en ledning under fastigheten är det viktigt att ledningsägaren blir informerad om och accepterar flödesförändringarna samt att ledningens kapacitet att hantera det tillkommande flödet utreds, 120 l/s vid ett 50-årsregn.

Trafikverket bedömer att det finns en risk att befintliga dagvattenledningar har begränsad kapacitet att hantera de nya flödena vilket kan orsaka skador på fastigheterna framförallt på Bråta 2:150.

Förändringsärende – Boråsvägen

Trafikverket vill betona att detaljplanen inte får antas för än förändringsärendet för del av väg 540 (Boråsvägen) vunnit laga kraft och vägen som i plankartan anges som GATA (huvudgata) fått kommunalt väghållarskap. Till dess att förändringsärendet vunnit laga kraft gäller de av Trafikverket under samrådet angivna synpunkter som berör utformning och reglering av väg 540.

Kapacitet i korsningar med statlig väg

Trafikverket saknar information som beskriver hur detaljplanen kommer påverka kösituationen vid trafikplats Mölnlyckemotet. Trafikanalysen som är gjord med utgångspunkt i bostadsförsörjningsprogrammet är endast en bedömning av den totala trafikallsträngen fram till 2028 inte en analys av hur kapaciteten påverkas i de av detaljplanen berörda trafikplatserna.

Trafikverket anser att exploatören antingen visar att trafikplats Mölnlyckemotet har tillräcklig kapacitet, eller visar på alternativa genomförbara åtgärder som kan göra planförslaget acceptabelt. Det är viktigt att det säkerhetsställs innan detaljplanen antas att Mölnlyckemotet klarar av att hantera de tillkommande trafikflödena som detaljplanen kommer generera.

Luftkvalitet

Dubbdäcksandelen för 2030

Enligt slutsatsen från Swecos luft- och luktutredning kommer det inte finnas några problem med PM10 halter trots att trafikmängden förväntas öka med 60 procent i det framtida 2030-scenariot. Detta på grund av att användningen av dubbdäck parallellt antas minska till hälften jämfört med dagens nivåer av dubbdäcksanvändning. Minskningen antas således kompensera för ökningen av PM10 halter i samband med den ökade trafikmängden. Trafikverket delar inte denna slutsats.

Trafikverket testräknade PM10 halter med SIMAIR-väg för berörd sträcka av riksväg 40 längsmed planområdet och fick ungefär samma siffror för PM10 halter år 2017 som Sweco. Däremot blev det omkring 22 µg/m³ på årsmedelvärde och 35 µg/m³ på dygnsmedelvärde om dubbdäcksandelen låg på 50 procent i det framtida 2030-scenariot. Om andelen istället var 30 procent blev halterna omkring 20 µg/m³ på årsmedelvärdet och cirka 30 µg/m³ på dygnsmedelvärdet.

Trafikverket delar alltså inte slutsatsen i utredningen att minskningen av dubbdäcksandelen kommer ta ut ökningen av PM10 halter på grund av trafikökningen. PM10 halterna blir med största sannolikhet högre i samband med att trafiken ökar med 60 procent även om dubbdäcksandelen halveras i det framtida 2030-scenariot.

Bullervallen

Vidare kan Trafikverket inte se om bullervallens eventuella effekt för luftföroreningar har tagits med i Swecos luftberäkning.

Trafikverket bedömer att luft- och luktutredningen ska revideras med en eller flera luftberäkningar för luftföroreningar där man tar med effekten av dubbdäcksandelen, trafikmängden och bullervallen för planområdet i det framtida 2030-scenariot.

Sammantagen bedömning

Avtal för terrassering måste träffas, samt förändringsärendet för väg 540 (Boråsvägen) måste vunnit laga kraft innan detaljplanen kan antas. Trafikverket anser även att kommande vägområde för riksväg 40 ska lämnas utanför planområdet.

Vidare bedömer Trafikverket att det måste förtydligas så att sektionsritning: Gatusektion Boråsvägen vid passage stämmer överens med det som uttrycks i kapitel 5.1.1 Sektioner i trafikutredningen. Körspårsanalysen måste uppdateras och visa på att vändplatsen klarar en svängradie på minst 24 meter utan konflikt med oeffergivligt föremål. Trafikverket vill även se en redovisad avvattningsväg för Riksväg 40 ner mot Boråsvägen (väg 540) med utgångspunkt i framtida dike utmed Riksväg 40. Till sist anser Trafikverket att Luft- och lukt kvalitetsutredningen ska revideras i enlighet med synpunkterna under Luftkvalitet.

Trafikverket ser framemot fortsatt dialog i ärendet.

Kommentar: Yttrandet beaktas. Vändplats, körfältsbredd och sektionsritningar för Boråsvägen dimensioneras och ritningarna uppdateras enligt Trafikverkets yttrande och kompletterad trafikutredning.

Avtal om övertagande av del av väg 540, har som Trafikverket påtalar skett mellan Härryda kommun och Trafikverket. En dialog mellan exploatören och trafikverket har skett sedan granskningen och det är nu klarlagt att förändringsärendet inte behöver ha vunnit laga kraft innan antagandet av planen. Däremot får åtgärder inte påbörjas innan det har vunnit laga kraft. Planen bedöms lämplig med avseende på människors hälsa med avseende på buller även om ett övertagande inte sker. Tidigare i planprocessen har en bullerutredning med 70 km/timmen på aktuell sträcka tagits fram. I den finns ett fåtal lägenheter som får över 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. De värden som redovisas är lägre än angivna värden i trafikbullerförordningen och där de överskrids kan de hanteras genombullerförordningens föreskrifter. Bestämmelserna om buller utvecklas i plankartan.

Avtalsförslag gällande terrassering finns mellan exploatör och Trafikverkets åtgärdsplanerare. Vilket undertecknas före antagande av detaljplanen. Detta avtal är även villkorat i exploateringsavtalet mellan kommun och exploatör.

Vägområdet för RV 40 utgår ur planområdet.

Avvattning för RV40 redovisas på nytt i dagvattenutredning. Den befintliga avvattningsanläggningen för RV 40 kommer att kunna ta emot framtida/tillkommande mängden vatten och kan hanteras i befintlig anläggning.

Härryda kommun har på Länsstyrelsens förslag låtit ta fram en makrosimulering för trafikallsträng och val av färdväg kring Mölnlyckemotet. Utredningen är framtagen i syfte att kartlägga ökningen av trafikflöden i och kring riksintresset, RV40, till följd av detaljplanering i linje med kommunens bostadsförsörjningsprogram fram till år 2028. Inom ramarna för ÅVS RV40 Delsjömotet-Grandalsmotet har Trafikverket låtit ta fram kapacitetsberäkning för dagens belastning på motet. Från dessa två utredningar framgår två huvudsakliga begränsningar i motets kapacitet. Den ena för trafik på avfartsrampen från Göteborg som ska svänga vänster, där magasinets längd är dimensionerande för köbildningen på RV40. Där har Trafikverket rådighet. Den andra för trafik norrifrån in i cirkulationen. Där har kommunen rådighet. Övriga punkter i motet bedöms klara den ökade belastningen. Se utredningar från M4Traffic, daterade 2019-01-29 respektive 2020-01-09 (tillhandahålles av Härryda kommun på förfrågan).

Kommunen håller på att ta fram en kapacitetsanalys för cirkulationen söder om motet i samband med pågående detaljplan där. Denna analys kommer att visa ifall kapacitetsbrist och köbildning är att vänta sig vid cirkulationen. Därmed kommer påverkan på motet att visas. Kapacitetsanalysen förväntas vara klar inom kort. Detaljplanering pågår parallellt och inväntar inte lösningar med arbete för statliga anläggningar som sker i samspel mellan kommun och Trafikverket.

Härryda kommun instämmer i Trafikverkets bedömning kring fortsatt behov av att kartlägga Mölnlyckemotets kapacitet. Däremot anser kommunen att sådan uppgift inte bör belasta enskild detaljplan.

Luftutredning har reviderats med beräkningarna och justeringar utifrån yttrande. Resultatet ger ett marginellt utslag på luftföroreningar.

Lantmäteriet, yttrande daterat 2020-01-31

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade december 2019) har följande noterats:

Delar av planen som bör förbättras:

PRICKMARK

Bland planbestämmelserna finns det dubbla bestämmelser om prickmark, det vill säga mark som inte får förses med byggnad. Ordalydelsen för de två bestämmelserna är likadan, Vilket kan göra det förvirrande för läsaren att förstå varför det finns två bestämmelser och om dessa på något sätt ändå skiljer sig åt.

Kommentar: Yttrande beaktas. Bestämmelse om prickmark justeras i plankarta.

SGI, yttrande daterat 2020-02-19

SGI har tidigare yttrat sig i samrådsskedet (2019-01-25, samma dnr). Vid detta tillfälle ansåg SGI att förutsättningarna för att bedöma risker för ras, skred och blockutfall inte fanns med tanke på den pågående täktverksamheten och med de underlag som då fanns tillgängligt.

SGI noterar de kompletterande underlag som nu finns tillgängliga och har även granskat tidigare underlag som inkluderats i samrådshandlingarna. Även bestämmelse a₁ rörande villkorat startbesked kopplat till åtgärder i bergsländer har noterats. SGI måste dock konstatera att det finns flera frågeställningar rörande stabilitet i området som inte är tillräckligt undersökta eller klarlagda för att kunna bedöma under vilka förutsättningar marken får lämplig att bebygga. Främst gäller detta stabilitetsfrågor i jord, samt drift- och underhåll för bergkonstruktioner.

Geotekniska och miljötekniska markundersökningar har genomförts i området. Den geotekniska utredningen anger att där jord förekommer inom planområdet består jordlagren av fyllning, sand och friktionsjord ovan berg, med en mäktighet som varierar mellan 1 och 6 meter. På SGU:s jordartskarta och i de skruvprovtagningar som genomförts inom ramen för den marktekniska undersökningen framgår det dock tydligt att det förekommer lera i dalgången (Vid undersökningspunkter NC09 och NC12). Jordlagerföljden i planområdet har underförstått antagits att endast bestå av sand, Vilket SGI bedömer är felaktigt baserat på redovisade underlag. SGI ifrågasätter därför resultaten som redovisas i den geotekniska utredningen. Hur mycket lera det finns inom området, dess karaktär och djup till berg är inte klarlagt i någon utredning. SGI anser att detta behöver klarläggas.

Stabilitetsberäkningar behöver generellt sett utföras för både befintliga förhållanden och för de lastsituationer som en plan medger. I det aktuella fallet är den pågående produktionen från täktverksamheten ett problem, då de befintliga markförhållandena (nivå och jordlager) ändras kontinuerligt under produktionen. Detta gäller inte enbart själva berguttaget, utan i stor utsträckning även utfyllnader och andra schaktarbeten som görs/gjorts inom tänkt planområde.

Planerad höjdsättning inom området anges i en illustrationsplan, men SGI noterar att inga mark-, eller grundläggningsnivåer är angivna i plankartan till detaljplanen.

Illustrationsplanen indikerar dock att stora utfyllnader är tänkta inom områden där det idag kan finnas lera enligt ovan angivna underlag. Stabiliteten för dessa utfyllnader har ej analyserats i underlagen. SGI anser att det är nödvändigt att stabiliteten för tänkta utfyllnader och övriga tillkommande laster klarläggs i geotekniska utredningar, samt att kontrollprogram upprättas över hur utfyllnaden sker för att det ska vara möjligt att kunna klarlägga stabiliteten för planerade förhållanden.

Den pågående täktverksamheten innebär att utfyllnader utförs kontinuerligt. SGI vill lyfta fråga avseende om dessa utfyllnader kommer att kvarstå då exploateringen av området påbörjas. De utfyllnader som utförts vid start av byggnationen kommer att ha betydelse för områdets stabilitet i permanentsskedet och SGI anser därför att det behöver beskrivas och kontrolleras att fyllningar utförts på ett sätt som gör det möjligt att bedöma och tillgodogöra sig dess egenskaper i permanentsskedet.

Stabiliteten mot Riksväg 40 har studerats i "PM avseende stabilitet av nybyggnation av terrasser", bland annat redovisat i två beräkningssektioner. SGI saknar en planritning som tydligt visar var dessa framtagna sektioner ligger i plan, samt även kompletterande val av glidytor, exempelvis från någon av terrasserna ner i undergrunden.

SGI saknar även en utredning av stabiliteten för slänter mot Landvettersjön.

Sammantaget anser SGI att mer omfattande geotekniska utredningar och undersökningar krävs för att kunna klarlägga om de geotekniska förhållandena i området kan anses vara sådana att marken är lämplig att bebygga under de förutsättningar som planen medger. Stabilitetsförhållandena ska klarläggas med lägst detaljerad utredningsnivå enligt IEG Rapport 4:2010 alternativt IEG Rapport 6:2008. Aktuell utredning uppfyller ej kraven för detaljerad utredningsnivå. Hela planområdet samt de angränsande områden där det finns slänter som kan påverka planområdet behöver utredas. Dessutom kan djup till berg ha betydelse för stabiliteten i vissa sektioner, vilket kan kräva mer kvalificerade undersökningar för att klarlägga bergets läge under jord.

SGI anser generellt att det behöver tas ett helhetsgrepp kring geotekniska säkerhetsfrågor utifrån planerade förhållanden. Framkommer det efter utredning att det erfordras åtgärder eller restriktion för att marken ska vara lämplig att bebygga ska dessa regleras i detaljplanen. Det kan även vara nödvändigt att styra marknivåer och belastning i planen om det är avgörande för områdets totalstabilitet, men detta är svårt att avgöra i nuläget eftersom tillräckligt geotekniskt underlag saknas. Hur befintliga förhållanden ska hanteras i planen lämnar vi till länsstyrelsen att avgöra, se våra synpunkter tidigare i yttrandet.

SGI har inget att erinra mot de principskisser som redovisas avseende bergkonstruktioner i planens norra delar. Några aspekter på dessa konstruktioner, deras funktion och underhåll behöver dock lyftas, enligt följande stycken.

SGI anser att det behöver tydliggöras i vilken grad konstruerade bergsslänter integreras i byggnader, i form av motgjutning i källarkonstruktioner och dylikt, vilket i viss mån indikeras i illustrationer i underlaget. I de fall slänterna är fristående finns det utöver behoven av att skydda boende och egendom från nedfallande stenar också ett behov av att tillse att det finns åtkomst till slänterna för det underhållsbehov som är kopplat till bergkonstruktioner.

Även ansvarstildelning för sådant underhåll (besiktningar och åtgärder) anser SGI behöver vara bestämt vid en plans antagande. I första hand anser SGI att kommunen bör ansvara för gemensamma konstruktioner och anläggningar som även kan beröra

allmänhetens säkerhet, dit de aktuella bergkonstruktionerna kan hänföras. Den aktuella marken inom planområdet bör därför utgöra allmän platsmark. I andra hand, om detta av någon anledning inte är möjligt att åstadkomma, så bör det skapas en gemensamhetsanläggning för de aktuella konstruktionerna. SGI vill även betona behovet av säkerhetshöjande åtgärder i anslutning till slänterna i planrådets norra och nordvästra gräns, i form av staket eller liknande för att förhindra att allmänhet och lekande barn utsätts för faror. Exempelvis ser det på illustrationsbilden på följande sida ut som att det kommer vara möjligt att gå rakt ut från huset benämnt IX åt väster på bergshyllan i den gamla bergtäkten, där det i dagsläget finns många instabila block.



Kommentar: Yttrande beaktas. Kompletterande undersökningar med stabilitetsberäkningar för området totalstabilitet samt för att visa de stabilitetsåtgärder som krävs är uppdaterade i antagandehandlingen. Befintliga och kommande utfyllnader redovisas i plan och sektion. Till uppdateringen av stabilitetsberäkningarna har nya provtagningar gjorts samt ytterligare beräkningar för kritiska sektioner genomförts i PM Geoteknik. Använda sektioners lägen förtydligas i utredningen.

Ett tydliggörande görs i planhandlingarna hur området är uppbyggt med berg respektive mjuka massor.

Plankartan kompletteras med höjdsättning genom markhöjder av högsta och lägsta nivå samt en maxhöjd på vallen införs på plankartan. Utifrån detta har stabilitetsberäkningar gjorts.

Villkorsbestämmelsen a₁ utvecklas med att åtgärder också ska godkännas av en geotekniker samt omfattar ett större område i den södra delen enligt revideringar av utredning.

Kompletterandeprovtagning har gjorts som redovisas i Markteknisk undersökningsrapport, MUR geoteknik, daterad 2020-04-02. Resultatet visar på att leran är fast och dess utbredning framgår i utredningen.

Efterbehandlingsplan för bergtäktens verksamhet innefattar hela verksamhetsområdet. Även drift och underhållsplan tas fram, när sprängningen är klar då man har förutsättningarna vad som krävs, som säkerställer allmänhetens säkerhet inom och utom planområdet.

Kontrollprogram sker i samband täktens avvecklande och tillsyn sker i samband med bygglovsprövning. Även en kontrollplan tas fram för mark och byggnadsarbeten i samband med lovprocessen.

Slänter mot Landvettersjön samt vallens potentiella glidytor kompletteras med fler sektioner i en geoteknisk utredning.

En planerad gemensamhetsanläggning kommer ansvara för gemensamma konstruktioner och anläggningar som berör allmänhetens säkerhet. Denna gemensamhetsanläggning regleras i exploateringsavtalet och förtydligas i planbeskrivningen. Vid bildande av gemensamhetsanläggningen kommer en skötselplan att tas fram.

INKOMNA YTTRANDE

ORGANISATIONER, FÖRENINGAR, BOLAG M FL

PRO och SPF i Härryda kommun, yttrande daterat 2020-02-14

Inledning

Det kan konstateras att man tagit hänsyn till våra synpunkter i Samrådshandling gällande i första hand säkerhet, läge av äldreboende, miljö, vatten och luft, mm. Tack! Vi har i denna skrivelse normalt inte upprepat det vi skrev i Samrådshandlingen

Men när det gäller parkeringsplatser har vi en annan syn då bil många gånger är det som gör det möjligt för oss att vara aktiva. Vi uppskattar förslaget till mobilitetslösningar (inkl. trehjulingar) vid äldreboendena och om vi inte får möjlighet till egen bil framkörningsmöjlighet till rimlig kostnad för pensionärer och handikappade av bilpoolsbil. Det senare är krav från vår sida då vår rörlighet blir allt mindre med åren.

Om exploateringen blir 950 lägenheter tror vi att antalet äldreboende gärna får uppgå till 100 i stället för föreslagna 50. Antalet 65+ är snart uppe i 4000 personer i Härryda och antalet 80+ växer med mellan 5-11 % årligen. Av vad som kunnat utläsas ur det pågående förslaget till nya Riktlinjer för biståndsbedömning etc kommer de allra flesta äldre att bo kvar i eget boende hela livet. Kostnaderna för Särskilt boende är nu uppe i ca 750 000 kr enligt uppgift. Kommunen måste alltså se till att det finns tillräckligt med tillgängliga Trygghetsboenden i vilka man kan vistas till sista andetaget. Behovet skall naturligtvis vara styrande men möjlighet till denna typ av boende bör finnas i alla kommundelar.

Det är rimligt att tänka sig att det uppförs Trygghetsboende (i samrådshandlingen benämnda Mellanboende) enligt Boverkets definition endera med eller utan biståndsbedömning. Vi ser då fram mot att få påverka utformningen av boendena i enlighet med bilaga 1. Upplåtelseformen för äldreboende bör i första hand vara hyresrätter. Om boendena blir Särskilda boenden gäller kommunens anvisningar då dessa även är en arbetsplats. Om boendena blir Trygghetsboende med gemensamma ytor för aktiviteter av skilda slag men framför allt gemenskap för skapande av trygghet och motverkande av ensamhet gäller att de gemensamma ytorna skall vara säkra och trivsamma. Se även Mölndalsboende Bifrost.

Plandata

Vi har inget att erinra mot plandata. Men om det blir 950 boende vill vi inte ha alla äldreboende samlade på en plats. Vi tror på viss integration gärna uppblandat med tex studentboende. Lämpliga områden blir nog A och G. Om det endast blir 50 äldreboende är J utmärkt. Men bullernivån få gärna sänkas under 50 dBA som är väl högt att sova med.

Kommer äldreboendena att ge möjlighet till husdjur? I så fall bör tex hund- och kattpassning finnas. Djur är mycket välgörande för många äldre.

Ger planen möjlighet till rullstols- rullatorpromenad med eller utan hund? Blir det en brygga vid stranden dit man kommer med rullstol? Hiss? Kommer man kunna nå

Wallenstams område via Alhagen med rullstol? Dessa frågor kan vara mycket avgörande med tanke på hur man når Centrum av Mölnlycke.

Framgår inte tydligt vilka serviceanläggning/företag som planeras vid centrum. Vi tror att det behövs en Läkarfilial, Tandhygienist/Tandläkare, fysioterapeut, fotvård, frisör, matställen av varierande slag åtminstone ett ställe till självkostnad, andakts/meditationsrum och träningscenter.

Vi har gemensamt diskuterat och begrundat alla delar av utskicket i detaljplanen.

Kommentar: *Yttrandet noteras. Detaljplanen specificerar inte fler äldreboenden eller trygghetsboenden men medger bostäder, vilket i sin tur skulle kunna upprättas som t.ex. trygghetsboende.*

Detaljplanen medger inte att brygga byggs vid sjö. Detaljplanen styr inte heller vilken typ av service som etableras i området.

Mölnålsåns vattenråd, yttrande daterat 2020-02-21

Mölnålsåns vattenråd har i skrivelse från Härryda kommun daterad 2020-01-27 beretts tillfälle att yttra sig över rubricerat samråd.

Mölnålsåns vattenråd verkar för att vattnet inom Mölnålsåns avrinnings-område uppnår och håller en god ekologisk och kemisk status enligt EU:s ramdirektiv för vatten. Vattenrådet väljer därför att framföra sin synpunkt över rubricerat samråd.

Sektorn för samhällsbyggnad, Härryda kommun, har tagit fram ett förslag till detaljplan som nu är föremål för granskning enligt 5 kap. 18 § Plan- och bygglagen (PBL). Planen tas fram med utökat förfarande

Detaljplanens huvudsyfte är att möjliggöra ett uppförande av ca 850 bostäder i en varierad, tätbebyggd och grön stadsdel. Inom området blandas småhus och flerbostadshus i olika skalor. Planområdet innehåller även förskola, äldreboende och tillhörande service så som ett gemenskapshus med restaurang och en mindre andel kontor. Planområdet ligger i östra Mölnlycke, vid nordvästra delen av Landvettersjön, strax öster om Mölnlycke Logistikpark. Inom området bedrivs idag en bergtäkt. Planområdet har ett attraktivt läge med sjöutsikt och närhet till Mölnlycke och goda kommunikationer.

En kompletterande miljöteknisk undersökning har genomförts i syfte att avgöra vilka typer av föroreningar som finns i området och avgränsa dessa. Genomförda undersökningar visar på att:

- Det i planområdets östra del där det tidigare förekommit en grustäkt, finns fyllnadsmassor med djup upp till 11 m. Föroreningsgraden i dessa massor är låg till måttlig med avseende på PAH-H, och i ett fall PAH-M, och detta beror på att asfaltsbitar förekommer i massorna. Asfaltsbitarna bedöms inte utgöra någon risk för människors hälsa och miljön.
- Provtagna avbaningsmassor i form av högar inom planområdet innehåller halter av PAH under riktvärdet för KM.

- Tidigare undersökning visar på prover med halter över riktvärdet för, mindre känslig markanvändning (MKM) med avseende på alifater och metaller samt halter över riktvärdet för KM för aromater i enstaka prov
- Djupt grundvatten i den östra delen av planområdet är inte förorenat med avseende på organiska ämnen eller metaller.
- Genomförda gasmätningar visar på att metangas finns djupt ner i fyllnadsmassorna i planområdets östra del. I en av sju provpunkter var halterna högre än vad som kan anses vara normalt eller orsakat av naturliga nerbrytningsprocesser av organiskt material.

Rådasjön, strax nedströms Landvettersjön, är huvudvattentäkt för Mölndals stad och ofta använd reservvattentäkt för Göteborgs stad. Vatten från Rådasjön bidrar till att försörja mer än en halv miljon människor med dricksvatten. En översyn av vattenskyddsområdet för Rådasjön pågår och ett förslag till föreskrifter har skickats till Länsstyrelsen för samråd och fastställande. Aktuellt planområde ligger inom primär skyddszon i det nya vattenskyddsområdet, vilket medför restriktioner kring bl.a. schaktning, hantering av petroleumprodukter och dagvatten från väg.

Mölndalsåns vattenråds synpunkter

Detaljplanen ska anpassas till att uppfylla skyddsföreskrifterna för primär zon för Rådasjöns föreslagna vattenskyddsområde. Området har visats vara förorenat på spridda punkter. Förorenade massor kommer fraktas bort och omhändertas, vilket är mycket positivt. Stor försiktighet under detta arbete krävs, då risk för spridning av föroreningar finns under schaktning. Gällande anmälningsplikt och kommande skyddsföreskrifter ska följas. Dimensionering och utformning av avloppssystem inklusive pumpstation är en mycket viktig, för att mini-mera risk för bräddning av avloppsvatten till Landvettersjön. Bräddning av avloppsvatten nära råvattentäkten Rådasjön kan ha en väsentlig påverkan på råvattenkvaliteten.

Inför granskning har en kompletterande dagvattenutredning tagits fram. Vattenrådet förespråkar öppna dagvattenlösningar vilket också föreslås i planen. Att riktvärden för miljökvalitetsnormer och gränsvärden för utsläpp ska följas är viktigt då recipienten ligger inom det föreslagna vattenskyddsområdets primära zon, och bör klassas som känslig och då utsläpp av orenat dagvatten till sjön kan gynna igenväxning.

Enligt föreslagna skyddsföreskrifter för Rådasjön, ska dagvatten från ombyggd eller nyanlagd väg ha anordning som hindrar spridning av förorening eller spill. Att anordna en avstängningsanordning i dagvattensystemet bör beaktas i detaljprojekteringsskedet av dagvattensystemet. Detta är extra viktigt då dagvatten från riksväg 40 leds genom planområdet och vidare till Landvettersjön och riksväg 40 är primärt rekommenderad transportled för farligt gods. Uppsamlingsmagasin för dagvatten, med möjlighet att stänga utlopp, kan även användas vid uppsamling av eventuellt släckvatten.

Bryggor söder om Boråsvägen ingår inte i detaljplanen och bör ej heller anläggas då området ligger inom strandskydd. Bryggor i sig stör bottenlevande organismer och om bad sker från/vid dessa riskerar vattnet dessutom att grumlas. Den starkt hotade arten skaftslamkrypa har tidigare hittats i sjökanten intill området. Den är känslig för grumling som kan uppkomma vid bad i området. Exploatering som påverkar

strandmiljöerna söder om Boråsvägen skall undvikas, det är därför bra att den gångbro som redovisades i samrådsförslaget har utgått.

Vattenrådet vill också fästa uppmärksamhet på att växten sjögull (*Nymphoides peltata*), som är en invasiv art, finns etablerad i Landvettersjön. Få växter kan leva under sjögullsmattorna eftersom för lite ljus tränger igenom. Hela vattenmiljön blir störd, vattenkvaliteten försämras och risken för algbloomingar ökar. För att denna inte skall spridas nedströms i vattensystemet är det viktigt att den inte klipps och att man inte kör med motorbåt i sjögull då propellern sliter av växtdelar som då bildar nya bestånd.

Slutligen önskar Vattenrådet beredas möjlighet att yttra sig under kommande skeden i beslutsprocessen för fastställande av detaljplanen

Kommentar: Yttrandet beaktas.

Föroreningsmassor fraktas bort som överskrider riktvärden för känslig markanvändning med de platspecifika värden som anges i detaljplanen.

Villkorande startbesked införs som planbestämmelse, avseende marksanering.

Utformningen av uppsamlingsmagasin för dagvatten plan bestäms inte. Dock införs en planbestämmelse att fördröjning av dagvatten och skyfallsled ska anordnas inom området. Dagvatten från RV 40 fördröjs i befintliga dagvattendammar utmed RV 40 väster om planområdet.

Postnord, yttrande daterat 2020-01-27

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar: Yttrandet har lämnats till exploatör för kännedom.

Västtrafik, yttrande daterat 2020-02-24

Västtrafik har tagit del av detaljplan för Bråta 2:139 Bostäder vid Landvettersjön

Vi vill förtydliga att det kommer att krävas ett byte för resor mot Göteborg, vilket kan påverka kollektivtrafikens attraktivitet. En förutsättning för att ta sig till expressbusstrafiken är att gång- och cykelbanan till Solsten byggs ut. Det är trots allt cirka en kilometer till Solsten vilket upplevs som långt för många gångtrafikanter. Alternativet är busslinjen som trafikerar till Mölnlycke med kvartstrafik i högtrafik.

I övrigt hänvisar vi till vårt tidigare svar och har inga fler synpunkter.

***Kommentar:** Yttrandet beaktas. Exploateringsavtalet reglerar kostnader för gång- och cykelbana till Solsten.*

Rådet för funktionshinderfrågor, yttrande daterat 2020-02-09

Vi har inga ytterligare synpunkter än de vi tidigare lämnat betr. detaljplan Bråta 2:139 m.fl.

***Kommentar:** Yttrandet noteras. Detaljplanen styr inte utformningen av bostäder. Yttrandet har lämnats till exploatör för kännedom.*

Säkerställande av parkering i tillräcklig omfattning och angöring för rörelsehindrade sker i samband med bygglov.

Rådet för idéburna organisationer, yttrande daterat 2020-02-19

Spill och dricksvatten samt trafik.

VA- och dagvattenutredning har kompletterats med en dagvatten (skyfalls) utredning och ledningar inom området. För kommunens matarledningar till området saknas teknisk analys som ger underlag till genomförande och ekonomiska bedömningar av kommunens kostnader. Beträffande trafik är trafikverkets samrådsyttrande även vår ståndpunkt.

Avtal

Avtal som skall upprättas, enl planbeskrivningen, måste ha en högre detaljeringsgrad. Det framgår inte vem som står för resp. kostnad och till vad som däri ingår.

Fritidsytor

Ytor för yttre aktiviteter, idrott och lek, borde specificeras så att de inte blir ett störande moment för de boende.

***Kommentar:** Yttrandet noteras. Yttrandet har lämnats till exploatör för kännedom.*

Kostnader och genomförande av detaljplanen regleras i exploateringsavtalet.

Tillsyn av störande verksamhet sker enligt miljöbalken.

Gryaab, yttrande daterat 2020-02-14

Gryaab har granskat rubricerat förslag till detaljplan utifrån perspektivet skydd av befintliga berganläggningar samt ledningsrätter/servitut.

Gryaab noterar att inga nya anslutningspunkter till befintlig berganläggning är planerade.

Detta ser Gryaab som positivt då nya anslutningspunkter är svåra att genomföra inom och i närheten av planområdet.

Gryaab har inga invändningar mot planförslaget som det ligger nu och förutsätter fortsatta kontakter med exploatör och/eller Härryda kommun angående upphävande av ledningsrätt., yttrande daterat 2020-00-00

Kommentar: Yttrandet noteras.

Corem, yttrande daterat 2020-01-30

Bakgrund

Corem Bråta KB och Corem Mölnlycke KB (nedan "Corem"), helägda dotterbolag till Corem Property Group (Publ.), äger fastigheterna Härryda Bråta 2:136 och Härryda Bråta 2:150, var för sig, belägna i direkt anslutning till i detaljplaneförslaget ifrågavarande mark. Corem har tidigare inkommit med yttrande och inställning till ovan exploatörsdrivet detaljplaneförslag.

Inställning

Corem har inte längre något att erinra mot planförslaget då överenskommelse träffats med planägaren.

Corem tillstyrker förslaget i sin helhet.

Kommentar: Yttrandet noteras.

INKOMNA YTTRANDE

FASTIGHETSÄGARE OCH PRIVATPERSONER

Fastighetsägare A, skrivelse inkommen 2020-01-28

I planbeskrivningen avser man att bygga en förskola men ingen skola. Man hänvisar till att det finns skolor i Landvetter men det är ett helt annat samhälle med ingen gång/cykelväg dit!

Det ska byggas 850 bostäder. Var ska dessa barn gå i skolan? Redan idag saknas skolplatser framförallt i Mölnlycke norra. Nästan alla skolor ligger idag i Mölnlycke södra. Mölnlycke norra ska även utökas med över 600 bostäder vid Mölnlycke fabriker. Dessutom ska det förtätas i Mölnlycke norra (dvs norr om järnvägen). Är det då inte lämpligt att planera för en skola i Mölnlycke norra direkt innan det är för sent?

Ett alternativ skulle kunna vara fastigheten Bråta 2:151 som ligger mellan Bråta Byväg och Bråtavägen. Det område ska ju bebyggas enligt dagens översiktsplan. Då skulle skolan hamna ca 1300 m från aktuella området och ca 800 m från Mölnlycke fabriker som byggs just nu med drygt 600 bostäder. Var ska annars Mölnlycke fabrikers barn gå i skolan då Högdalskolan inte har plats och barnen måste korsa en OBEVAKAD järnvägsövergång för att komma dit.. Om ni lägger alla skolor i Mölnlycke södra som ni nu hotar med att göra genom att lägga engelska skolan mitt i Djupedalsäng som ska innefatta förskola, förskoleklass och upp till 9:an med utomstående barn och att dessutom alla som flyttar till Mölnlycke norra ska köra sina barn till skolorna i Mölnlycke södra så innebär det ännu mera kaos och köer på Benarebyvägen och ni drar in ännu mer trafik på Musikvägen/Djupedalsängsvägen. Nej bygg skolorna där barnen finns. Tänk på miljön!

***Kommentar:** Yttrandet noteras. Kommunens lokalresursplaneringsgrupp följer löpande befolkningsutvecklingen i kommunen för att säkerställa att rätt typ av skollokal finns på rätt plats i rätt tid. Som en del i det arbetet innehåller den aktuella detaljplanen möjligheten att bygga förskola och/eller skola. Kommande år startar kommunen upp fler detaljplaner i norra Mölnlycke, även dessa kommer bidra till att säkra det framtida behovet av förskola och skola.*

Fastighetsägare B, skrivelse inkommen 2020-02-01

Med så mycket nya bostäder borde skolor planeras i närmare detta område och inte i det redan skoltäta Djupedal.

***Kommentar:** Yttrandet noteras. Se kommentar ovan.*

Fastighetsägare C, skrivelse nr 1. Inkommen 2020-02-05

Kommentarer på förslag för detaljplan för Bråta 2:139

Jag vill med denna skrivelse ge mina kommentarer för förslaget på detaljplan bråta 2:139.

Ett mycket större område och företeelser skulle behöva belysas. De flesta gäller gator och vägar. Det har inget med planförslaget att göra så jag kommer att ta upp det i en senare och separat skrivelse.

Beträffande byggherrens planer för bergtäcks området, tycker jag är bra, all utveckling av samhället är av godo. Några påpekande finns, planområdet påverkar andra områden.

Jag vill protestera mot tiden för samråd, det ges inte tid att läsa handlingen så noggrant som skulle behövas. Det är bättre att komma med invändningar under planarbetet, så att överklagande kan undvikas. Speciellt då det är jul, nyår trettondag samt att många åker på semester under denna tid på året. Det känns som någon/några vill förhindra att

samråd sker. Det är svårt, för att säga nästan omöjligt att komma med invändningar innan man sett förslaget i sin helhet på papper, och i lugn och ro ta ställning.

Planområdet utökas

Planområdet skulle behövas utökas kraftigt åt öster, fram till fastigheterna vid källdalen och Hultebacken. Här finns i dag ingen bebyggelse, inte heller något speciellt skyddsvärd natur. Skogen är till större delen redan avverkad.

Med söderläget och utsikt över sjön, kan det bli ett fantastiskt attraktivt och exklusivt område.

Söder ut för fastigheterna vid Rådanäsvägen både den nedre och övre delen. Kostnaderna blir då fördelade och en rondell kan anläggas. Nedre delen är strandskyddsområde.

Planområdets in/ufarter vid Boråsvägen.

Så till min invändning till själva områdets tillgänglighet.

Det planeras två in och utfarter. En i väster grustagsvägen och en i öster till parkering under jord. Båda anslutningarna till Boråsvägen är olämpliga. Speciellt den till garaget, då Boråsvägen har kraftigt skymd sikt på grund av bergets rundning vid sjöklinten.

Kommunens önskan är att det skall vara rondeller vid utfarter.

Själv är jag inte så förtjust i rondeller då dessa inte tar hänsyn till långa fordon. Ledade bussar och tung trafik är långa och kräver stor utrymme.

Är rondellen underdimensionerad så blir det stora återkommande reparations kostnader.

Det bör vara ytterligare en förbindelse till området, en som klarar tung trafik för logistik, krossmassor och byggmaterial. Anslutning bårhultsmotet.

Rondell i planområdet

Att samordna tillgängligheten för planområdet i Bråta 2:139 och Rådanäs, borde vara en naturlig målsättning, och löser många framtida trafik problem.

Det fartdämpande hindret på Boråsvägen blir då rondellen, placerad ungefär i höjd, där torget och förskola/äldreboende är ritad platsar bättre.

En rondell förbättrat tillgängligheten både för det planerade området och för fastigheterna i söder från/till övre och nedre Rådanäsvägen.

Rondellen inkräkta på fastigheten i söder Hulebäck 1:270, som är strandskyddat område. Detta sumpområde är troligen värdelöst i dess nuvarande form.

Se dagvatten.

Gång och cykelbanor utmed Boråsvägen.

Gång och cykelväg utmed sjön har det talats om sedan 60talet utan att det blivit av. Om inte någon parallellgata byggs så måste Boråsvägen bredas och förstärkas för att klara trafikökningen. Kostnaden, fördel för parallell gatan.

Gång och cykelväg bör under alla omständigheter anläggas parallellt utmed sjön, i en/ett något lägre nivå, avskilt med avbärarräcke.

Trafiksituationen blir säkrare, och någon omfattande utfyllnad i sjön behöver heller inte utföras, belastning ut mot sjön för en gång/cykelväg är inte så stor.

Busshållplatser

Busshållplatsen kommer för nära Rådanäsvägen om ingen rondell anläggs. Behålls på sin nuvarande placering eller till den angivna platsen i p95/7.

Om planen utvidgas åt öster kommer en ny rondell, och busshållplatser att behövas vid utfarten vid Hultebacken.

Äldreboende, torget och lake house.

Jag vill egentligen inte föreslå någon ändring av planområdet, men ser det som nödvändigt för att få plats med en rondell.

Området som är markerat rött, planerad för åldringsvård flyttas öster ut, bort från rondellen. Det ritade lake house bör svänga åt öster istället för väster och får en något annan placering.

Äldre boendet och Lake house kan med fördel bilda en enhet tillsammans med torget, som kan ha ett bad, med angränsande uteservering. Samma som på ett pol område på hotell. Det blir utmärkt med panoramafönster. Det skulle platsa bra med en typ spa-anläggning i lake house, som skulle komma äldreboendet till godo. Det är bara att ta hissen till de nästa våningarna.

Det kan tyckas vara en bra ide att blanda åldringsvård med förskola. Men det tycker inte jag, jag som är 70år. Små barn speciellt andras är något som avnjutes i små doser, ju mindre de är desto bättre. Barn är inte intresserade av att sitta och njuta över en vacker utsikt, de vill vara i den och leka.

För oss äldre så passar det bättre med en uteservering med bra utsikt över sjön, på den östra sidan om rondellen. Infar till p-området från rondellen under torget.

Samordning, norr o söder

Att samordna tillgängligheten för planområdet Bråta 2:139 på norra sidan av Boråsvägen, och fastigheterna i söder vid Rådanäs borde vara en naturlig målsättning. En rondell löser många framtida trafikproblem.

Hela vårt gemensamma område kan ge plats för 3 000 bostäder.

Hastigheten utmed Boråsvägen, från återvinningsstationen och ner till Rådanäsvägen är ibland skrämmande hög. Fartdämpande hindret på Boråsvägen blir då rondellen. Att hastigheten måste sänkas, till och med bussarna kör för fort.

Dagvatten i Bråta

Dagvattnet från planområdet, bör ändras något, ledas till sumpområde på Hulebäck 1:270. Dagvattnet från Bråta industrier kommer enligt planbeskrivningen att fortsätta ut här. Samma sak för fastigheterna från Rådanäs. En större anläggning med dammar, och göras till ett parkliknande område skulle förbättra hela omgivningen. Det finns knappast några naturvärden att bevara i sumpområdet, men kan göras attraktivt. Närheten till bostäder kan locka till bad, men bör avrådas.

En första åtgärd är att ta bort strandskyddet för Rådanäs.

***Kommentar:** Yttrandet noteras. Detaljplanen är stor i sin omfattning och en möjlighet till utökning av planområdet har inte setts som aktuell.*

Inför granskning har trafikutredningen kompletterats och rondell har inte bedömts lämplig på platsen.

Yttrandet har lämnats till exploatör för kännedom.

Fastighetsägare C (Bo och Gunilla Rydeving), skrivelse nr 2. Inkommen 2020-02-24

Sjön heter GRÖEN och inte Landvettersjön.

Naturligtvis kan man om man vill kalla området för Wendelstarrand, men Fabrikör Wendel har aldrig haft med Bråta att göra. De personer som fastställer vad gator, vägar och platser skall heta kommer att protestera.

Sanera Masse tjärn och gör en badplats, det skulle vara ett passande namn med WENDELSTRAND.

Namnet Bråta kommer från tidigt 1600-talet då Danskarna skulle inta Göteborg, och misslyckades, det som senare ledde till Älvsborgs Lösen.

All heder till lokalbefolkningen och bönder som lyckades stoppa Dansken här där Sveriges arme och flotta misslyckades.

Det är nu ett år sedan som jag lämnade synpunkter på detaljplan för Bråta 2:139, det jag kan notera är att det inte tagit någon hänsyn till mitt tidigare inlägg.

Kartor ser i stort set ut som föregående, det gäller även texten. Mitt inlägg berör inte själva området, utan kommunikationer runt i kring. Det är kommunens ansvar.

Därför skickar jag in samma inlägg även denna gång, med några kompletteringar.

Se bifogade filer. Handlingarna kommer även med vanlig posthantering.

Gator, vägar, Va, El faller till 100% på kommunen och eventuellt på vägverket eller annan myndighetsliknande organisation, ej på fastighetsägarna.

Fastighetsägaren skall svara för allt inom sin av Lantmäteriet fastställda kvartersmarks gränser, och för det som han önskar bygga, ej utanför detta område. För att få tillgång till dessa andra allmänna områden betalar fastighetsägaren fastställda taxor och anslutningsavgifter, inget annat. Det är kommunen som ansvarar för att det skall fungera så bra som möjligt. När detta inte fungerar så är de ansvariga att finna i kommunens tjänst.

Om dessa bara är lata och inkompetenta, eller avsiktligt skapar problem för fastighetsägare och byggherrar på är svårt att avgöra, man kan bara se resultatet i efter hand. Dåliga planer är tyvärr ett signum i kommunen.

I många planer så finns det starka inslag av planlösningar som är på tvären och skapar problem för fastighetsägare. Marknivåer och höjdangivelser är vanliga förekommande som anledning. För att komma tillrätta med nivåskillnader så kan byggherrar bli tvungna att ansöka om ändringar av planer. På detta vis kan både dubbla och tredubbla avgifter debiteras.

Kan man dessutom få till det med ledningsrätter som är lagda på diagonalen över kvartersmark så lyckan för kommunala tjänsteman gjord. Kollegorna kan föreslå att ett torg eller en staty reses till denna persons ära.

För så utsågs kungar och kejsare sig till härskare av guds nåde.
Idag så finns tjänstemän, och gud nåde den som kritiserar en tjänsteman.

2a.

Befintliga busshållplatser i **Bråta industriområde**, är till för anställda och kunder till **detta område**, skall därmed vara kvar på samma plats som idag. Skall dessa flyttas så skall de flyttas till de/den plats som är tidigare avtalat, och finns markerad i PL-95. Att flytta dessa till annan plats för att gynna ett bostadsområde är olämpligt och strider mot gällande plan för området.

2b.

Bråta 2:139 blir ett nytt **bostadsområde** med egen plan, det skall inte blandas ihop med annat område och andra planbestämmelser.

Föreslagna utfart/infarter är farligt placerade, det bör anläggas en **RONDELL** för detta område. En rondell är det effektivaste sättet.

Om inte kommunen har det som policy att genom **”anläggningar få ner hastigheten och minska olycksrisken”** så skulle det var intressant att få reda på vad som är kommunens policy om det inte är ovanstående gäller.

3a.

Lämpligast platsen att anlägga busshållplatser och övergångställen för detta bostadsområde är beroende av hur och var en rondell anläggs. Det får inte vara för nära själva rondellen, det skall absolut inte finnas staket eller annat som skymmer sikten vid rondellen.

Allen från Hulebäck skollan och ut till solsten är ett avskräckande exempel på skymd sikt, och då är hastigheten här betydligt lägre.

3b.

Utfarter/Infarter till Gamla Boråsvägen är starkt beroende av hur dagvatten leds utmed vägen. Nuvarande vattenfall och översvämningar från Återvinningsstationen och omgivning är olämpligt och undermålig.

Det måste till fördröjningsmagasin och djupa diken även på den södra sidan.

Med tanke på vad som varit med dagvatten från Återvinningsstationen och de översvämningar och dammbrott som förekommit.

Någon vägledning finns inte att tillgå på kommunens hemsidor.

Hur ser kommunens dagvattens policy egentligen ut??

3c.

Sjön GRÖEN! Är vattentäkt av stor betydelse.

Det är ett **kommande katastrofområde**, då kommunens gamla tipp är kontaminerad med oljespill och miljöfarligt avfall. Detta läcker ut och ner i sjön. Se flera tidigare under åren utförda Markundersökningar, av TELLSTEDS.

Fördröjningsmagasin måste anläggas, det kan då med fördel göras på den mark som ägs av kommunen och inte inkräkta på annans mark.

Den som är ansvarig får då betala.

3d.

Nuvarande Södra utfarter/infarter för Rådanäsvägen kan då anslutas naturligt till rondellen.

Om bestämmelser för sjö nära mark tas bort så kan även området som tillhör Rådanäs byggas ut enligt de önskemål som fastighetsägarna önskar.

Detta kan då även gynna Kommunen som då kan eventuellt tillåtas anlägga en gångväg/motions slinga från Wendelsbergs Parken.
 Det bör då vara en gång och motions slinga och inte en racingbana för fyrhjulingar och Montenbyks cyklar som skadar naturen.
 Se artiklar i LOKALPRESSEN nr 5 från 16 februari.
 Så som nu är så kan kommunen anlägga en sådan gångväg/motions slinga över Wendelsbergs Parken och komma ut vid Återvinningsstationen, kommunen äger denna mark.
 Dock bör Återvinningsstationen i en framtid flyttas till en mera lämplig plats, trafiksituationen är inte bra då det bildas långa köer som blir stående och blockerar alla fyra riktningar i rondellen.



Kommentar: Se föregående yttrande.

ÄNDRINGAR EFTER GRANSKNING

Inför antagande revideras planförslaget på följande punkter:

Ändringar i plankarta:

- Lagt till upplysningstext:
 - Angående färdigt golv: "Lägsta golvnivå för entréplan till byggnad för bostad, skola/förskola och äldrevård samt tekniska anläggningar ska vara 0,2 meter ovanför närliggande gata inom kvartersmark. Alternativt ska entréer, infarter eller andra öppningar i byggnader utföras med erforderliga skydd mot översvämningar genom tekniska åtgärder"
 - Samt att: "Utformning och placering av riskskydd ska ske i samband med Trafikverket".
- Ändrat bestämmelse b5: "Fördröjning för dagvatten och skyfallsled eller annat skydd för översvämning vid skyfall ska anordnas inom området"
- Lagt till användningsbestämmelse P₂ i område C.
- Minskat planområdet, Trafikverkets vägområde i norra delen vid RV 40/27 utgår.
- Ändring av bestämmelser m₃, vallens utformning begränsas till +119 meter.
- Villkorat startbesked för bostäder inom 150 meter från "vallområde", generell bestämmelse: "Startbesked för bostäder inom 150 meter från väg 40/22 får inte ges förrän åtgärd enligt bestämmelse m₄ har uppförts".
- Ändrat e-bestämmelser:
 - e₂ samt e₈: "... Utöver angiven byggnadsarea får komplementbyggnader så som förråd, cykelförråd, gemensamhetshus och parkeringsgarage med planterbart bjälklag uppföras. Fristående garage tillåts ej"
 - e₆ - e₇ samt e₉: "Största exploatering för bostäder är XXX% bruttoarea av fastighetsarean. Utöver angiven bruttoarea får garage sammanbyggt med bostäder uppföras"
 - e₁₀ - Begränsning av storlek på transformatorstation anges som egenskapsbestämmelse: "Transformatorstation får uppföras om maximalt 15 kvadratmeter byggnadsarea.
- Ändrat storlek på transformatorstation från 12 kvm till 15 kvm.
- Ändrat formulering på generell planbestämmelse om startbesked och täktverksamhet: "Startbesked får inte ges för byggnadsverk innan täktverksamhet är avslutad. Gäller ej för område med bestämmelse a₃".
- Lagt till i a₁: att åtgärd även ska godkännas av geotekniker.
- Ändra formulering på a₂: "Startbesked för bostads- eller skoländamål ovan mark får inte ges förrän berörds marks lämplighet avseende förorenad mark uppnått. Marken ska uppnå kraven för känslig markanvändning med plats specifikt riktvärde för förhöjda PAH-H nivåer. Med ovan mark menas byggnadsvåning som i sin helhet ligger över kringliggande marks medelmärknivå. Startbesked för marklov får ges"
- Lagt till a₃: "Starbesked får inte ges för byggnad ovan mark för bostads-, vård- eller skoländamål innan täktverksamhet är avslutad. Startbesked för marklov får ges.
- Lagt till plushöjder på kvartersmark: "Angivna plushöjder får avvika +/- 0.5 meter i höjded"
- Ändrat till en sorts prickmarksbestämmelse.
- Ändrat storlek på yta E₂ T₁ vid Boråsvägen, en svängradie på 24 meter (som inte skär in i några p-platser).
- Tagit bort E₁ på de områden som inte är aktuella för transformatorstation.
- Bullerbestämmelse är utökad:
 - Buller från spårtrafik och vägar får inte överstiga:

- 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnads fasad för bostäder större än 35 kvadratmeter
- 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnads fasad för bostäder på högst 35 kvadratmeter
- Om bullret vid en bostadsbyggnads fasad överskrider ovan angivna värden ska
 1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad, och
 2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl 22.00 och 06.00 vid fasad.
- Om bostaden har en eller flera uteplatser ska ljudnivån vid minst en uteplats vara högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå.
- Om den maximala ljudnivån enligt punkt 2 ändå överskrids så får den inte överskrida mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan 06 och 22.

Ändringar i illustrationsplan:

- Ny utformning vändplan och gatusektioner utmed Boråsvägen.

Ändringar i planbeskrivning:

- Redaktionella ändringar.
- Kompletterad text om Landvettersjön, "även kallad Gröen".
- Tabeller för respektive områden med planbestämmelser är justerade efter plankartans ändringar.
- Kompletterande text, markförhållanden, utifrån geoteknisk utredning.
- Ändrad upplysningstext angående färdigt golv: "Lägsta golvnivå för entréplan till byggnad för bostad, skola/förskola och äldrevård samt tekniska anläggningar ska vara 0,2 meter ovanför närliggande gata inom kvartersmark. Alternativt ska entréer, infarter eller andra öppningar i byggnader utföras med erforderliga skydd mot översvämningar genom tekniska åtgärder"
- Text om dagvatten/skyfall är tillagd: "... Detta för att åstadkomma ett jämnt flöde av vatten. Inom n₁ ska fördröjningsmagasin för dagvatten och skyfallsled (eller annat skydd för översvämning) ska anordnas inom området vilket regleras med planbestämmelse b₅. Höjdsättning av området med plushöjder säkerställer också goda avrinningsmöjligheter enligt förslag i dagvattenutredningen. Då slutgiltig plushöjd inte är fastställd regleras att plushöjderna får avvika +/- 0,5 meter i höjddled."
- Text för storlek på transformatorstation: *Storlek på transformatorstationen begränsas till 15 kvadratmeter byggnadsarea.*
- Kompletterande text rörande farligt gods, villkor för skydd: *bestämmelse m₄ – "Skydd ska finnas som uppfyller att ett tungt fordon (samt utsläppt farligt gods i vätskeform) vid avåkning från väg 40/27 ska kvarstanna i anslutning till transportleden". Inom samma yta regleras även att vall får uppföras samt utformning och placering av denna. En upplysning har också införts om att utformning och placering av riskskydd ska ske i samråd med Trafikverket. För att säkerställa att bostäder inom 150 meter från vägområdet inte uppförs innan skydd finns på plats villkoras startbesked genom en generell bestämmelse "Startbesked för bostäder inom 150 meter från väg 27/40 får inte ges förrän åtgärd enligt bestämmelse m₄ uppförts."*
- Kompletterande text rörande förorenad mark: *"Hantering av de förorenade massorna säkerställs i detaljplanen med bestämmelse a₂ - " Startbesked för bostads- eller skoländamål ovan mark får inte ges förrän berörds marks lämplighet avseende förorenad mark uppnått. Marken ska uppnå kraven för känslig markanvändning med platsspecifikt riktvärde för förhöjda PAH-H nivåer. Med ovan mark menas byggnads våning som i sin helhet ligger över kringliggande marks medelmarknivå. Startbesked för marklov får ges ". Bestämmelsen innebär att markarbeten för att avhjälpa föroreningar kan ske i samband med att grundläggning etc. av bostäder sker.*

Planbestämmelsen begränsas till områdena i den östra delen av planområdet där föröreningar har påträffats.

- Kompletterande text gällande täktillstånd; Startbesked, avslutat och återkallat täktillstånd. Samt avtal med verksamhetsutövare.
- Kompletterande text, konsekvenser av täktverksamhet utifrån riskutredning. Risker från täktverksamheten under byggnation och förtydligande om att inflyttning inte kommer att ske förrän täkten är avslutad.
- Tillagd beskrivande text om gemensamhetsanläggning för bergsslant och vall: *"En gemensamhetsanläggning för bergslanter avses även bildas. Detta då vissa slanter kräver särskilda bergsäkringsåtgärder för att möjliggöra byggnation i enlighet med detaljplanen. Gemensamhetsanläggningen avses omfatta bergväggar, anläggningar för bergsäkringsåtgärder samt övriga anordningar som behövs för anläggningarnas skötsel och funktion. Vid bildande av gemensamhetsanläggningen kommer en skötselplan att tas fram"*.
- Kompletterande text, Tekniska frågor;
 - Gällande geoteknik och bergteknik, bergsäkring och vall: *"Inom området finns bergslanter där bergsäkringsåtgärder måste vidtas. Detta är för att undvika exempelvis ras från berget. Åtgärderna är specifika för olika delområden och innefattar bland annat skonsam sprängning av berget för terrassering, rensning av berget maskinellt kompletterat med renspolning och eventuell förankring av större block."*
 - Justering av text, Allmän plats: *"Exploatören ombesörjer projektering och utbyggnad av allmän plats vilket regleras i exploateringsavtal och genomförandeavtal."*
- Kompletterande text, ekonomiska konsekvenser för exploatören:
 - *"Bergsäkringsåtgärder"*
 - *Vatten- och avlopp enligt gällande VA-taxa"*
- Tillagd text, ekonomiska frågor, inkomster för kommunen: *"... och inkomster via VA-taxa."*
- Kompletterande text, ekonomiska frågor, utgifter för kommunen: *"Kommunen erhåller en utgift för utbyggnad av kommunaltekniska anläggningar angränsande till planområdet i enlighet med exploateringsavtal mellan kommun och exploatör."*
- Text som utgått, planekonomi och finansiering: *"Genom att exploatören bygger ut och bekostar vatten- och avloppsanläggningarna inom detaljplaneområdet ska exploatören anses ha erlagt kommunens va-anläggningsavgift enligt gällande va-taxa."* Ny text *Kostnaderna för vatten- och avloppsanläggningar inom och utanför planområdet hanteras i VA-avtal mellan kommunen och exploatör. VA-anläggningsavgifter kommer att debiteras enligt vid varje tillfälle gällande VA-taxa.*
- Avtal mellan Trafikverket och kommunen gällande Boråsvägen (väg nr 540). Ändras från: *"... Avtalet ska vara påskrivet och godkänt av samtliga parter innan antagen detaljplan."* Till: *"... Innan beslut om förändrad väghållare vunnit laga kraft får inga ingrepp göras i vägbanan."*
- Kompletterande text till sammanfattning av MKB gällande beskrivning av åtgärder/uppföljning.

Ändringar/kompletterande utredningar:

- Trafikutredning, Sweco 2020-03-13
- Luft- och luktutredning, Sweco 2020-03-13
- Markteknisk undersökningsrapport, MUR Geoteknik, Norconsult 2020-04-02
- Bergteknik utredning, med bilagor, ÅF - Infrastructure AB 2020-04-06
- PM avseende risk byggetablering invid bergtäkt, Sweco 2020-04-07
- PM Bergteknik - Sikthöjande åtgärder Gamla Boråsvägen, ÅF - Infrastructure AB 2020-04-08
- Teknisk PM Geoteknik, Norconsult 2020-04-02
- PM Komplettering av bullerutredning DP Bråta - 70 kmh på Boråsvägen, Sweco 2018-11-16

Organisationer och sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda

Organisation/Fastighet	Skede	Synpunkt
PRO och SPF Härryda	Samråd Granskning	Fler parkeringsplatser och äldrebooster.
Hulebäck 1:280, 1:58 och 4:23	Samråd Granskning	Olämpligt tid då samråd hölls (vid Samråd). Föreslår att planområdet utökas dels inom strandskydd. Skydd sikt vid utfart. Önskar att rondell tillkommer samt fördröjningsmagasin för att undvika läckage till sjön. Inte föreslå ny placering av busshållplats. Synpunkt på att anlägga ny gångväg/motionsliga från Wendelsbergs Parken. Etc.
Stenmursvägen 3	Samråd	Påtar att cykelbana behövs i vardera riktningen, mot Landvetter och Mölnlycke. Befintlig g/c-väg är för smal, väg- och trafikutredningen har inte utgått från cyklistens perspektiv vilket bör göras.

Mölnlycke i april 2020
SAMHÄLLSBYGGNAD
Planenheten

Peter Wallentin
Verksamhetschef plan och bygglov

Kristina Stenström
Planarkitekt