

Sektorn för samhällsbyggnad

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

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Under tiden 19/12 2018 till och med 22/1 2019 har detaljplanen varit föremål för samråd enligt 5 kap. 11 § Plan- och bygglagen (2010:900) PBL. Samrådshandlingar sändes till remissinstanser 2018-12-19 och har funnits tillgängliga i kommunhuset, och på kommunens hemsida. Information sändes till sakägare 2018-12-19. Annons infördes i Härryda-Posten 2019-12-19. Ett informationsmöte anordnades i kommunhuset 2019-01-09.

SAMMANSTÄLLNING AV YTTRANDEN

Under samrådstiden har 19 yttranden inkommit till kommunen. Av inkomna yttranden önskar många att konsekvenser av planförslaget ska redovisas tydligare. Länsstyrelsen gör bedömningen att detaljplanen kan anta betydande miljöpåverkan och i en miljökonsekvensbeskrivning kan många av konsekvenserna av detaljplanen redovisas.

Frågor kring hälsa och säkerhet är avgörande för detaljplanen. Det rör sig om risk för olyckor, översvämning och trafiksituationen på riksväg 40 och på Boråsvägen samt om erosion, block- och bergras som behöver säkerställas i detaljplanen. Men även miljö kvalitetsnormer för luft och förorenade områden.

Yttranden efterfrågar mer av redovisning av avtalsskrivningar, genomförandebeskrivning och fastighetskonsekvensbeskrivning.

Visst missförstånd gällande om detaljplanen berör strandskydd och vad som kan regleras i en detaljplan visar sig i yttrandena.

Ett par yttrandena påtalar att förslaget går emot gällande ÖP2012 och det finns oroligheter kring befintliga verksamheters existens samt framtida eventuella begränsningar.

Kommunens kommentarer till yttrandena är skrivna i kursiv text. Yttranden från Länsstyrelsen, Lantmäteriet samt Trafikverket kommenteras under efterföljande underrubriker. Resterande kommentarer är i slutet efter vardera yttrande.

FÖRÄNDRINGAR SOM GJORTS EFTER SAMRÅD

Efter samråd har massbalansen inom planområdet setts över. Detta med hänsyn till planerat uttag av berg från pågående täktverksamhet och med anledning av att det finns mer mjuka massor i området än vad som var känt innan samråd. Översynen har resulterat i en markmodell som konstaterar att de framtida marknivåerna i området behöver justeras så att området i större utsträckning än i samrådsförslaget sluttar mot Landvettersjön. Med anledning av den nya markmodellen har bebyggelseförslaget anpassats till de nya planerade marknivåerna.

Större förändringar efter samråd:

- Kommunen har beslutat att flytta tätortsgränsen till öster om planområdet och sänka hastigheten till 40 km/h på Boråsvägens sträckning genom planområdet.
- Kommunen har ansökt om att ta över väghållaransvaret för Boråsvägens sträckning genom planområdet.
- Endast Boråsvägen utgör allmän plats med kommunalt huvudmannskap. All övrig mark inom planområdet utgörs av kvartersmark.
- Den gångbro som redovisades i samrådsförslaget har utgått och ersatts av en gångpassage i plan.
- Bebyggelseförslaget redovisar 850 bostäder vilket motsvarar antalet bostäder i planbeskedet. Detta har föranlett översyn och komplettering av flera utredningar (trafik, mobilitet, luft- och lukt, buller, VA- och dagvatten)
- Bebyggelsen i områdets norra del har höjts med hänsyn till den nya markmodellen. Detta har föranlett nya bullerberäkningar.
- En vall föreslås i planområdets nordöstra del som skydd mot buller. Vallen innebär också skydd mot olycka med farligt godstransport på väg 27/40. Med anledning av detta har planområdet utökats i denna del. Vallen har inneburit nya förutsättningar för bullerutredning och riskbedömning.
- Ringvägen, inom planområdet, har justerats i höjddled med hänsyn till massbalansen och för att tillmötesgå tillgänglighetskrav och krav på lutningar för bl a dagvattenhantering.

Utredningar

- En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram i syfte att beskriva helheten och den samlade påverkan vid ett genomförande av planen.
- Med utgångspunkt i framförda synpunkter under samrådet och det nya bebyggelseförslaget har följande utredningar kompletterats/förtydligats eller tagits fram inför granskning:
 - Trafikutredning
 - Mobilitetsutredning
 - Riskbedömning
 - Luft- och luktutredning
 - Kompletterande VA- och dagvattenutredningen som även innehåller en skyfallsutredning.
 - Kompletterande miljöteknisk markundersökning – ny inför granskning, belyser hantering och förslag till platsspecifika riktvärden gällande PAH-H.
 - Bergteknisk utredning – ny inför granskning, belyser säkerhetshöjande åtgärder på bergsslänter inom planområdet.

Geotekniskt PM för förslagen vall – ny inför granskning, belyser genomförbarheten av den föreslagna vällen Terrasseringen är möjlig ut geoteknisk synpunkt och väg 40/27 kommer inte påverkas negativt. Uppbyggnaden av terrasserna kommer bestå av bakåtförankrad stödmur vilket kommer att resultera en bättre hållfasthet och stabilitet inom terrassen. Där terrasseringen inte uppnår fullgod stabilitet kan detta åtgärdas med geotextil och geonät.

- Utredningarna tar sin utgångspunkt i bebyggelseförslagets 850 bostäder men belyser även vad upp emot 950 bostäder skulle innebära för respektive fokusområde (buller, trafik, VA etc)

Plankartan

- Endast Boråsvägen utgör allmän plats, övrig mark utgörs av kvartersmark. Med anledning av denna förändring har en översyn av bestämmelserna som reglerar markens utformning gjorts.
- Inför granskning har en översyn av byggrätternas reglering gjorts.
- Administrativ bestämmelse som reglerar startbesked och avslutande av täktverksamhet har införts.
- Administrativ bestämmelse som reglerar startbesked och hantering av förorenad mark har införts.
- Administrativ bestämmelse som reglerar startbesked och genomförande av bergsäkrings- och stabilitetsåtgärder har införts.
- Administrativa bestämmelser om markreservat (u-områden) och gemensamhetsanläggning har införts.
- Bestämmelser som möjliggör uppförande av en vall i planområdets nordöstra del har införts.
- Bestämmelse om att skydd ska finnas mot väg 27/40 för att förhindra farligt godsolycka har införts.
- Bestämmelse om placering av luftintag har införts.
- Utöver ovanstående har en generell översyn av planbestämmelsernas formuleringar gjorts.

Planbeskrivningen

- Planbeskrivningen har förtydligats och uppdaterats med utgångspunkt i de kompletterade utredningarna och förändringarna på plankartan.
- Genomförandelen i beskrivningen har i sin helhet omarbetats för att möta upp framförda synpunkter.

Remissinstans	Anmärkning / Synpunkter	Kvarstående synpunkter
STATLIGA MYNDIGHETER		
Länsstyrelsen, Samhällsbyggnadsenheten	Överensstämmer ej med gällande ÖP. Oklart gällande stabilitet, risk för översvämning, erosion, markföroreningar samt miljö kvalitetsnormer för luft. Planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Behov av säkerställande gällande hastighetssänkning av väg 540 och riskåtgärder för farligt gods på riksväg 40.	Nej
Lantmäteriet	Synpunkter gällande huvudmannaskap och plantekniska åtgärder.	Nej
Trafikverket	Hastighetssänkning, trafiksäkerhetsåtgärder och belysning på väg 540 (Boråsvägen). Riskreducerande åtgärder på RV 40. Frågor kring gångbro över väg 540, medfinansieringsavtal och vägplan. Komplettering av dagvatten.	Nej
SGI	Synpunkter gällande hälsa och säkerhet, bergas/blocknedfall ska kunna klarläggas för planen innan pågående täktverksamhet har upphört.	Nej
NÄMNDER, FÖRENINGAR, BOLAG M FL		
Räddningstjänsten	Påtalar att brandvattenförsörjning är av vikt att det anordnas.	Nej
Härryda Energi, HEAB	Påtalar att det behöver reservera plats för transformatorstationer för den angivna byggnationen.	Nej
Rådet för idéburna organisationer	Synpunkter på utförligheten i utredningar, avtal, spontanidrott och gång- och cykelväg.	Nej
Västrafik	Positiva till utveckling med närhet till kollektivtrafik önskar att medverka vid fortsatt arbete.	Nej
Rådet för funktionshinderfrågor	Synpunkter på utförandet av äldreboende, utemiljön, trafik och parkering.	Nej
Pensionärsrådet	Påtalar att en stor del av äldreboendena bör vara hyresrätter, placeras centrumnära, stor tillgänglighet till bil samt utformning av utformning av boenden.	Nej. En detaljplanstyr ej på denna nivå
Naturskyddsföreningen	Synpunkter på att planen är otydlig i planens påverkan utanför planområdet. Önskar bättre underlag.	Nej
Mölnadalens fiskevårdsförbund	Påpekar att aktuellt område är skyddszon för vattenskyddsområde för Rådasjön och vad som kan ha negativ påverkan på Landvettersjön.	Nej
Skanova AB	Har inget att erinra.	Nej
SAKÄGARE		
Hulebäck 1:280, 1:58 och 2:23	Olämplig tid då samråd hölls. Föreslår att planområdet utökas dels inom strandskydd. Skymd sikt vid utfart, etc.	Ja
FKM Investor AB, Härryda-Hulebäck 1:594	Oro över belastningen på Boråsvägen, benägna att diskutera markinnehav i anslutning till plangräns.	Nej

Corem Bråta KB och Corem Mölnlycke KM, Bråta 2:136 och 2:150	Negativt inställda till planförslag, strider med gällande ÖP, bostäder lämpar sig inte, hämmar pågående och framtida utveckling av befintliga verksamheter.	Ja
Övriga synpunkter		
Stenmursvägen 3	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.	Ja

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

LÄNSSTYRELSEN OCH ANDRA STATLIGA MYNDIGHETER	6
1. LÄNSSTYRELSEN, YTTRANDE DATERAT 2018-01-29	6
2. LANTMÄTERIET, YTTRANDE DATERAT 2019-01-17	14
3. TRAFIKVERKET, YTTRANDE DATERAT 2019-01-25	17
4. SGI, YTTRANDE DATERAT 2019-01-24	25
YTTRANDEN FRÅN NÄMNDER, FÖRENINGAR, BOLAG M FL	26
5. RÄDDNINGSTJÄNSTEN, YTTRANDE DATERAT 2019-01-02	26
6. HÄRRYDA ENERGI, YTTRANDE DATERAT 2019-01-10	27
7. RÅDET FÖR IDÉBURNAS ORGANISATIONER, YTTRANDE DATERAT 2019-01-02	27
8. VÄSTTRAFIK, YTTRANDE DATERAT 2019-01-17	28
9. RÅDET FÖR FUNKTIONSHINDERFRÅGOR, YTTRANDE DATERAT 2019-01-17	28
10. PENSIONÄRSRÅDET, DATUM SAKNAS	29
11. NATURSKYDDSFÖRENINGEN, YTTRANDE DATERAT 2019-01-22	32
12. MÖLNDALSÅNS VATTENRÅD, YTTRANDE DATERAT 2019-02-01	35
13. KRETSLOPP OCH VATTEN, GÖTEBORGS STAD, YTTRANDE DATERAT 2019-01-31	37
REMISSINSTANSER SOM INTE HAR NÅGOT ATT ERINRA	39
14. SKANOVA, YTTRANDE DATERAT 2019-01-03	39
SAMRÅD MED SAKÄGARE	39
16. HULEBÄCK 1:280, 1:58 OCH 2:23, YTTRANDE DATERAT 2019-01-03	39
17. FKM INVESTOR AB, HÄRRYDA-HULEBÄCK 1:594, YTTRANDE DATERAT 2019-01-17 ..	41
18. COREM BRÅTA KB OCH COREM MÖLNLYCKE KM, BRÅTA 2:136 OCH 2:150, YTTRANDE DATERAT 2019-01-18	42
19. MÖLNLYCKE FÖRETAGCENTER, BRÅTA 2:139 M.FL., BOSTÄDER M.M. VID LANDVETTERSJÖN, MÖLNLYCKE, YTTRANDE DATERAT 2019-01-15	44
ÖVRIGA SYNPUNKTER	45
20. DICK HEIDLUND, STENMURSVÄGEN 3, YTTRANDE DATERAT 2019-01-17	45

LÄNSSTYRELSEN OCH ANDRA STATLIGA MYNDIGHETER

I. Länsstyrelsen, yttrande daterat 2018-01-29

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Planområdet ligger invid Landvettersjön, öster om Mölnlycke logistikpark. Här planeras det för cirka 750 bostäder, förskola, äldreboende (inklusive gemensamhetslokal) och kontor. Er tanke är att transporter ska ske på andra sätt än med bil, då det är nära kollektivtrafik och området endast har 10 minuters cykelavstånd till Mölnlycke centrum. Länsstyrelsen har svårt att se att de boende i området kommer att åka kollektivt med tanke på den glesa busstrafiken, vidare är det osäkert om cykelvägen kommer till stånd.

Länsstyrelsen kan i nuläget inte se att projektet innebär en lämplig markanvändning. Detaljplanen utgör idag en pågående bergtäkt och fler verksamheter finns på platsen. Området är i gällande översiktsplan utpekade som industriområde, varför Länsstyrelsen inte anser att detaljplanen överensstämmer med den. Länsstyrelsen ser att området är utsatt för påverkansfaktorer från två vägar och det intilliggande verksamhetsområdet samt ligger på förorenad mark och planområdet kommer också att ha oklar stabilitet vid antagandet av planen.

Härryda kommun bedömer att planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen gör dock bedömningen att detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Motiv till detta redovisas i yttrandet.

Trots flertalet utredningar så kvarstår många frågor, dels att utreda, dels att säkerställa inom ramen för planen. Bland annat får man inte någon samlad bild av verksamhetsområdets innehåll i handlingarna. Det är viktigt att förtydliga detta inför kommande skede, eftersom det har påverkan på kommande boendemiljö. Vidare finns det inget förslag till säkerställande av den hastighetssänkning som förutsätts på väg 540. Åtgärder för att motverka konsekvenserna av en olycka med farligt gods på riksväg 40 är inte heller säkerställt. Utöver detta finns det fler frågor att säkerställa. Många frågor förutsätts lösas/säkerställas med avtal och en del först efter att planen antagits. Frågor som rör Länsstyrelsens prövningsgrunder behöver vara säkerställda innan planen antas. Att säkerställa flertalet frågor med avtal avråder vi ifrån. Vi anser att frågor så långt möjligt ska säkerställas i plankartan. Vi råder er till att i nästa skede grundligt presentera för oss hur ni avser att säkerställa de frågor som behöver säkerställas.

Trafikverket framför i sitt yttrande att åtgärderna på väg 540 kommer att kräva vägplan. Den processen behöver ni ta hänsyn till. Ni behöver också ta ställning till om några åtgärder innebär vattenverksamhet. En sådan process bör i sådana fall inledas omgående. Vi ser i nuläget stora risker för att planen kommer att prövas.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa/säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion och miljö kvalitetsnormer måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer för luft

Spridningsberäkningar av utsläpp till luft av kväveoxider och partiklar från trafiken på riksväg 40 och Boråsvägen (V540) har gjorts för att undersöka luftkvaliteten inom planområdet. Resultaten från beräkningarna visar att miljö kvalitetsnormerna av NO₂ och PM₁₀ klaras i nuläget och för ett värsta fall 2030 inom hela planområdet. Länsstyrelsen instämmer i luftutredningens slutsatser att miljö kvalitetsnormerna klaras i området utifrån de givna förutsättningarna.

Länsstyrelsen anser dock att det behöver beskrivas och säkerställas att inte verksamheterna, samt transporter knutna till verksamheterna, i närområdet bidrar med ytterligare utsläpp till luft. Eventuell damning från transporter på icke hårdgjorda ytor behöver också beskrivas. I det fall ytterligare utsläpp förekommer kan luftutredningen komma att behöva kompletteras med dessa. Länsstyrelsen kommer att följa upp detta i granskningen.

Hälsa och säkerhet

Farligt gods

Riskbedömningen avseende farligt gods på riksväg 40/27 har kommit fram till att det utöver skyddsavstånd behövs ytterligare skyddsåtgärder. Länsstyrelsen instämmer i bedömningen att det utöver ett skyddsavstånd behövs ett högkapacitetsräcke och ett avrinningsskydd i form av dike eller kant vid den nordöstra delen området där det är en brant slänt ner mot planområdet. Det finns osäkerheter kring de föreslagna åtgärdernas genomförbarhet vilket behöver utredas vidare. De åtgärder som ska genomföras måste säkerställas innan planen antas. Vi ser att åtgärderna i första hand ska säkerställas i plankartan, då det blir ett tydligare säkerställande oberoende av eventuella situationer som kan uppstå i framtiden. Ni planerar att säkerställa åtgärderna med avtal varför vi behöver se detta vid antagandet av planen. Länsstyrelsen kommer att lägga stor vikt vid att rätt åtgärder regleras i avtalet och att det tecknas av rätt parter.

Då byggnader är placerade inom 150 meter från transportled för farligt gods rekommenderar Länsstyrelsen att luftintag placeras högt och är vända bort från leden för att reducera effekter från giftig gas. Även i Översiktlig riskanalys av transporter för farligt gods på väg och järnväg i Borås stad, som hänvisas till i riskbedömningen, rekommenderas högt placerade luftintag på byggnader om de placeras på de avstånd från transportled som är aktuella i detaljplanen. Vi ser fram emot ert bemötande av detta i granskningsskedet.

Risken för översvämning

I planbeskrivningen framgår att översvämningensrisken för planområdet är relativt låg. Området bedöms inte översvämmas från omkringliggande områden eller vid höga ni-

våer i Landvettersjön. En bedömning av översvämningens risk ska även innefatta översvämning till följd av ett skyfall.

Kommunens ambition med höjdsättning och lutning på kvartersmarken för att undvika översvämning är bra men för att bedöma markens lämplighet för byggnation behöver planbeskrivningen redovisa hur planområdet kan påverkas vid ett 100-årsregn. Länsstyrelsen anser att en bedömning av konsekvenser av ett skyfall, minst ett framtida 100-årsregn (d.v.s. med klimatfaktor), behöver beskrivas i en detaljplan. Se Faktablad. Det kan göras till exempel utifrån en skyfallskartering eller annat underlag. Det behöver också säkerställas att en exploatering inte påverkar och försämrar för intilliggande områden.

Bråta industriområde samt övriga verksamheter i närområdet av aktuell plan

Det framgår av planhandlingarna att planområdet gränsar till Bråta industriområde. Utöver det nämns ytterligare verksamheter som ligger nära planområdet, bl.a. i luft och luktutredningen. I riskbedömningen nämns dessutom stenbrottet och en eventuell etappvis utbyggnad av planområdet innan verksamheten i brottet avslutats. Länsstyrelsen har svårt att få en samlad bild av verksamheternas placering, bransch, framtida utveckling och eventuell miljö- och hälsopåverkan på närområdet avseende bl.a. transporter, utsläpp till luft, risk för lukt m.m. Länsstyrelsen anser att handlingarna behöver kompletteras med en helhetsbeskrivning av samtliga närbelägna verksamheter och eventuell påverkan på miljö och hälsa. Det behöver även förtydligas vilka delar som kan komma att ligga kvar, byggas ut och vilka verksamheter som behöver avvecklas för att kunna genomföra planen.

Lukt

Inom luftutredningen har det gjorts en kvalitativ bedömning av risk för lukt från Bråta återvinningscentral och Sortera Skandinavien. Bedömningen ska syfta till att ”utröna om det krävs en mer ingående luktutredning när det gäller risk för lukt inom detaljplanelområdet”. Risk för lukt bedöms generellt vara liten, men det kan inte uteslutas att lukt trots allt kan förekomma inom planområdet vid enstaka tillfällen.

Länsstyrelsen saknar en slutsats avseende behovet av en mer ingående luktutredning eller om den kvalitativa bedömningen som gjorts anses vara tillräcklig för att utesluta luktolägenhet vid de planerade bostäderna. Länsstyrelsen anser dessutom att det behöver klargöras om det finns fler verksamheter i närområdet som kan orsaka luktstörningar. I dagsläget finns inte några bostäder i området och det är därför inte sannolikt att några klagomål på eventuell lukt har framkommit. En oacceptabel luktnivå kan innebära negativ påverkan både för boende i det nya området och för verksamheterna som kan behöva investera i skyddsåtgärder.

Förorenade områden

Länsstyrelsen konstaterar att platsspecifika riktvärden har tagits fram för tre olika typer av markanvändning inom planområdet. Det är viktigt att de antaganden som är gjorda i samband med framtagandet av platsspecifika riktvärden stäms av med tillsynsmyndigheten, miljöförvaltningen i Härryda kommun. Länsstyrelsen noterar att avsteg från det generella scenariot för KM (känslig markanvändning) vad gäller intag av växter för framtagandet av det platsspecifika riktvärdet för BPM (bostads- och parkmark) har gjorts utan att detta avsteg har motiverats eller kommenterats.

Länsstyrelsen tolkar det som att man i exploateringskedet vill kunna använda de fyllnadsmassor som finns inom området vid byggnationer och då utgå från de platsspecifika

riktvärden som har tagits fram. Ni vill alltså flytta runt massor inom området. Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark och platsspecifika riktvärden framtagna med Naturvårdsverkets beräkningsprogram ska användas för att bedöma till vilka nivåer det är rimligt att sanera förorenade områden till. De ska inte användas för att bedöma till vilken nivå som man kan förorena upp till. Högarna av fyllnadsmassor är att betrakta som avfall och om dessa ska användas för anläggningsändamål ska de hanteras utefter reglerna som gäller för avfall för anläggningsändamål.

Länsstyrelsen instämmer med Norconsults bedömning om att ytterligare provtagning är nödvändig för att undersöka föroreningsituationen i övriga områden inom planområdet och för att avgränsa påträffade föroreningar och att detta bör göras efter att nuvarande verksamhet är avvecklad. I den miljötekniska markundersökningen konstateras att det finns risk för omlokalisering av jordmassor vid den pågående bergtäckten, främst i samband med avtäckning av berg. Alla massors förekomst och föroreningsgrad ska vara klarlagd innan planen antas.

I plankartan finns en planbestämmelse som anger att ”bygglov får inte ske förrän eventuella markföroreningar åtgärdats”, denna reglering är inte tillräcklig med nuvarande underlag. Länsstyrelsen anser att det tydligt ska framgå av planbeskrivningen vilka saneringar som ska göras. Vidare är det klart att föroreningar finns och ordet eventuella i planbestämmelsen bör strykas.

Geoteknik

Planområdet består huvudsakligen av berg eller berg med ett tunt jordtäckte. I delar av planområdet pågår brytning av berg som medför stora topografiska förändringar och risker för blockutfall och bergskred behöver bedömas igen efter avslutad brytning. Länsstyrelsen anser att det behöver vara säkerställt inom ramen för planen att det inte finns risk för bergras och blockutfall. Ni har inte redovisat hur ni avser att genomföra ett sådant säkerställande av marken så att den blir lämplig för föreslagen markanvändning.

Trafiksäkerhet

Ni har föreslagit trafiksäkerhetsåtgärder som förutsätter en sänkt hastighet på väg 540 från 70 km/h till 40 km/h. Ett ökat antal oskyddade trafikanter kommer att röra sig längs vägen i förhållande till hur det är idag.

Trafikverket ser att detaljplanens genomförande riskerar att leda till en trafikfarlig situation om inte trafiksäkerhetsåtgärder, GC-väg och hastighetssänkning blir av. Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets bedömning. På grund av detta behöver ni till granskningen redovisa hur ni säkerställer att en lägre hastighet på vägen införs och att övriga nödvändiga åtgärder verkställs. Ni behöver också visa på genomförbarheten av de åtgärder som ni avser att vidta. Se vidare i yttrande från Trafikverket (2019-01-25) som bifogas. Senast vid antagandet behöver ovan nämnda åtgärder vara helt säkerställda.

Råd enligt PBL och MB

Enligt 5 kap 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt.

Närliggande industriverksamhet

Riskerna från industrin är bedömda utifrån befintliga verksamheters användning av brandfarlig gas och vätska. Ett något större avstånd mellan industriverksamhet och planerade byggnader på planområdet hade varit att föredra då det framgår att det råder en

viss osäkerhet om hur verksamheterna kommer att hantera och förvara farliga ämnen i framtiden. Kommunen bör också beakta att en framtida ny verksamhetsutövare som hanterar farliga ämnen som inte är tillståndspliktiga kan välja att disponera fastigheten annorlunda med en annan placering av farliga ämnen. Planeringen behöver vara så robust i ett långt perspektiv att en framtida förändring inte leder till att synen på bebyggelsens lämplighet förändras.

Buller

Området är påverkat av trafikbuller i norra och södra delen av området samt i viss mån av verksamhetsbuller i den västra delen av området.

Länsstyrelsen bedömer att bullerutredningen är tillräcklig. Där 60 dBA i ekvivalentnivå överskrids behöver minst hälften av rummen orienteras mot en tyst sida vilket regleras på plankartan. För förskolan behöver man anordna en gård med högst 50 dBA ekvivalentvärde dagtid vilket även det hanteras med en planbestämmelse.

Natur

Med den utformning som finns i planförslaget väntas naturvärdena i området öka då inslaget av växter och träd blir större än i nuläget med tanke på den gröna park/bäckmiljön som planeras centralt samt med trädgårdar och grönytor mellan bebyggelsen. Det är positivt för den biologiska mångfalden om så mycket som möjligt av de naturliga skogsmiljöerna som finns i planområdets södra del sparas, även klipp- och blockmiljöer, död ved, både liggande och stående, samt stenmuren. Fladdermöss bedöms inte påverkas negativt av att planområdet bebyggs. Inte heller strandmiljöerna längs Landvettersjön bedöms påverkas negativt då de inte ingår i själva planområdet.

Strandskydd

Detaljplaneområdet är i nuläget inte strandskyddat. Då strandskyddet inte är upphävt på grund av gällande detaljplan så kommer det inte heller att återinträda vid ett upphävande av den.

MKN vatten

Med stöd av dagvattenutredningen, som beskriver dagvattenhantering bland annat med fokus på MKN, motiverar ni på ett bra sätt varför det bedöms att planen inte bidrar till att MKN för vatten överskrids.

Dagvatten

Dagvattenutredningen visar att det är möjligt att rena och fördröja dagvatten inom planområdet. Mark avsedd för dagvattenhantering bör reserveras och i möjligast mån förses med bestämmelse på plankartan. Länsstyrelsen vill betona att det är angeläget att kommunen vidtar de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen för att uppnå en hållbar dagvattenhantering.

Förhållande till ÖP

Aktuell detaljplan föreslår markanvändning bostäder och centrum medan gällande Översiktsplan för Härryda kommun, ÖP 2012 anger utbyggnadsområde på kort sikt, markanvändning industri. Länsstyrelsen kan inte se att detaljplanen och översiktsplanen stämmer överens. Området anges dock i Härryda kommuns bostadsförsörjningsprogram 2019-2023, antaget av KF 2018-11-19.

Koppling till miljömålen

Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. PBL (2010:900) är direkt knuten till miljöbalken, enligt dess 2 kap 2 §. Miljömålen ska enligt miljöbalkspropositionen (1997/98:45) vara vägledande vid tillämpningen av miljöbalken. En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer, det nuvarande miljötillståndet och planinnehållets förhållande till detta beskrivs.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen bedömer dock fortfarande att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Det är en omfattande plan som innehåller ca 750 bostäder, förskola, äldreboende och kontor. Dessa ligger intill ett verksamhetsområde och två vägar. Påverkan från verksamhetsområdet är i dagsläget svårt att bilda sig en uppfattning om eftersom någon entydig redogörelse för innehållet i detta område inte finns. Det är inte heller entydigt om täktverksamheten delvis kan tillåtas pågå vid inflyttning i planområdet. Stabiliteten är oklar då brytning i området kommer att pågå efter det att nuvarande undersökningar av stabiliteten/bergras genomförts. Marföroreningar är inte helt utredda varför man inte kan avgöra vilken omfattande sanering som krävs i området. Området ligger mellan två vägar som båda utgör påverkan genom buller, luftkvalitet och riksvägen medför även en risk för olycka med farligt gods kan påverka området. Utredningar visar att bullerförordningen och MKN luft klaras liksom att det finns åtgärder för att hantera olycka med farligt gods.

Dock utgör dessa faktorer tillsammans med övriga påverkansfaktorer, deras osäkerheter och osäkerheter kring vilken kumulativ effekt dessa faktorer kan ha på hälsan för de människor som ska bo inom den framtida exploateringen att Länsstyrelsen bedömer att planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Flertalet underlagsrapporter vittnar också om en komplicerad plan där många frågor varit nödvändiga att utreda och hantera. Samråd bör hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning enligt 6 kap. 11-18 §§ miljöbalken.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Miljöbalken-industriverksamheter

Detaljplanens närhet till befintligt industriområde kan medföra svårigheter för industrin att i framtiden ompröva och/eller utvidga sin verksamhet.

Miljöbalken-vattenverksamhet

I dagvattenutredningen föreslås två avskärande diken, i norr och i öster, för att skydda den nya bebyggelsen mot inströmmande ytvatten från kringliggande områden. Enligt illustrationskartan är också byggnader placerade på platsen för den vattensamling som återfinns i områdets nordvästra hörn.

Åtgärder som utförs för att skydda mot vatten med avsikt att varaktigt öka en fastighets lämplighet för t ex bebyggelse innebär markavvattning. Att anlägga en vall, ett dike eller annan anläggning i eller vid vattenområde som skydd mot vatten eller dränera den aktuella vattensamlingen kan därför innebära markavvattning. Frågan att utreda om det krävs åtgärder som innebär markavvattning och vilka fastigheter som är berörda ska prioriteras i det fortsatta planarbetet och beskrivas i planhandlingen. I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens och tillstånd från Länsstyrelsen.

Vid anläggande av byggnader med djup grundläggning, till exempel underjordiska garage eller källare, kan bortledning av grundvatten bli aktuellt under anläggningskedet.

Länsstyrelsen upplyser om att åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap Miljöbalken. Bortledning av grundvatten är tillståndspliktig om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. I det fall åtgärden bedöms vara tillståndspliktig ska samråd utföras i tidigt skede med Länsstyrelsens vattenvårdsavdelning. Det är verksamhetsutövarens ansvar att göra denna bedömning.

Väglagen

Med anledning av de många åtgärder som föreslås på väg 540 kommer en vägplan att krävas. Länsstyrelsen förutsätter att ni tillsammans med Trafikverket gör det möjligt med en parallell hantering av ärendena. På grund av de säkerställande som krävs i detaljplanen kan det vara lämpligt att till åtminstone en viss grad vänta in vägplanen. Frågan bör diskuteras i samråd med Trafikverket och Länsstyrelsen när ni har förslag på hur säkerställandet av föreslagna åtgärder ska ske.

Kommentar: Yttrandet noteras och beaktas.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer för luft

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram till granskning. Samråd om avgränsning hölls med länsstyrelsen i februari 2019. I MKB är det tydligt beskrivet vilka konsekvenser, en eventuell utbyggnad enligt detaljplanen, kommer att föra med sig.

Inför granskning har Luft- och luktutredningen förtydligats utifrån framförda synpunkter. MKB:n redovisar en samlad bedömning av påverkan från verksamhetsområdet.

Hälsa och säkerhet

Farligt gods

Riskbedömningen har kompletterats inför granskning.

Inför granskning har plankartan kompletterats med bestämmelser gällande placering av luftintag samt att riskskydd ska finnas i anslutning till väg 40/27.

Ett högkapacitetsräcke är inte längre aktuellt att genomföra. Inför granskning har planområdet utökats och ett dike och en vall planeras att uppföras i anslutning till vägen. Vallens främsta syfte är att dämpa trafikbuller, men vällen uppfyller också kraven på skyddsåtgärd gällande risker i samband med farligt gods-olycka.

Risken för översvämning.

Inför granskning har en kompletterande VA- och dagvattenutredning tagits fram. Denna innehåller även en skyfallsutredning som belyser frågeställningarna som länsstyrelsen efterfrågar.

Bråta industriområde samt övriga verksamheter i närområdet av aktuell plan

Täktverksamheten vid Härryda kross ska vara avslutad innan startbesked får ges för byggnad för bostadsändamål. Detta säkerställs med en administrativ bestämmelse på plankartan.

Den MKB som tagits fram inför granskning ger en samlad bild av påverkan från bl a Bråta industriområde och en helhetsbild av påverkan på miljö och hälsa som planens genomförande medför.

Lukt

I och med att en MKB är framtagen till granskningen finns konsekvensanalyser av planförslaget framtaget. Vad gäller lukt från de verksamheter som finns inom industriområdet är det en liten omgivningspåverkan, vilket har bedömts innebära en försumbar konsekvens.

Förorenade områden

En kompletterande markmiljöutredning har genomförts inför granskning. Denna lämnar förslag på hantering av massor samt förslag till platsspecifika riktvärden gällande PAH-H. En planbestämmelse som villkorar startbesked och krav på säkerställande av markens lämplighet avseende föroreningar har införts på plankartan.

Geoteknik

Inför granskning har en bergteknisk utredning tagits fram. Denna innehåller förslag till hantering av bergsslänter för att säkerställa risk för bergras och blocknedfall. Föreslagna hantering har stämts av med SGI under våren 2019. På plankartan avgränsas områden inom vilka bergsäkrings- och stabilitetsåtgärder ska göras. Bestämmelse som villkorar startbesked kopplat till genomförande av berg- och stabilitetsåtgärder har också införts på plankartan.

Trafiksäkerhet

Härryda kommun har för avsikt att överta del av väg 540, Boråsvägen på sträckan genom planområdet från Trafikverket. I och med detta krävs inte vägplan utan vägens utformning klargörs i detaljplanen. Säkerställandet av en hastighetsänkning sker då kommunen har beslutat att flytta tätortsgränsen vilket betyder att 40km/h är utgångspunkten för planarbetet.

Råd enligt PBL och MB

Närliggande industriverksamhet

Skyddsavstånd har beaktats i planförslaget för känslig och svårutrymd verksamhet gentemot närliggande verksamheter och intilliggande detaljplan. Skyddsavstånden mäts från plangräns istället för verksamhetens fasadgräns, för att inte begränsa verksamhetsutövarens möjligheter att flytta på hanteringen av farlig vara inom sin fastighet i framtiden.

Förhållande till ÖP

Utgångspunkterna för aktuell detaljplan är från Bostadsförsörjningsprogrammet som i sin tur tagits fram utifrån gällande översiktsplan ÖP2012. ÖP2012 aktualitetsprövades 2018-06-18, med skrivelse att den gällande översiktsplanen inte anses aktuell och inte är tillräcklig för att möta den utveckling och byggnationstakt som kommunen har. Bedömningen är att ÖP2012 inte motsvarar kommunens långsiktiga politiska vision om mark- och vattenanvändningen. På grund av detta fick samhällsbyggnadsförvaltningen 13 november 2017 i uppdrag att starta upp arbetet med en ny översiktsplan i början av 2019, vilket nu är påbörjat. Dock är det ÖP2012 som är gällande till det att ny översiktsplan finns framtagen.

Härryda kommun arbetar med exploatering av bostäder i enlighet med upprättat Bostadsförsörjningsprogram för åren 2019–2023. Syftet med planeringen ska vara att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och för att främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs.

Bostadsförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument där aktuell detaljplan är utpekad som en stor part i att bostadsförsörjningens långsiktighet säkerställs. Bostadsförsörjningsprogrammet antogs i Kommunfullmäktige 2018-11-19 och är ett av kommunens verktyg för en långsiktig utveckling av bostäder i kommunen.

Koppling till miljömålen

Behovsbedömning

Kommunen har beslutat att inför granskning ta fram en MKB som belyser de frågeställningar som länsstyrelsen lyfter och som beskriver planens syfte och helhet samt den samlade påverkan vid ett genomförande av planen.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Miljöbalken-industriverksamheter

Framtida anmälnings- eller tillståndsärenden får efter att planen vunnit laga kraft hanteras utefter de nya förutsättningarna i närområdet gällande bostäder och verksamheter.

Miljöbalken-vattenverksamhet

De avskärande diken som föreslås i dagvattenutredningen är enbart till för att avleda yttligt rinnande dagvatten och kommer att anläggas inom detaljplanområdet. Vilket innebär att det inte är tillståndspliktigt. Huskroppar kommer att dräneras enligt normalt förfarande. Området höjdsätts så att grundvattnet styrs mot bäckstråket.

Väglagen

Härryda kommun har för avsikt att överta sträckan på väg 540, Boråsvägen, genom planområdet från Trafikverket. I och med detta krävs inte vägplan utan vägens utformning klargörs i detaljplanen. Säkerställandet av en hastighetssänkning sker då kommunen beslutat att flytta tätortsgränsen vilket betyder att 40km/h är utgångspunkten för planarbetet.

2. Lantmäteriet, yttrande daterat 2019-01-17

Vid genomgång av planförslagets samrådshandlingar (daterade december 2018) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Huvudmannaskap

Enligt planbeskrivningen ska huvudmannaskapet i detaljplanen vara delat. Administrativ planbestämmelse saknas för detta, utan sådan gäller kommunalt huvudmannaskap för alla allmänna platser i detaljplanen. Enligt Boverkets rekommendationer ska de allmänna platser med enskilt huvudmannaskap anges i plankartan med ett a. Avgränsningen ska göras med en administrativ gräns.

I planbeskrivningen saknas dessutom motivering och särskilda skäl till varför vissa platser getts enskilt huvudmannaskap.

Övrigt

Bland planbestämmelserna finns bestämmelsen ”Ramp till underjordiskt parkeringsgarage får anordnas, ramp placeras minst 2 meter från fastighetsgräns” med beteckningen n₁. Lantmäteriet har dock inte kunnat hitta beteckningen på kartan. Detta behöver åtgärdas.

Delar av planen som bör förbättras

Exploateringsavtal aktuellt men något otydlig redovisning

I planbeskrivningen anges att ett exploateringsavtal ska tecknas i senare skede. Det anges också olika åtgärder som exploatören ska bekosta samt på något ytterligare ställe anges åtgärder som exploatören ska ansvara för.

Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen, om avsikten är att inga exploateringsavtal, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploatörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå, men bedömer att handlingarna i dess nuvarande skick inte uppfyller lagens krav på redovisning och därför behöver kompletteras.

Eftersom redovisningen inte är så tydlig som krävs finns det inte någon möjlighet för Lantmäteriet att utföra sin lagstadgade uppgift att i samrådsskedet lämna råd i de fall avtalsinnehållet förefaller strida mot reglerna i 6 kap. 40-42 §§ PBL.

U-område, ledningsrätter

Inom planområdet går tre befintliga ledningsrätter för starkström-, vatten- och avloppsledningar. Det finns dock inget u-område utlagt i den aktuella sträckningen i plankartan. Utan u-område kan ledningsdragningen för allmänna ändamål bli planstridig. Om det är kommunens avsikt att de ovannämnda ledningarna ska tas bort behöver detta beskrivas i planbeskrivningen. I annat fall är det oftast lämpligt att plankartan kompletteras med u-område. Hur de befintliga ledningsrätterna påverkas av detaljplanen och ska hanteras, samt vem som är ledningshavare saknas i planbeskrivningen.

Enligt planbeskrivningen ska ledningsrätt upplåtas för bland annat dagvattenledningar inom detaljplaneområdet, men inga u-områden finns utlagda. Genom att lägga ut markreservatet för allmännyttiga underjordiska ledningar ser kommunen dels till så att det inte blir planstridigt att lägga dessa på kvartersmark, om det är tanken, och dels att lovpliktiga åtgärder inte kan utföras som hindrar ledningen.

Det framgår inte i planbeskrivningen vilka fastigheter som kommer att belastas av de nya ledningsrätter som enligt planbeskrivningen ska upplåtas..

Ersättning för upphävande av gemensamhetsanläggning

Gemensamhetsanläggningen Bråta ga:2 ska enligt planebeskrivningen omprövas för att upphöra att gälla. Enligt 40 a § anläggningslagen ska ägaren till den mark som blir av med belastning av en ga betala ersättning till de fastigheter som deltar i ga:n. I planbeskrivningen regleras vem som ska bekosta lantmäteriatgårdens för upphävandet av Bråta ga:2, men inget nämns om ovanstående regler som inte är dispositiva och numera gäller när en gemensamhetsanläggning minskas i omfattning eller upphävs.

Gemensamhetsanläggningar och servitut

Det är oklart om gemensamhetsanläggning ska inrättas för de allmänna platserna med enskilt huvudmannaskap, eller om endast en samfällighetsförening ska bildas. I det fall en gemensamhetsanläggning är avsedd att inrättas för den allmänna platsen kan det vara tveksamt att väsentlighets- och båtnadsvillkoren enligt anläggningslagen kan anses uppfyllda med hänsyn till den allmänna platsmarkens ändamål.

Det bör från planbeskrivningen framgå vilka fastigheter som är tänkta att ingå i de nya gemensamhetsanläggningar som nämns i beskrivningen.

Fastighetskonsekvensbeskrivning saknas

Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för den egna fastigheten/ga:n. ”Av planbeskrivningen ska de konsekvenser som ett genomförande av detaljplanen medför för bland annat sakägare, andra berörda och miljön framgå. Med detta menas att det för i princip varje enskild fastighet bör redovisas vad detaljplanen innebär med avseende på bland annat huvudmannaskap, allmänhetens tillträde, kommande fastighetsbildning, utförande och deltagande i gemensamhetsanläggningar. (prop. 2009/ 10:170 s. 435)”

I det aktuella planförslaget finns beskrivningar i texten om de flesta åtgärder, men plangenomförandet och dess konsekvenser behöver beskrivas på ett samlat sätt där respektive fastighetsägare kan förstå vad som detaljplanens genomförande innebär för den aktuella fastigheten.

Beskrivningen av åtgärderna kan t.ex. illustreras med en fastighetskonsekvenskarta där förändringar i fastighetsindelning och omfattning av ev. gemensamhetsanläggningar, med plankartan som bakgrund. Beskrivningen bör innehålla ett utkast till redogörelse av juridiska och ekonomiska konsekvenser, även på fastighetsnivå. Ett sätt att åskådliggöra detta på är att upprätta en fastighetskonsekvensbeskrivning.

Planekonomi

Planens ekonomiska konsekvenser för kommunen finns redovisade i planbeskrivningen under ekonomiska frågor, de ekonomiska konsekvenserna för exploatören/fastighetsägare finns däremot inte samlade på samma sätt.

Övrigt

Skrivningen ang. intrång i fastigheter för allmän plats kan, trots att intentionen verkar vara att lösa intrången med avtal som grund, förtydligas så att det framgår att kommunen med stöd av detaljplanen har rätt att lösa in den allmänna platsen utan överenskommelse med den berörda fastighetsägaren. Under ovanstående rubrik framgår det inte heller utifrån planbeskrivningen vilka ersättningsprinciper som gäller för inlösen av mark vid plangenomförande.

Det bör förtydligas vad planbestämmelserna om tillåten byggrätt, e1, e9, gäller per fastighet, tomt eller kvarter.

Kommentar: Yttrandet beaktas. Det är inte längre aktuellt med ett delat huvudmannaskap. Endast Boråsvägen utgör allmän plats, övrig mark inom planområdet är kvartersmark.

Inför granskning har genomförandedelen i detaljplanen i sin helhet bearbetats för att svara upp mot lantmäteriets framförda synpunkter.

En sammanfattning av exploateringsavtalets huvudsakliga innehåll redovisas i planbeskrivningen.

Inför granskningen har en översyn gjorts av befintliga rättigheter och behovet av reservat för dels befintliga dels tillkommande allmännyttiga underjordiska ledningar. En ny genomförandedel har upprättats i planhandlingarna till granskning. På plankartan har administrativa bestämmelser om markreservat (u-områden) införts.

En sammanfattning av fastighetsrättsliga konsekvenser för befintliga fastigheter och rättigheter inom planområdet redovisas i denna. Den rådande fastighetsindelning kommer succesivt att anpassas till planerad utbyggnad. De ekonomiska konsekvenserna för kommunen och berörda fastighetsägare blir också belysta i genomförandedelen.

3. Trafikverket, yttrande daterat 2019-01-25

Trafikverket har tagit del av handlingarna gällande ovan rubricerat ärende, även benämnt ”Bostäder och verksamheter, Wendelsstrand”.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra ett uppförande av cirka 750 nya bostäder, både småhus och flerbostadshus. Detaljplanen möjliggör även förskola med plats för 120 barn, äldreboende med cirka 50 lägenheter samt centrumändamål.

Statlig infrastruktur

Planområdet ligger mellan de statliga vägarna 40 och 540 (Boråsvägen). Norr om planområdet går riksväg 40, där högsta tillåtna hastighet på sträckan är 100 km/h. 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. RV 40 är även rekommenderad primär väg för farligt gods och funktionellt prioriterad väg för gods, långväga och dagliga personresor samt kollektivtrafik.

Söder om planområdet går 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.

Trafikverkets sammantagna bedömning av planförslaget

Trafikverkets synpunkter redogörs för nedan under rubriken Trafikverkets synpunkter. Sammanfattningsvis anser Trafikverket att följande frågor måste lösas före detaljplanen kan gå vidare till granskning:

- Hastighet på väg 540
- Riskreducerande åtgärder på RV 40
- Trafiksäkerhetsåtgärder och belysning på väg 540
- Gångbro över väg 540
- Dagvatten

Trafikverket vill även framhålla att erforderliga avtal som nämns i synpunkterna nedan måste vara tecknade före detaljplanen antas.

Trafikverkets synpunkter

Översiktsplan

Trafikverket kan inte se att planförslaget stämmer överens med gällande översiktsplan, som för planområdet anger utbyggnadsområde för industri.

Hastighet på väg 540

Detaljplaneförslaget utgår huvudsakligen från att hastigheten på väg 540 förbi planområdet sänks till 40 km/h. I dagsläget är den skyltade hastigheten 70 km/h. Kommunen behöver säkerställa att en hastighetssänkning kan genomföras före detaljplanen antas för att detta ska kunna användas som planeringsförutsättning. Som förutsättningarna på platsen ser ut i dag anser Trafikverket att sträckan saknar förutsättningar för en sänkt skyltad hastighet, därför kommer inte Trafikverket själva att ansöka om ändrad hastighetsgräns.

Riskreducerande åtgärder på riksväg 40

I riskutredningen har man föreslagit att ett högkapacitetsräcke ska ersätta befintligt vägräcke längs RV 40 vid den nordöstra delen av planområdet. Trafikverket vill upplysa om att åtgärden är komplicerad att genomföra på grund av de skarpa släntlutningarna som finns på platsen. För att kunna anlägga ett högkapacitetsräcke som får tänkt effekt kommer troligtvis omfattande åtgärder i form av exempelvis stödmur, utfyllnad av slänt med mera att krävas.

Riskbedömningen föreslår även att ett avrinningskydd i form av ett dike eller kantsten anläggs på samma sträcka som högkapacitetsräcket. Om kantsten ska anläggas ställer detta nya krav på avrinning från vägen och brunnar behöver anläggas. Därför ser

Trafikverket att kantsten troligtvis inte är genomförbart. På grund av detta anser Trafikverket att ett dike är att föredra, även om genomförandet kan bli komplicerat på grund av platsens förutsättningar.

De föreslagna riskreducerande åtgärderna kommer att behöva projekteras och byggas av Trafikverket. Tidsrestriktioner för genomförande av åtgärder på RV 40 finns på grund av vägens betydelse och höga belastning. Detta ställer krav på att arbete sker under begränsade tider, vilket kan verka kostnadsdrivande. Vid arbeten på RV finns också höga framkomlighetskrav.

Medfinansieringsavtal om åtgärderna behöver tecknas före detaljplanen kan antas.

Åtgärdernas genomförbarhet behöver dessutom utredas före detaljplanen kan gå vidare till granskning för att säkerställa att erforderliga riskreducerande åtgärder kan genomföras och få tänkt funktion.

Trafikverket hänvisar till länsstyrelsen gällande bedömning av huruvida föreslagna riskreducerande åtgärder är tillräckliga eller inte.

Trafikutredningen – åtgärder på väg 540 (Boråsvägen)

Trafiksäkerhet

På grund av det stora antalet tillkommande bostäder i området anser Trafikverket att trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 540 behöver genomföras. Därför är det bra att kommunen har tagit fram en trafikutredning där man föreslår åtgärder. En stor del av de åtgärder som föreslås förutsätter att skyltad hastighet på sträckan förbi planområdet är 40 km/h.

Eftersom detaljplanen möjliggör för bostäder, förskola med mera kommer antalet oskyddade trafikanter som rör sig i vägens närhet att öka markant. Detta, kombinerat med att Landvettersjön blir en viktig målpunkt, samtidigt som det i dagsläget är skyltad hastighet 70 km/h på väg 540, ser Trafikverket bidra till minskad trafiksäkerhet. Om åtgärderna inte kan genomföras anser därför Trafikverket att detaljplanens genomförande riskerar att leda till en trafikfarlig situation för oskyddade trafikanter på väg 540.

Avtal

De åtgärder som föreslås på väg 540 måste bekostas av Härryda kommun men genomförs av Trafikverket. För detta behöver ett medfinansieringsavtal tecknas före detaljplanen antas för att säkerställa genomförandet av åtgärderna.

Skyltad hastighet

Som beskrivits ovan anser Trafikverket att kommunen behöver säkerställa att en hastighetssänkning kan genomföras före detaljplanen antas för att detta ska kunna användas som planeringsförutsättning.

Belysning

I trafikutredningen föreslås belysning längs väg 540 på sträckan förbi planområdet. Trafikverket vill upplysa om att sträckan inte uppfyller kriterierna för belysning enligt VGU. Trafikverket kommer därför inte att anlägga, äga eller underhålla belysning här. Om kommunen önskar kan man själva anlägga, äga och underhålla belysning på sträckan, detta behöver då regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Vägars och gators utformning (VGU)

I trafikutredningen anger man att man kommer att uppfylla kraven och till viss del råden i ett antal dokument, däribland VGU. Trafikverket vill poängtera att det är viktigt att visa att råden i VGU följs för att säkerställa att kraven kan uppfyllas.

Sidoförskjutningar

Ett antal sidoförskjutningar med hjälp av refuger planeras på vägsträckan. Denna sidoförskjutning görs i större grad i det nordliga körfältet för att undvika att bredda vägen åt sjön. Trafikverket ser dock att förskjutning behöver ske i båda körfälten för att det ska ge en god hastighetsdämpande effekt.

Markanspråk, vägområde och körfältsbredder

I utformningsförslaget strävar man efter att hålla sig inom vägområdet för att undvika att påverka strandskyddet.

Eftersom en del av de åtgärder som planeras är relativt omfattande, och vägen i dagens läge är smal, ser Trafikverket att det kan vara svårt att rymma dessa inom vägområdet. För att kunna avgöra om åtgärderna är genomförbara behöver kommunen visa vilka sektionsbredder man utgår från i utformningsförslaget.

För att klara drift och underhåll kommer 4,2 meters bredd per körfält att behövas där körfälten separeras av refuger och liknande. För att kunna bredda vägen och samtidigt bibehålla erforderlig körfältsbredd kommer troligtvis en del ytor utanför vägområdet att krävas.

De hastighetsdämpande åtgärderna kan också få en minskad effekt på grund av de körfältsbredder som behöver bibehållas, då den avsmalnande effekten minskar. Vad detta får för betydelse för trafiksäkerheten i området behöver också utredas.

Kapacitet i korsningar med statlig väg

I samband med trafikutredningen har man gjort Capcal-analyser som visar på att korsningen från planområdet med Boråsvägen uppfyller kraven på önskvärd standardnivå enligt VGU. Detaljplanen möjliggör två anslutningar till väg 540. Vilken korsning är det man har gjort dessa analyser för?

Inga analyser har gjorts för korsningar utanför planområdet. Trafik från detaljplanen kommer dock att belasta andra korsningar, bland andra Mölnlyckemotet. Kommunen håller på att samlat utreda all pågående detaljplanerings påverkan på riksväg 40 och motorvägsmoten, vilket man kommer att använda som input i bedömningen av detaljplanen. Trafikverket välkomnar detta arbete och uppmuntrar kommunen att ta kontakt för fortsatt dialog i frågan.

Ny anslutning till parkeringsgarage

Vilken trafikmängd beräknas trafikera den östra anslutningen till väg 540? Eftersom den nya anslutningen i östra delen av planområdet kommer att leda till ett parkeringsgarage där en stor del av planens parkeringsplatser kommer att vara lokaliserade ser Trafikverket att denna korsning kan bli hårt belastad. Utformningen av korsningen behöver därför anpassas efter detta.

I utredningen anges att man har tagit hänsyn till sikttrianglar i korsningen. Man behöver även redovisa att man klarar siktsträckorna enligt VGU. För 40 km/h är det 80 meters sikt åt varje håll som gäller.

Mer detaljerade ritningar på hur anslutningen ska se ut behöver redovisas. Plankartan behöver också överensstämja med anslutningens utformning vad gäller planbestämmer om utfartsförbud med mera.

För utformningen behöver Trafikverket Underhåll kontaktas för att säkerställa att avvattning med mera kan lösas på ett tillfredsställande sätt.

Eftersom Trafikverket kommer att behöva genomföra samtliga åtgärder på väg 540 enligt trafikutredningen vore det lämpligt om Trafikverket även byggde anslutningen i samma projekt.

Utformningen av anslutningen behöver vara klargjord före detaljplanen antas.

Kompletteringar i trafikutredningen

Trafikverket behöver ta del av tydligare vägutformningsritningar för att kunna ta ställning till förslaget. Det måste säkerställas att drift och underhåll av väg 540 inte försvåras av den nya utformningen. Förslaget måste också redovisa vilka mått och bredder som planeras. Dessa måste baseras på VGU.

Timglashållplats

En timglashållplats planeras på väg 540 strax väster om väghållningsgränsen. Trafikverket vill poängtera att väg 540 är utpekad som omledningsväg för RV 40. Detta innebär att det vid omledning är viktigt att tillgänglighet för alla typer av fordon kan tillhandahållas på RV 40. Ur denna synvinkel är timglashållplats inte att föredra då framkomlighet i båda körriktningarna begränsas.

Gångbro över väg 540

I PM Bro över Boråsvägen beskrivs att den fria höjden över vägen ska vara minst 4,75 meter. Vilken typ av brokonstruktion har man tänkt att använda? Enligt Trafikverkets krav för lätta brokonstruktioner anges att den fria höjden ska vara minst 5,3 meter

(TRVFS 2011:12), vilket behöver följas vid anläggande av föreslagen gångbro över väg 540 om den utförs som en lätt brokonstruktion.

De brostöd som krävs för att bygga gångbron över väg 540 får inte placeras inom vägområdet. Brostöden kommer ändå att vara placerade inom vägens skyddsavstånd och de är klassificerade som ”risk- och skyddsobjekt” enligt Krav för vägars och gators utformning (VGU, publ 2015:086), kap 1.3.4.2.4.

Härav följer att vägräcken som skyddar brostöden ska ha kapacitetsklass lägst H2. För att ge bästa möjliga säkerhet ska räckena ha en fordonsinträngning (VGU 1.3.4.3.3) som med betryggande marginal underskrider avståndet från vägen till brostöden.

Eventuellt kommer en bevakande projektledare från Trafikverket att krävas för projektering och byggnation av bro över statlig väg. Detta behöver regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Samordning detaljplan och vägplan

På grund av att de åtgärder som föreslås på statlig väg är relativt omfattande vill Trafikverket flagga för att vägplan troligtvis kommer att krävas. I trafikutredningen lyfts att man skulle kunna driva detaljplan och vägplan i ett samordnat förfarande. Eftersom detaljplanen har kommit så pass långt och vägutformningsförslaget kommit in i ett så pass sent skede ser Trafikverket inte att detta är möjligt, eftersom medfinansieringsavtal ännu inte är tecknat eller vägplanen beställd. Detta motverkar en parallell hantering av detaljplan och vägplan.

Trafikverkets ledtider

Trafikverket vill i sammanhanget uppmärksamma Härryda kommun om Trafikverkets långa ledtider för åtgärder i statlig infrastruktur med anledning av kommunal exploatering. Det finns ett stort tryck från kommuner att göra åtgärder i den statliga infrastrukturen. Detta medför att Trafikverket behöver avsätta resurser i form av arbetstid för skrivning av medfinansieringsavtal och projektorganisation eller bevakande projektledning beroende på vilka åtgärder som är aktuella.

Tyvärr räcker inte Trafikverkets personalresurser till för att alltid kunna svara upp mot behovet inom önskad tidsperiod, eftersom Trafikverket även genomför flera omfattande projekt inom regional och nationell infrastrukturplan. Konsekvensen kan därför bli en längre väntan än hittills för kommunerna innan Trafikverket kan möta upp med personalresurser, även om kommunen/exploatören är villig att finansiera åtgärder.

Cykling längs väg 540

I trafikutredningen nämner man att Trafikverket har initierat en utredning om möjligheten att bygga en gång- och cykelväg längs Boråsvägen österut från planområdet. Som planbeskrivningen lyfter finns inga medel avsatta för detta, och Trafikverket vill flagga för att åtgärden riskerar att bli komplex och kostsam att genomföra.

Trafikverket vill i detta sammanhang också lyfta frågan kring cyklister österut från planområdet. Är det rimligt att anta att cyklister från planområdet endast kommer att färdas västerut? Trafikverket bedömer att planområdets lokalisering kommer att bidra till cyklister även österut längs väg 540, och vill i sammanhanget påpeka att trafiksäkerheten för dessa tillkommande trafikanter kan bli bristfällig om inte gång- och cykelväg på sträckan är genomförbar.

Mobilitetsutredningen

Trafikverket ser positivt på att en mobilitetsutredning har tagits fram och förordar att kommunen, exempelvis genom mobilitetsavtal med exploatören, säkerställer att angivna mobilitetsåtgärder som krävs för att nå beräknade färdmedelsandelar genomförs.

Kollektivtrafik

Trafikverket uppfattar att turtätheten i kollektivtrafik, främst mot Göteborg, är låg och att en kollektivtrafikresa till Göteborg, förutom ett fåtal turer på eftermiddagen, kommer att kräva ett byte vid Solsten. I trafikutredningen anger man att en stor andel av de bilresor som antas göras sker i riktning mot Göteborg, av vilket man kan dra slutsatsen att Göteborg är en viktig målpunkt för de boende i området. Hur påverkar detta kollektivtrafikens attraktivitet i området?

Dagvatten

I samband med detaljplanen har kommunen tagit fram en dagvattenutredning. Trafikverket anser att den behöver kompletteras med ett förtydligande om hur vattnet kommer att ledas i de nya förhållandena, speciellt hur vattnet tar sig under väg 540. Man behöver även visa hur väg 540 påverkas av ett 50-årsflöde i de nya förhållandena. Om väg 540 inte klarar ett 50-årsflöde ska nya förslag tas fram som visar att vägen klarar detta.

Trafikbuller

Den bifogade bullerutredning utgår från ett scenario där skyltad hastighet är 40 eller 60 km/h på väg 540. Ett kompletterande PM redovisar hur bullersituationen ser ut vid oförändrad skyltad hastighet (70 km/h). Underlaget visar att bebyggelsen inom planområdet kommer att behöva anpassas för att klara bullernivåerna för bostäder och skolgårdar. Trafikverket tycker att det är positivt att bestämmelser om detta införts i plankartan.

Luftkvalitet

Trafikverket anser att man för luftkvalitetsutredningar behöver utreda halterna för ett prognosår 20 eller 30 år efter detaljplanens genomförande, i detta fall cirka år 2040 eller 2050. I den bifogade luftkvalitetsutredningen tittar man endast på 2020 och 2030.

Miljö kvalitetsnormerna klaras för både kvävedioxid och partiklar. Miljö kvalitetsmålet som årsmedelvärde för partiklar (PM10) klaras dock inte för hela planområdet, varken i nuläget eller vid prognosåret 2030. Ett antal åtgärder föreslås i luftkvalitetsutredningen för att minska partikelhalterna i området. Hur resonerar kommunen kring detta? Finns det möjliga åtgärder för att minska partikelhalten i planområdet?

I prognosen som görs i utredningen för 2030 räknar man med en utökad trafik. Samtidigt ser man inte att partikelhalterna ökar till 2030. Är det ett rimligt antagande att dubbdäcksanvändningen minskar i en takt som gör att den ökade trafiken inte bidrar till högre partikelhalter?

Övrigt

Trafikverket välkomnar Härryda kommun att ta kontakt för vidare dialog kring åtgärder och avtal som berör statlig väg, och ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Kommentar: Yttrandet noteras.

Översiktsplan

Se kommentar till Länsstyrelsen, sida 11.

Hastighet på väg 540

Trafikutredningen har utrett Boråsvägens utformning. Samråd har skett med Trafikverket. Kommunen har för avsikt att och har ansökt om att överta sträckan på väg 540, Boråsvägen, genom planområdet från Trafikverket, och kan på så vis överta huvudmannskapet och ombyggnationen av Boråsvägen. I och med detta krävs inte vägplan utan vägens utformning klargörs i detaljplanen. Säkerställandet av en hastighetssänkning sker då kommunen beslutat att flytta tätortsgränsen vilket betyder att 40km/h är utgångspunkt för planarbetet.

Riskreducerande åtgärder på riksväg 40

Riskutredningen har inför granskning kompletterats. Ett högkapacitetsräcke är inte längre aktuellt att genomföra. Mot RV40 uppförs istället ett dike och en vall som skydd för såväl buller som risk med farligt gods, vilket är avstämt med Trafikverket.

Trafikutredningen – åtgärder på väg 540 (Boråsvägen)

Trafiksäkerhet

Säkerställandet av en hastighetssänkning kommer att ske då kommunen beslutat att flytta tätortsgränsen vilket betyder att 40km/h är utgångspunkten för planarbetet. Det pågår arbete med en övertagandeprocess.

Avtal

Kommunen har för avsikt att överta vägen från Trafikverket i och med flytt av tätortsgränsen.

Belysning

Kommunen är huvudman för gata, Boråsvägen och är ansvarig för belysning.

Kapacitet i korsningar med statlig väg

Kommunen har sett över Mölnlyckemotet som ett steg i den övergripande planeringen för kommunen. En trafikanalys är genomförd för att beräkna trafikallsträngen för kommande detaljplaner med utgångspunkt i kommunens bostadsförsörjningsprogram. Bostadsförsörjningsprogrammet redogör för kommunens ambition om expansion och utveckling samt bostadsbyggandets omfattning.

Ny anslutning till parkeringsgarage

Trafikutredning har uppdaterats och planförslaget har justerats efter godtagbara siktlinjer efter samråd med Trafikverket.

Boråsvägen planeras att byggas om från dagens väg med landsvägskarakter till att mer likna en gata i tätorten. Matningen till området sker från Boråsvägen via Grustagsvägen, som vidare kallas Infartsvägen, och på Ringvägen ifrån vilken majoriteten av områdets parkeringsplatser nås. Områdets östra parkeringsgarage nås alternativt även från en infart i öster direkt från Boråsvägen. Detta alternativ är analyserat med avseende på korsningskapacitet och bedöms inte innebära några problem.

I samarbete med Trafikverket har sektioner för Boråsvägen anpassats efter de driftfordon som Trafikverket använder. Detta gäller för del av Boråsvägen som ligger öster om garageinfarten och uppfyller Trafikverkets krav på framkomlighet.

Kompletteringar i trafikutredningen

Komplettering av trafikutredningen visar på att siktsträckor, sektionsbredder och korsningskapacitet till planområdet klarar av genomförbarheten.

I östra delen av Boråsvägen har det kompletterats med en mindre parkeringsyta som även fungerar som vändplan för väghållningsfordon.

Timglashållplats

Inför granskning har planförslaget och trafikutredningen arbetats om och föreslår inte längre en så kallad timglashållplats.

Gångbro över väg 540

Föreslagen gångbro över Boråsvägen har utgått ur planförslaget.

Samordning detaljplan och vägplan

Kommunen har ansökt om att överta del av Boråsvägens sträckning genom planområdet av Trafikverket och kan på så vis överta huvudmannskapet och ombyggnationen av Boråsvägen.

Cykling längs väg 540

Gång och cykelväg utmed väg 540 inom detaljplanen genomförs under detaljplanens utbyggnad. En ny kontinuerlig separerad cykelväg planeras utmed Boråsvägen till hållplats Solsen och vidare in till centrala Mölnlycke. Avsikten är att denna ska påbörjas 2020-2021. Detta anses vara en av grundförutsättningarna för fotgängare och cyklister för att nå upp till den goda mobilitet som beskrivs i mobilitetsutredningen.

Kollektivtrafik

Västtrafik ser positivt till att utveckling sker i närhet till kollektivtrafik och tillsammans med mobilitetsåtgärder ger det goda förutsättningar för hållbara resor.

Dagvatten

Inför granskning har en kompletterande VA- och dagvattenutredning tagits fram. Dimensionering och placering av trummor under väg 540 studeras vid detaljprojektering.

Trafikbuller

Kommunen har beslutat att ändra tätortsgränsen vilket innebär att 40km/h kommer att råda förbi aktuellt område. Utgångspunkten för utredningen är 40 km/h.

Övrigt

Riskbedömningen har uppdaterats inför granskning. Ett högkapacitetsräcke är inte längre aktuellt att genomföra intill Rv 40. Inför granskning har planområdet utökats och ett dike och en vall planeras att uppföras. Denna vall innebär att trafikbuller dämpas och uppfyller också kraven på skyddsåtgärder gällande risker för farligt gods.

Åtgärder som kan ha en positiv effekt på luftkvaliteten är bland annat bullerskärmar. Detta då skärmen håller kvar luftföroreningarna på vägsidan och därmed minskar inblandningen av trafikavgaser i luften på andra sidan av bullerskärmen. Vegetation har också en inverkan på föroreningskoncentrationen och spridningen av luftföroreningar.

Antagandet görs dels mot SMHI:s antagande om en 30 %-ig minskning av dubbdäcksandelen till 2030 (SMHI, 2013) och dels att Göteborgs regions dubbdäcksreglerande åtgärder med stor sannolikhet kommer leda till en något minskad dubbdäcksandel.

Luften utanför vägområdet där människorna vistas och exponeras för luftföroreningar, bedöms mot upprättade miljö kvalitetsnormer som godtagbara. Resultaten i utredningar från spridningsberäkningarna i det aktuella detaljplaneområdet visar därav att det

inte krävs några ytterligare åtgärder för att klara miljökvalitetsnormerna år 2030. Det är rekommenderat att inte genomföra beräkningar med längre scenario år än 2030, eftersom osäkerheterna då riskerar att bli för stora och därmed riskerar att ge otillförlitligt resultat.

4. SGI, yttrande daterat 2019-01-24

Yttrande över samrådshandling

Statens geotekniska institut (SGI) har från Härryda kommun erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI's yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion.

Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny varierad, tätbebyggd och grön stadsdel.

Erhållit underlag:

- Planbeskrivning med tillhörande plankarta upprättade av Härryda kommun december 2018
- Teknisk PM Geoteknisk med tillhörande MUR, daterad 2018-05-22

SGI:s ställningstagande

Planområdet ligger i nordöstra Mölnlycke, vid nordvästra delen av Landvettersjön. Planområdet, som till största delen idag utgörs av bergtäkt, avgränsas av riksväg 40 i norr och Boråsvägen i söder. Enligt utförd geoteknisk och bergteknisk utredning består planområdet huvudsakligen av berg eller berg med tuntjordtäcke. I de delar av planområdet där täktverksamhet pågår bedöms brytning innebära så stora topografiska förändringar av landskapet att risker kopplade till blockutfall och bergskred på nytt behöver bedömas vid avslutad brytning. SGI är således frågande till hur förutsättningarna för ras, skred och bergras/blocknedfall ska kunna klarläggas för planen på ett fullgott sätt innan pågående täktverksamhet har upphört.

Allmänt anser SGI att säkerhetsfrågor som rör hälsa och säkerhet ska hanteras i planskedet, varvid dessa ej kan hänskjutas till nästkommande skede. SGI anser i detta fall att förutsättningarna för bergras/blocknedfall inte kan bedömas ur stabilitetssynvinkel innan täktverksamhet avslutats och ny bergteknisk utredning genomförts som analyserar de förhållanden som då kommer att råda.

Kommentar: Yttrandet beaktas. Inför granskning har en bergteknisk utredning för Härryda kross tagits fram. Denna innehåller förslag till hur bergsslänterna inom området bör hanteras. Förslagen har stämts av med SGI på möte under våren 2019. På plankartan avgränsas områden inom vilka bergsäkrings- och stabilitetsåtgärder ska göras. Bestämmelse som villkorar startbesked kopplat till genomförande av berg- och stabilitetsåtgärder har också införts på plankartan.

YTTRANDEN FRÅN NÄMNDER. FÖRENINGAR, BOLAG M FL

5. Räddningstjänsten, yttrande daterat 2019-01-02

Bakgrund

Räddningstjänsten har tagit del av samrådshandlingar till rubricerat ärende.

Överväganden

Räddningstjänsten som alternativ utrymningsväg

Enligt BBR26 kan räddningstjänsten utgöra utrymningsvägarna för byggnader i verksamhetsklasserna 1 eller 3 under förutsättning att räddningstjänsten har tillräckligt snabb insatstid och förmåga. Enligt det allmänna rådet (5:323, BBR26) är tillräckligt snabb insatstid för räddningstjänsten normalt högst 10 minuter. För friliggande flerbostadshus i verksamhetsklass 3 med högst tre våningsplan kan tillräckligt snabb insatstid vara högst 20 minuter.

Det område som är aktuellt för planen ligger inom 10 minuters insatstid för förmåga assistera vid utrymning från fönster med karmunderstycket/balkongräcket beläget högst 11,0 meter över mark. Dock finns ingen stegbil inom 10 minuter vilket medför att Räddningstjänsten Storgöteborg inte kan planeras för att utgöra alternativ utrymning väg för lägenheter belägna högre än ovanstående varvid byggnadstekniska lösningar för alternativ utrymningsväg behöver anordnas i de aktuella projekten.

Riskhänsyn

Räddningstjänsten Storgöteborg har tagit del av den riskanalys som framtagits vilken tar hänsyn till närliggande industrier och förbipasserande led för farligt gods. Det är av stor vikt att de rekommendationer som framkommer i riskanalysen implementeras i detaljplanen för området.

Brandvattenförsörjning

Av planbeskrivningen framgår att behov av brandposter kommer beaktas vid projektering för vatten- och avloppsnätet. Räddningstjänsten förutsätter att dessa kommer uppfyller VAV P83 avseende kapacitet och avstånd för områdestyp A2.

Då området planeras att utföras i en betydande andel träkonstruktioner är det av stor vikt att kommunen anordnar en väl fungerande brandvattenförsörjning. Detta eftersom bränder byggnader med träkonstruktion kan vara mer svårsläckta än bränder i exempelvis flerbostadshus uppförda i betong.

Bedömning

Räddningstjänsten Storgöteborg har inget att erinra under förutsättning att brandvattenförsörjning anordnas i det planerade området.

Kommentar: Yttrandet noteras. Planbeskrivningen har förtydligats med utgångspunkt i framförda synpunkter.

Planförslaget har för avsikt brandvattenförsörjning ska anordnats på ett tillfredsställt sätt inom planområdet.

Anordning av alternativa utrymningsvägar och andra brandsäkerhetsåtgärder styrs inte i detaljplan. Det hanteras i samband med bygglov som andra byggnadstekniska åtgärder.

6. Härryda Energi, yttrande daterat 2019-01-10

Refererande till Er detaljplan i ovan rubricerat objekt får vi för kännedom meddela följande. Planförslaget berör befintliga elledningar vars ungefärliga läge redovisas på bifogad karta. 40 V-ledningar - gul färg, 10kV-ledningar - röd färg, 0,4kV-ledningar - blå färg samt servisledningar - magenta färg.

Mellan planområdet och Rv40 finns en befintlig 40kV-ledning men den bedöms inte utgöra något hinder för detaljplanens genomförande.

I planförslaget medges bygggrätt för transformatorstationer och där anges det att de skall integreras i bebyggelsen. Vår utgångspunkt är att i första hand alltid placera transformatorstationer i utomhusbetjänade enheter. Detta med anledning av att de alltid skall vara tillgängliga och lätta att underhålla vid störningar, som kan uppstå när som helst under dygnet. Vi ser även fördelar med att vi undviker problem med buller och vibrationer från transformatorerna, som skulle kunna uppstå om de placeras inomhus i bostadshusen. I andra hand föreligger alternativet med att placera transformatorstationerna inomhus i flerbostadshus, men då skall de placeras i markplan mot yttervägg för lätt åtkomst och betjäning. Tillgång till dessa utrymmen skall alltid vara försedda med egen dörr och lås samt körbar tillfartsväg.

Enligt vår preliminära bedömning, baserad på angiven byggnadsarea i planförslaget, behövs plats reserveras för ca 3-4 transformatorstationer för bostäderna samt ytterligare 1st transformatorstation för förskola/äldreboende inklusive Lake house.

***Kommentar:** Yttrandet noteras. Planbeskrivningen har förtydligats utifrån framförda synpunkter. Föreslagna transformatorstationer ryms inom detaljplanen. Yttrandet lämnas till exploitören för beaktande vid genomförande av detaljplanen.*

7. Rådet för idéburna organisationer, yttrande daterat 2019-01-02

Beträffande spill- och dricksvatten samt vägtrafik:

Planbeskrivningen redovisar en sammanfattning av framtaget underlagsmaterial, VA och Dagvattenutredning samt Trafikutredning. Avsikten är att ovan nämnda utredningar skall vara vägledande vid tolkning av planbeskrivningen. På grund av undermåliga utredningar i nuläget måste dessa avsevärt förbättras så att en teknisk analys som ger underlag till genomförande och ekonomiska bedömningar betr. dricksvatten, spillvatten och trafik på Landvettervägen.

Avtal:

Avtal som skall upprättas, enl planbeskrivningen, måste ha en högre detaljeringsgrad än vad som nu är fallet. I dagsläget vet man inte vem som betalar och hur mycket. Vad kostar detta projekt kommunen?

Fritidsytor för barn och ungdom:

Ytor för spontan idrott, typ den nya skolan i Hindås, saknas.

Kommunikation:

Gång och cykelväg till Mölnlycke centrum saknas.

***Kommentar:** Yttrandet noteras. Utredningar har kompletterats. Exploateringsavtal upprättas och avsedda avtal kommer att vara klara vid antagande av detaljplan.*

Det finns möjlighet för ytor för idrott i planförslaget. Detaljplanen reglerar inte bort detta.

Gång- och cykelväg till Mölnlycke centrum sker på lokalgator och separata gång- och cykelvägar för att hitta den genaste vägen. 2020-2021 sker en utbyggnad av ny cykelväg utmed Boråsvägen. Det blir en kontinuerlig separerad cykelväg till hållplatsen Solsten och vidare in till centrala Mölnlycke.

8. Västtrafik, yttrande daterat 2019-01-17

Västtrafik har tagit del av detaljplan för Bråta 2:139 Bostäder vid Landvettersjön, och har även deltagit i ett tidigt samråd om kollektivtrafik kopplat till planen.

Västtrafik är positiva till utveckling i närhet till kollektivtrafik och att planen har en tydligt hållbar profil. Lokaliseringen ger goda förutsättningar för hållbara resor inom kommunen. Avståndet till större knutpunkter eller närmsta expressbusstrafik är något längre och kommer att kräva ett byte. Västtrafik ser därför mycket positivt på den bredd av åtgärder som föreslås för att gynna det hållbara resandet och minimera behovet av resor med egen bil. Tillgängligheten för bil är trots allt god och mobilitetsåtgärderna behöver finnas på plats tidigt för att det ska vara attraktivt att resa hållbart från start och därmed sätta hållbara vanor. Västtrafik deltar gärna fortsatt i processen för att på olika sätt lyfta kollektivtrafiken.

Närmsta hållplats ligger inom rimligt gångavstånd från planområdet om den flyttas enligt det förslag som presenteras. De linjer som trafikerar hållplatsen har en lokal karaktär och ger goda möjlighet till lokala resor inom kommunen eller till knutpunkter för vidare resa med andra linjer. Som framgår i handlingarna väljer många att pendla från Härryda till Göteborg. Därför är det extra viktigt att det enkelt går att ta sig till tåg och expressbuss. Med tanke på det relativt korta avståndet är det viktigt att de gång- och cykellänkar som saknas tidigt upprättas och att föreslagna förbättringar i nätet genomförs.

Västtrafik vill förtydliga att kollektivtrafiken som beskrivs är befintlig trafik som kan komma att förändras i samband med att trafiken i Härryda upphandlas till år 2021. Västtrafik beaktar samhällsutvecklingen i förarbetet inför upphandlingar.

När det gäller utformning av hållplatsen vill Västtrafik gärna delta i diskussionen framöver. Vid förändring av vägens karaktär och hållplatsens utformning är det viktigt att busstrafiken har god framkomlighet och prioritering om den ska upplevas attraktiv. Till skrivelser om tillgänglighet kan tilläggas att även busshållplatsen bör vara tillgänglighetsanpassad med hög kantsten och övriga kriterier.

Kommentar: *Yttrandet noteras. Kommunen instämmer med att det är av vikt att gång- och cykelväg anordnas i tidigt skede. Kommunen ser också positivt på att Västtrafik vill delta i att lyfta kollektivtrafiken och föra diskussion kring utformning av hållplatsen.*

9. Rådet för funktionshinderfrågor, yttrande daterat 2019-01-17

Bebyggelse. Särskilt boende för äldre (inför kommande projektering)

Varje avdelning bör ej ha fler boende än 8-9 personer, vilket är Socialstyrelsens rekommendation. Här vore en god lösning med 6 avd./8 lgh per avd. = totalt 48 lgh. Byggnad för äldreboende bör om möjligt utformas så att alla lägenheter/rum får nära kontakt med gemensamhetsutrymmen och uteplatser. Långa korridorer bör undvikas. Ett gott exempel på tilltalande planlösning finns bl.a. att ta del av på Hedegården i Stenkullen, Lerums kommun. Sådan lösning skulle dessutom ge fin utsiktsvy över Landvettersjön med omgivningar från varje lägenhet och minimera upplevelsen av korridor.

Planera för slutna gemensam trädgård/miljö med varierande växt- och örtinnehåll, lättillgänglig för alla på boendet, att utforska för alla sinnen. En stimulans vid enskild eller gemensam utevistelse.

Då Äldrebostäder 65+ saknas i kommunen vore önskvärt att planera för sådant ”mellanboende” i något av husen nära torget. Ett antal mindre hyreslägenheter utan biståndsprovning, med god tillgänglighet och gemensamt aktivitets- och samvarorum med möjlighet till viss bemanning av t.ex. hemtjänstpersonal.

Att i området i sin helhet planera för minipark med vattenspel och bänkar för stilla stunder, spontanidrott och gärna ett utegym. Placering av bänkar både utefter gångstråken och mera avskilt i parken. Vid växt val/pollinering: planera för bin, humlor och andra insekter. Inhyrda bikupor?

Gator och trafik

Gång-, cykel- och mopedtrafik

Gångbanor och cykel-/ mopedtrafik i området, bör separeras med tydlig markering i avvikande material o/e färg/kulör. Denna utformning bör på sikt planeras även i hela sin sträckning till Mölnlycke Centrum.

Väggkorsningar, övergångar, bör utföras i plan utan nivåskillnader och kantstenar. Genomgående gångstråk/gångbanor och gångar/anslutningar/entréer till fastigheterna bör utföras med hårdgjord, plan beläggning för god framkomlighet med rollator och rullstol. EJ gatsten, EJ heller planslipade gatstenar.

Parkering

Erforderligt antal handikapp-platser måste tillgodoses.

Önskemål från Ritningsgranskningsgruppen att i ett tidigt skede få information och möjlighet till att ge ytterligare synpunkter under projekterings gång.

Att berörda intresseföreningar inbjuds delta i referensgrupp för samråd, inför planeringen av utemiljö och äldreboende, i god tid innan beslut fattas.

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.

10. Pensionärsrådet, datum saknas

Enligt kommunens uppföljning ”befolkningsstatistik per sep 18” bor fler än 6000 pensionärer i Härryda kommun. Bon Top är nästa stora projekt med äldrebostäder som endast är möjligt för de som på ålderns höst kan betala 3-4 MKR för en bostadsrätt samt

avgift, något som de flesta varken vill eller kan. Vi vill att bostäderna framgent skall vara hyresrätter till minst 80%. Särskilda boenden skall som nu alltid vara hyresrätter.

I denna detaljplan aviseras för första gången 50 äldreboenden utan specifikation. Vi har antagit att Ni i första hand vill ha våra åsikter gällande äldreboendena, upplåtelseform och storlek men vi pekar också på andra generella problem samt ger förslag till lösningar.

Vi har gemensamt diskuterat och begrundat alla delar av utskicket i detaljplanen. Nedan följer Pensionärsorganisationernas gemensamma svar enligt följande uppställning:

1. Allmänt om området
2. Mobilitets och parkeringsutredning
3. Svar på Planbeskrivning övrigt
4. Krav på upplåtelseform

1. Allmänt om området

Vi konstaterar att det är mycket lovvärt att kommunen med detta projekt tar tillvara en stor och annars förbrukad yta men som tyvärr är en något perifer lokalisering för vår grupp.

Området har en höjdskillnad om 70 höjdmeter från den högsta till den lägsta punkten inom området. Detta är inte så bra för de flesta pensionärer varför det är helt riktigt att placera äldreboendena vid områdets lågpunkt. Avståndet till Mölnlycke centrum är 2.1 km via GC bana. De flesta pensionärer vill bo i centrum där tillgängligheten till vårdcentral, apotek, kultur, butiker, och allmänna kommunikationer är bättre.

Områdets läge mellan två vägar (se sid 54 3dje stycket ff) måste bearbetas vidare. Riksväg 40 har som beskrivs en ökande trafik bla pga Landvetter flygplats. En hel del farligt gods passerar. Vi vill erinra om den hemska olyckan vid Getinge i Halland för drygt tio år sedan. Om en liknande olycka skulle äga rum under en torr sommar som 2018, norr om bostadsområdet intill tallskogen skulle hela området kunna explodera i en eldstorm.

Numera har motsvarande ekipage som orsakade olyckan dubbla lastväggar men det kan inte uteslutas att en farlig last med stor explosionsrisk kan falla över räcket.

Vårt förslag är därför att man från början planerar för en "Lisebergsvägg" som ju byggdes mycket snart efter ovan nämnda olycka. En sådan blir dessutom bullerdämpande och förhindrar sannolikt en mängd större partiklar att falla ner i området. Ett "högkapacitetsräcke" bedömer vi inte vara tillräckligt.

2 Mobilitets och parkeringsutredning

Denna utredning är mycket detaljerad och vill bidra till en hållbar trafikutveckling. Kraven från äldre är dock andra än från rörliga vuxna och barnfamiljer utan specialproblem.

Trygghetsboenden parkering

Vi äldre har dålig balans men ofta god körförmåga vilket skapar trygghet vid förflyttning. Vi kan normalt inte nyttja allmänna kommunikationsmedel om vi har gångsvårigheter. Gruppen är därför i behov av att ha sin bil nära, ofta med stort parkeringsutrymme för rullatorer och ibland även rullstolar. När vi inte har egen bil eller kan köra bil längre behöver vi färdtjänst eller flexlinje i anslutning till ingång utan trappor. Därför måste området kring äldreboendet såväl vara plant och ha utrymme för parkering av flexlinjebuss som flera handikappvänliga parkeringar. Vi förväntar oss inte att dessa parkeringar

blir extra dyra. En omfördelning av kostnaderna för detta ändamål måste planeras från början. Skall friska äldre bo i området måste parkeringsutrymme finnas för samtliga bostäder i nära anslutning till bostaden.

Särskilda äldreboenden parkering

Om endast Särskilda äldreboenden planeras behöver besöksparkering finnas i tillräcklig omfattning vid storhelger. Personal och andra besökande inom vård och omsorg liksom tex ambulanser mm kräver också parkeringsutrymme.

Vår slutsats är att de 17 parkeringsplatserna behöver bli minst det tredubbla.

Boendet ligger så långt från Mölnlycke centrum 2,1 km att det inte är aktuellt med promenader för äldre i varje fall inte när det är halt eller regnar. Längs promenadvägen till Mölnlycke Centrum bör det finnas regnskydd samt bänkar för vila i tillräcklig omfattning.

3 Planbeskrivning övriga sidor i samrådshandlingen

Sid 29 Vi saknar en närbutik med livsmedel liksom Fysioterapeut.

Sid 41 Teknisk försörjning. Områdets placering i en sydsluttning ger utrymme för såväl jordvärme som solenergi. Kanske även vattenvärme från Gröens botten kan tas till vara kalla vinterdagar, På sommaren kan vattenkyllning från Gröen användas i äldreboendet.

Sid 42 andra stycket - Luftintag på förskolan får inte lokaliseras mot pumpstationen. Detta håller vi givetvis med om. Men ännu viktigare är att luftintaget till somatiskt sjuka äldre på ett eventuellt Särskilt boende inte drabbas av luftföroreningar. Barn i åldern 1-5 år utvecklar sitt immunförsvar men somatiskt sjuka sköra äldre har ett försvagat immunförsvar där luftföroreningar kan utgöra skillnad mellan liv och död.

Sid 46 70 dBA är högt. Här bör man nog tänka en gång till vilka åtgärder som kan möjliggöra sänkt ljudnivå.

4 Krav på upplåtelseform

Antalet äldre mellan 80 och 90 år i Härryda kommun växer med mer än 5 % årligen de närmaste tio åren. Denna åldersgrupp behöver trygghetsboenden och kan i de flesta fall stanna kvar i dem till livets slut. Det blir mindre kostsamt för kommunen att samla 20-24 bostäder på ett ställe och serva dem med hemtjänst. Men trygghetsboende behöver tillsyn dygnet runt. I San Diego finns på flera ställen äldreboende kombinerat med ferieboende eller hotell. Wendelsstrand ligger på vägen mellan Landvetter och Göteborg. Varför inte öppna upp för en mindre hotellverksamhet i bottenvåningarna på en del av äldreboendet. De äldre har då alltid tillgång till en portier, städhjälp och även en matsal/liten restaurang. Vi berättar gärna mer detaljerat om detta koncept som finns och besökts ett antal gånger.

Antalet dementa uppgår snart till fler än 800. Platser i Särskilda boenden är för närvarande den mest behövda boendeformen i kommunen men det behövs också utbildad personal.

I detaljplanen skissas totalt 50 äldreboenden varav vi kan tänka oss

- endera 50 trygghetsboenden kopplade till en liten hotellverksamhet med all service tillgänglig i 1-3 rumslägenheter.
- eller 50 särskilda boenden på grund av behovet med bra läge och sjöutsikt. De särskilda boenden har normalt inte behov av närhet till centrum.

- eller en mix av ovanstående upplåtelse/boendeformer som upplåtelseform föreslår vi som sagts ovan helst hyresrätter.

Nedan följer en kopia av tidigare skrivelse som kan tillämpas även i detta yttrande.

Vi kan inte förhindra att äldre faller men vi kan minska besvären vid fall genom att bygga smarta bostäder. 65 % av Sveriges sjukhussängar har patienter med diagnosen fallskador. De flesta är personer över 65 år och en stor andel av fallen sker i hemmet. Toaletten och köket lär vara de farligaste platserna.

Genom att lägenheterna får toaletter och köksdel med tjockare mattor från början minskar risken för lårbensbrott väsentligt. Härryda kan därmed vara ett föredöme för att minska dessa svåra skador bland äldre men även ge ett bidrag till minskade sjukvårdsköer, minskat behov av rehabilitering och behov av korttidsboende.

På toaletterna bör det inte finnas några skarpa hörn eller badkar. Ett bra duschutrymme med sittutrymme och fasta runda duschdörrar som går in i duschen minskar risken för svåra fallskador ytterligare. Alla utrymmen under midjehöjd i kök och toalett skall vara lådor. Hyllor som inte nås från golvhöjd skall anpassas så att klättring undviks. En helst toppmatad tvätt- och torktumlare för egen tvätt i alla lägenheter skall finnas. Vid tvätt med lägre temperaturer förhindras därmed smittoöverföring av svamp och urinvägsinfektioner, vilket ytterligare minskar behov av sjukvård. Gemensamhetstvätt skall undvikas.

I alla rum skall finnas WIFI så att telefon och andra kontakter möjliggörs. Trösklar bör undvikas helt och 90 gradiga utåtriktade hörn göras runda. Eventuella skador till följd av olämplig möblering eller tex hala mattor får åtgärdas på annat sätt.

Dörrar bör öppnas automatiskt via arm- eller halsband samt likaså hissdörrar. Dörrarna skall också vara tillräckligt vida för rullatorer och rullstolar i lägenheterna och vid ingångarna för kommunens permobiler. Vid ingångar skall trappor undvikas och endast en svag lutning ut från dörren finnas.

Vi gör inte anspråk på att ha tänkt på allt men ovanstående kan utgöra en grund för eventuella byggare att gå vidare med och finslipa gärna i dialog med sektorn för samhällsbyggnad och KPR.

Genom smart planering av bostäderna innan bygge kan dessa göras effektiva för såväl boende som för hemtjänstpersonal. Vi i KPR vill gärna ta del av detaljspecifikationer av dessa lägenheter före byggnation och därmed förhoppningsvis påverka kostnaderna för äldre positivt ur ett samhällsperspektiv.

Kommentar: *Yttrandet noteras. Flera av synpunkterna regleras inte i en detaljplan. Yttrandet har lämnats till exploitören för kännedom.*

II. Naturskyddsföreningen, yttrande daterat 2019-01-22

Planområdets utbredning och anspråk

Planområdet är etablerat norr om gamla Boråsvägen. Av planbeskrivningen och av dess intentioner framgår dock att det görs anspråk på näraliggande strand- och skogsområde som ligger söder om plangränsen ned mot Landvettersjön. Det gäller dels skötsel av strandskogen som avses vara parkartad och dels att det föreslås att bryggor och gångbroar byggs vid stranden. Naturskyddsföreningen anser att det finns en olycklig otyd-

lighet i planens påverkan och inverkan då även områden utanför planområdet räknas in i som del av planen. Detta påverkar såväl behovsbedömningen som bedömningen av planens miljökonsekvenser. De i planbeskrivningen inskrivna anspråken på mark och vatten utanför planen bör utgå. Nedan redovisas flera skäl för detta.

Naturinventeringen

En naturinventeringen enligt SIS inventeringsstandardmetod har genomförts i området. Inventeringen gjordes dock under sen höst den 14 november. Detta är en ur naturvårdssynpunkt olämplig tidpunkt då man vid den tidpunkten inte kan identifiera fåglar som flyttar, groddjur eller kräldjur. Inventeringar i november ligger dessutom utanför den inventeringsperiod som föreskrivs i standarden. Görs inventeringar utanför inventeringsperioden måste naturvärdesbedömningarna som görs anges som "preliminära". Detta har ej gjorts i inventeringen. Naturskyddsföreningen anser att den genomförda inventeringen inte är tillräcklig utan bör kompletteras med en inventering som görs i samband med fåglarnas häckningsperiod. Då kan även groddjur, kräldjur och kärlväxter noteras. I samband med detta bör även en inventering göras av fladdermöss i området. Särskilt med tanke på att området är strandnära och ligger i sydlänt läge och har närhet till Wendelsbergområdet bör förutsättningar för fladdermöss vara goda.

En väl genomförd naturinventering är rent allmänt en förutsättning för att bedöma naturvärdena och om arter skyddade enligt artskyddsförordningen berörs.

Rödlistade vattenarter

Enligt planunderlaget finns uppgifter om förekomst av den starkt hotade vattenväxten skaftslamkrypa vid Landvettersjöns strand i närheten av planområdet. Arten har noterats vid länsstyrelsens inventering av skaftslamkrypa i länet 2012 (Inventering av skaftslamkrypa, Elatine hexandra Rapport 2013:02 Tore Mattsson & Olle Molander). I samband med planarbetet har en förnyad inventering gjorts 2018 av skaftslamkrypa vid Landvettersjöns strand. Det område där skaftslamkrypa noterades 2012 inventerades dock inte 2018 utan inventering gjordes endast av ett område direkt norr om tidigare fyndområde för skaftslamkrypa. Varför ej tidigare fyndområde inventerades 2018 är oklart och svårt att förstå. Vid inventeringen 2018 noterades inget fynd av skaftslamkrypa.

Läser man enbart 2018 års inventerings slutsats att "Det bedöms som mycket osannolikt att skaftslamkrypa finns i inventeringsområdet då miljön är olämplig och inga individer påträffades vid inventeringen." finns risk att man uppfattar det som att det inte längre förekommer skaftslamkrypa i området. Detta är dock oklart då området som 2012 hyste skaftslamkrypa inte inventerades 2018. Av kommunens "Behovsbedömning" kan man även få den uppfattningen att ingen skaftslamkrypa förekommer i området. Man skriver i behovsbedömningen: "Ytterligare en inventering av Skaftslamkryparen har gjorts i strandkanten av Landvettersjön närmast planområdet (Sweco augusti 2018). Det bedöms som mycket osannolikt att skaftslamkrypan finns i inventeringsområdet då miljön är olämplig och inga individer påträffades vid inventeringen. Poängteras bör att området inte ligger inom planområdet, utan strax utanför."

Naturskyddsföreningen uppfattar kommunens hantering och bedömning av skaftslamkrypans förekomst och eventuell påverkan på dess miljö som väldigt rörig. Troligen finns skaftslamkrypa kvar där den hittades 2012 men av behovsbedömningen kan man få uppfattningen att den inte förekommer i området. Förekomsten av skaftslamkrypa måste förtydligas och påverkan på skaftslamkrypa måste beskrivas.

Naturskyddsföreningen är orolig för att förekomsten av skaftslamkrypa kan komma att påverkas negativt av planförslagens exploateringar. Dels finns risk för påverkan från dagvattenutsläpp och dels kan i planbeskrivningen inritad bryggbyggnation komma att påverka. Av länsstyrelsens rapport (se ovan) framkommer att: ”Arten tycks vara känslig för våg- och vindexposition eller mänsklig aktivitet vid livligt frekventerade badplatser, som rör om bottenstratumet.”. En etablering av bryggor och verksamhet vid stranden riskerar att orsaka aktiviteter som påverkar bottenstratumet på ett för skaftslamkrypa negativt sätt.

Förslaget och anspråken att ansluta planområdet med verksamheter vid Landvettersjöns strand bör utgå.

Invasiva arter

Vid stranden i berörd vik intill förslaget planområde förekommer sjögull som är en invasiv art. Sjögull är en för våra ekosystem främmande art som i lämpliga sjöar kan breda ut sig och ta över så att hela sjöar täcks av arten. Något som helt kan slå ut en sjös naturliga ekosystem. Oro finns för att arten kan spridas till nedströms liggande Rådasjön och Stensjön och där orsaka stor ekologisk påverkan. Återställningsåtgärder kan i så fall bli mycket kostsamma. Den föreslagna etableringen av bryggor och båtar i viken kan leda till att sjögull sprids. Detta vore mycket olyckligt och måste förhindras. Detta är ytterligare något som talar emot en etablering av bryggor och utökad verksamhet vid stranden. Förslaget om att ansluta planområdet med verksamheter vid Landvettersjöns strand bör utgå.

Strandskydd

Planområdet ligger precis intill Landvettersjön där det finns ett strandskyddat område. Enligt planbeskrivningen föreslås det att området skall knytas an till Landvettersjön med byggnationer och bryggor. Detta skulle i så fall ske i strandskyddat område.

Naturskyddsföreningen anser att stranden skall lämnas orörd. Det gäller även befintlig skogsvegetation som med hänsyn till naturvården och de nationella miljömålen bör lämnas orörd.

Dagvatten och vattenföroreningar

Dagvatten från planområdet måste tas om hand inne i planområdet. Förorenat dagvatten får ej nå vare sig Landvettersjön eller sjöns strandområde. Vid stranden förekommer exempelvis den starkt hotade växten skaftslamkrypa vilken kan påverkas negativt av förorenat dagvatten. Det bör utredas hur skaftslamkrypa eventuellt kan påverkas av utsläpp av dagvatten. Nedström Landvettersjön ligger även Rådasjön som utgör en viktig råvattentäkt för dricksvatten för både Mölndal och Göteborg vars vattenkvalitet påverkas av utsläpp uppströms.

Även under byggtiden kan föroreningar av vatten förekomma. Det är viktigt att detta vatten ej når till Landvettersjön och näraliggande bäck. Skyddsåtgärder bör vidtagas.

Betydande miljöpåverkan

Då det finns brister i genomförd naturinventering är det svårt att bedöma om förslaget innebär en betydande miljöpåverkan eller inte. Även oklarheter kring skaftslamkrypa vid sjöstranden och påverkan på den är oklart beskrivet och otillräckligt utrett.

Behovsbedömningen bör därför ses som preliminär till dess att ett bättre underlag tagits fram.

Kommentar: Yttrandet noteras. Naturvärdesinventering har genomförts i enlighet med gällande standard. Standarden säger att Naturvärdesinventeringen ska genomföras under perioden 1 april till 30 november under förutsättning att det är snö och isfritt samt att huvuddelen av biotopkvaliteterna och naturvårdsarterna kan identifieras och artrikedomen uppskattas eller mätas. Naturvärdesinventeringen genomfördes den 14 november och det var ingen snö eller is vid inventeringstillfället. Biotopkvaliteter och huvuddelen av naturvårdsarterna kunde vid inventeringstillfället uppskattas.

Frågan om skaftslamkrypa är inte längre relevant då planområdet i söder enbart sträcker sig över Boråsvägen och inga åtgärder planeras genomföras i området närmast sjön.

Bryggor ingår inte i detaljplaneförslaget och till granskningshandlingen föreslås att gångbro utgår. Den planerade bron från området till Landvettersjön har ersatts med en gångpassage i plan över Boråsvägen.

Föreslagen terräng i området innebär att området lutar in mot grönytan i mitten av området. Dagvatten leds på så vis till parkmark och renas genom öppendagvattenhantering innan det når Landvettersjön. Planområdet kan inte förväntas fördröja och rena dagvatten från väg 40 eller skapa ett skydd för eventuella utsläpp från farligt gods. Rening av dagvatten från riksväg 40 bör ske nära källan.

12. Mölndalsåns vattenråd, yttrande daterat 2019-02-01

Mölndalsåns vattenråd har i skrivelse från Härryda kommun daterad 2018-12-18 beretts tillfälle att yttra sig över rubricerat samråd.

Mölndalsåns vattenråd verkar för att vattnet inom Mölndalsåns 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 en samrådshandling för detaljplan med syfte att möjliggöra en ny varierad, tätbebyggd stadsdel med ca 750 bostäder och kommersiella lokaler, inklusive förskola och äldreboende. Planområdet är ca 15 ha och ligger vid Landvettersjön, i utkanten av Mölnlycke. Idag är planområdet en del av pågående bergtäkt, och gällande detaljplan planerad för verksamhet.

Utförd markundersökning, med fördjupad riskbedömning och översiktlig masshantlingsanalys, visar på att föroreningar av metaller, PAH, alifater, aromater och PCB, överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM), i 12 av 28 jordprover. KM motsvarar områdets framtida markanvändning. I sex prover uppvisas halter av antingen metaller, PAH och/eller petroleumkolväten över tillståndsklassen allvarligt. Två prover innehåller halter av antingen PAH eller alifater över tillståndsklassen mycket allvarligt.

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. Ett förslag på nytt vattenskyddsområde för Rådasjön finns och är ute för 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 tungt 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.

En VA- och dagvattenutredning finns som del av samrådshandlingarna. Dimensionering och utformning av avlopssystem inklusive pumpstation är en mycket viktig, för att minimera risk för bräddning av avloppsvatten till Landvettersjön. Bräddning av avloppsvatten nära råvattentäkten Rådasjön kan ha en väsentlig påverkan på råvattenkvaliteten.

Även dagvattenhanteringen beskrivs, och hur det inom detaljplanen ska säkerställas att omhändertagande och rening av dagvatten kan ske. Det nämns också att anläggandet av dagvattensystem tydligt ska regleras i avtal, för att säkerställa att dagvattensystemet blir utfört i sin helhet. Vattenrådet vill att även skötsel av dagvattensystemen ingår i avtalet.

Vattenrådet förespråkar liksom utredningen öppna dagvattenlösningar. Dagvattenutredningen tar också upp att riktvärden för miljö kvalitetsnormer och gränsvärden för utsläpp ska följas. Detta är positivt, och vi anser att utsläppsgränserna ska vara enligt riktvärdena, då recipienten ligger inom föreslagna vattenskyddsområdes 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. Vattenrådet vill att dagvattenutredningen kompletteras med förslag på uppsamlingsmagasin med avstängningsmöjlighet. 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 anläggas då området ligger inom strandskydd. Detta då 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, men det planerade brofundamentet, som också ligger inom strandskydd, bedöms inte ha samma negativa påverkan som t ex bryggor och kan därför godkännas.

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 noteras.

Detaljplaneförslaget och dagvattenutredningen har sin utgångspunkt i de skyddsföreskrifter som finns för Rådasjön som ytvattentäkt. Landvettersjön ingår i tillrinningsom-

rådet för Rådasjön och är en dricksvattentäkt för Mölndal stad och reservvattentäkt för Göteborg stad.

Inför granskning har en kompletterande dagvattenutredning tagits fram.

Föreslagen terräng i området innebär att området lutar in mot grönytan i mitten av området. Dagvatten leds på så vis till parkmark och renas genom öppen dagvattenhantering innan det når Landvettersjön. Uppsamling av dagvatten föreslås till exempel i makadamfyllda håligheter och infiltrerar likt ett svackdike med dräneringsledning i botten. Att anordna en avstängningsanordning i dagvattensystemet bör beaktas i detaljprojekteringskedet av dagvattensystemet.

Planområdet kan inte förväntas fördröja och rena dagvatten från väg 40 eller skapa ett skydd för eventuella utsläpp från farligt gods. Rening av dagvatten från riksväg 40 bör ske nära källan.

En gemensamhetsanläggning kommer att ansvara för drift och underhåll av vägar, dagvattensystem etc. En skötselplan tas inte fram i detaljplaneskedet utan får tas fram för varje anläggning i samband med projektering.

Detaljplanen omfattar inte några strandnära områden och innebär inte några åtgärder i anslutning till Landvettersjön. Gångbron över Boråsvägen som redovisades i samrådet har utgått ur förslaget.

13. Kretslopp och vatten, Göteborgs Stad, yttrande daterat 2019-01-31

Sektorn för samhällsbyggnad, Härryda kommun, har tagit fram en samrådshandling för detaljplan öster om Mölnlycke logistikcenter. Idag är planområdet en del av pågående bergtäkt, och i gällande detaljplan planerad för verksamhet. Den nya detaljplanens syfte för att möjliggöra en ny varierad, tätbebyggd stadsdel med ca 800 bostäder och kommersiella lokaler, inklusive förskola och äldreboende. Planområdet är ca 15 ha och ligger vid Landvettersjön, i utkanten av Mölnlycke.

En miljöteknisk markundersökning är gjord, med fördjupad riskbedömning och översiktlig masshanteringsanalys. Markundersökningen visar på föroreningar av metaller, PAH, alifater, aromater och PCB, överstigande Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM), i flertalet jordprover. KM motsvarar områdets framtida markanvändning. I några få punkter uppvisas även halter överskridande gränsvärde för mindre känslig markanvändning (MKM) av antingen metaller, PAH eller aromater. I grundvatten har PAH H detekterats, överskridande riktvärde avseende miljörisk i ytvatten.

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. Ett förslag på nytt vattenskyddsområde för Rådasjön finns och är ute för 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.

Kretslopp och vattens synpunkter

Kretslopp och vattens anser att detaljplanen ska anpassas till att uppfylla skyddsföreskrifterna för primär zon för Rådasjöns föreslagna vattenskyddsområde.

Området har visats tungt förorenat på spridda punkter. Förorenade massor kommer fraktas bort och omhändertags, 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.

En VA- och dagvattenutredning finns som del av samradshandlingarna. Dimensionering och utformning av avlopssystemet, inklusive pumpstation, är mycket viktigt, för att minimera risk för bräddning av avloppsvatten till Landvettersjön. Bräddning av avloppsvatten nära råvattentäkt kan ha en väsentlig påverkan på råvattenkvaliteten.

Även dagvattenhanteringen beskrivs, och hur det inom detaljplanen ska säkerställas att omhändertagande och rening av dagvatten kan ske. I utredningen nämns också att anläggandet av dagvattensystem tydligt ska regleras i avtal, för att säkerställa att dagvattensystemet blir utfört i sin helhet. Kretslopp och vatten vill att även skötsel av dagvattensystemen ingår i avtalet.

Kretslopp och vatten vill att dagvattenutredningen kompletteras med förslag på uppsamlingsmagasin med avstängningsmöjlighet. Detta är extra viktigt då dagvatten från riksväg 40 leds genom planområdet och vidare till Landvettersjön, och för området ligger precis invid sjön. Riksväg 40 är en primärt rekommenderad transportled för farligt gods. Uppsamlingsmagasin för dagvatten, med möjlighet att stänga utlopp, kan även användas vid uppsamling av släckvatten vid en eventuell brand.

Kretslopp och vatten förespråkar liksom utredningen öppna dagvattenlösningar. Dagvattenutredningen tar också upp att miljö kvalitetsnormerna ska uppnås och gränsvärden som Göteborgs stads mål- och riktvärden för utsläpp ska följas. Detta är positivt, och vi anser att utsläppsgränserna ska vara enligt riktvärdena. Då recipienten ligger inom föreslagna vattenskyddsområdes primära zon bör denna klassas som mycket känslig.

Kretslopp och vatten ska beredas möjlighet att yttra sig under kommande skeden i beslutsprocessen för fastställande av detaljplanen.

Kommentar: Yttrandet noteras.

Se även kommentar till yttrande 12. Mölndalsåns vattenråd.

Detaljplaneförslaget och dagvattenutredningen har sin utgångspunkt i de skydds föreskrifter som finns för Rådasjön som ytvattentäkt.

Inför granskning har en kompletterande markmiljöteknisk utredning genomförts. Denna har konstaterat att inom en del av området förekommer massor med halter PAH-H som överskrider riktvärdet för KM. Föroreningarna är starkt bundna och risken för urlakning bedöms vara mycket liten. Förslag till hantering av massor och platsspecifika riktvärden som enbart gör avsteg från PAH-H har tagits fram. Dessa har stämts av med kommunen inför granskning.

Inför granskning har en kompletterande dagvattenutredning tagits fram. Uppsamling av dagvatten föreslås till exempel i makadamfyllda håligheter och infiltrerar likt ett svackdike med dräneringsledning i botten. Att anordna en avstängningsanordning i dagvattensystemet bör beaktas i detaljprojekteringskedet av dagvattensystemet.

REMISSINSTANSER SOM INTE HAR NÅGOT ATT ERINRA

14. Skanova, yttrande daterat 2019-01-03

Skanova AB har tagit del av rubricerat ärende och har inget att erinra mot planförslaget.

Kommentar: Yttrandet noteras.

15. Gryaab, yttrande daterat 2019-02-06

Gryaab har tagit del av förslag till detaljplan för Bråta 2:139.

Vi har inte gått igenom alla handlingar, men konstaterar att detaljplanen ligger utanför riskområdet för Gryaabs bergsanläggning.

Därmed avstår vi från att vidare yttra oss i samrådet.

Kommentar: Yttrandet noteras.

SAMRÅD MED SAKÄGARE

16. Hulebäck 1:280, 1:58 och 2:23, yttrande daterat 2019-01-03

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/utfarter 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 stort utrymme. Är rondellen underdimensionerad så blir det stora återkommande reparationskostnader.

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 trafikproblem. 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 inkräcka 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 60-talet utan att det blivit av. Om inte någon parallellgata byggs så måste Boråsvägen breddas 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 avbärräcke.

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 Hulebäcken.

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 äldreboende 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 pool område på hotell. Det blir utmärkt med panorama fönster. 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 äldreboende 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.

Sammordning, 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. Aktuell detaljplan har utöver lagsatta krav om "samråd" och "granskningstiden" även använt sig av medborgardialog i form av att exploatören vid nio tillfällen genomförde en dialog i Mölnlycke i december 2017. Dialogen genomfördes med en pop up-truck med texten "Tycktrucken – framtidens boende med sjöutsikt i Mölnlycke? Tyck till", som ställdes upp på torget i Mölnlycke under onsdagar och samtliga helger i december fram till jul, 2017. Med hjälp av gatupratörer och visionsmaterial med bilder och information om projektet, fick förbipasserande chansen att tycka till och få veta mer om projektet.

Samrådstitiden var dessutom längre än vad som är lagstadgat eftersom samrådet inföll över jul och nyår.

Detaljplanen är stor i sin omfattning och en möjlighet till utökning av planområdet har inte setts som aktuell.

Inför granskning har trafikutredningen kompletterats.

Att beröra strandskyddet har inte ansetts aktuellt för aktuell detaljplan.

17. FKM Investor AB, Härryda-Hulebäck 1:594, yttrande daterat 2019-01-17

Eventuellt antagande av förslaget ska ta hänsyn till belastning på Boråsvägen. Boråsvägen har redan innan sedan införandet av trängselavgifter fått en markant utökning på trafiken. En utökning av antal bostäder och serviceenheter som finns på förslaget kommer belasta Boråsvägen ännu mer.

Utöver det ska gå och cykelbana rymma i planförslaget. Allt detta resulterar till att Boråsvägen ska bredas till så att det möter den hårda belastningen för att undvika trånga förflyttningar, fotgängarnas och cyklisternas säkerheter samt framkomligheter.

För normal förflyttning samt säkerhet av trafikanter bör hastigheten tillämpas och sänkas. Utbyggnad av rondeller vid lämpliga platser ska övervägas.

In och utfart till Rådanäsvägen som redan idag är farligt ska studeras och lämpliga åtgärder tas fram.

Busshållplatser

Ytterligare trafik av kollektiv fordon med säker av och påstigning av passagerare, med hänsyn taget till antal fordon och passagerare tvingar planet till en utökning av mark som ska tas i anspråk. En utökning av planområdet ska studeras och föreslås.

FKM:s inställning

FKM välkomnar kommunens ambitioner till nyttjande av mark norr om Boråsvägen med reservationer nämnda i punkterna ovan.

FKM är villigt att diskutera ingåendet i planändringar för sitt innehav av mark i anslutning till förslaget planområde.

***Kommentar:** Yttrandet noteras. Trafikutredningen har kompletterats inför granskning.*

Aktuell detaljplan kan ej reglera planändringar av mark i anslutning till förslaget planområdet.

18. Corem Bråta KB och Corem Mölnlycke KM, Bråta 2:136 och 2:150, yttrande daterat 2019-01-18

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 får härmed inkomma med yttrande och inställning till ovan exploateringsdrivet detaljplaneförslag.

Inställning

Corem avstyrker planförslaget mot bakgrund av att:

- detaljplanen står i strid med översiktsplanen för området,
- planerad bostadsbebyggelse lämpar sig inte i området,
- planerad bebyggelse hämmar pågående verksamhet på angränsande fastigheter, och
- hämmar framtida utveckling av närliggande fastigheter vars verksamhet bedrivs i enlighet med översiktsplan

Planförslag i strid med översiktsplan

Bråta industriområde är beläget mellan å ena sidan en grustäkt i väster och en bergtäkt i öster.

Härryda kommun har i översiktsplanen för området, ÖP2012, uttryckligen angivit att marken öster om industriområdet på kort sikt kan fortsätta utvecklas för industriändamål, vilket förefaller vara en lämpligare användning av marken.

Den aktualitetsprövning som kommunen beslutat om föranleder ingen annan bedömning.

Miljökonsekvenser bostadsändamål

Av miljötekniska markundersökningen fogad till detaljplanen framgår att marken i detaljplanerat område är förorenad. Markföroreningarna föranleder att bostadsbebyggelse, enligt Corem, inte är lämplig utveckling av området. Istället bör utveckling för industriändamål såsom översiktsplanen anger tillses.

De i till planförslaget fogade utredningarna avseende störande buller och luftemissioner från verksamheter inom industriområdet samt från transporter till och från verksamheterna visar samtliga att buller och luftemissioner förekommer men i inte tillräcklig omfattning för att avråda från planerad exploatering för bostadsändamål. Platsbesök har förvisso genomförts, emellertid endast på dagtid. Corems uppfattning är att ovanstående har underskattats i utredningen eftersom tung trafik trafikerar området i större utsträckning än vad handlingarna anger. Fordon med ljud alstrande kylaggregat är tämligen vanligt förekommande och transporter sker frekvent under dagtid samt i viss mån kvälls- och natttid. Detsamma gäller de fläktaggregat som byggnaderna är, eller kan komma att bli, utrustade med, vilka även dessa medför större ljudpåverkan, dygnet runt, än vad utredningarna anger.

Ovan angivna transporter till Bråta industriområde trafikerar Boråsvägen såväl öster som västerifrån. Någon annan tillfartsväg för dessa transporter finns inte idag och planeras inte heller i exploateringen av området. Någon förändring i denna trafik kommer således planförslaget inte medföra. Transporterna ovan kommer medföra såväl buller som trafikrisker för boende i det tilltänkta området. Dessa är dessutom nödvändiga för att bedriva verksamheter inom fastigheterna på Bråta industriområde.

Av ovan angivna anledningar är det Corems uppfattning att bebyggelse för bostadsändamål inte lämpar sig i anslutning till Bråta industriområde.

Intrång i äganderätten genom begränsning av verksamhet

Genom planförslaget och exploatering för bostadsändamål anser Corem att planförslaget verkar menligt på närliggande fastigheter inom Bråta industriområde. Översiktsplanen har sedan 2012 angivit att kommunens tänkta utveckling av området Bråta har varit att utveckla ytterligare mark för industriändamål, en utveckling som onekligen påverkat fastighetsägarnas strategi, förvärv och investeringar för fastigheten och sin egen verksamhet. Genom den nu motsatta utvecklingen som dessutom står i strid med översiktsplanen medför ett enligt Corems uppfattning väsentligt intrång i äganderätten till fastigheterna.

Genom att anlägga bostadsområdet i anslutning till industriområdet Bråta ställer dessutom efter färdigställande högre krav på de verksamheter som bedrivs på angränsande fastigheter. Anläggandet skulle direkt medföra ett intrång i fastighetsägarnas till angränsande fastigheter möjlighet till verksamhetsutveckling eller annan förändring av verksamheterna som där bedrivs idag – även detta i strid med den i översiktsplanen tänkta vidareutvecklingen för området.

Som ovan angivits angörs Bråta industriområde vägledes på Boråsvägen. Samtlig trafik till och från verksamheterna inom industriområdet trafikerar Boråsvägen både öster och väster ifrån. Såsom planförslaget är utformat, och då särskilt vad avser vägutredningen och förslaget till begränsningar av vägen, såväl avseende hastighet som hastighetsnående konstruktioner, kommer medföra att transporter till och från industriområdet be-

gränsas. Likaså kommer belastningen på refererad väg att öka genom byggnationen varmed tillfart och frånfart från Bråta industriområde begränsas ytterligare. Även detta är ett väsentligt intrång i fastighetsägarnas äganderätt enär fastigheternas verksamhets- och användningsområde begränsas menligt.

Kommentar: Yttrandet noteras. Det stämmer att gällande översiktsplan. ÖP 2012, inte överensstämmer med aktuell detaljplans intentioner. Dock är området utpekad i Härryda kommuns bostadsförsörjningsprogram 2019-2023, antaget av Kommunfullmäktige 2018-11-19. Ny översiktsplan arbetas fram med start i år, 2019. Se kommentar under punkt 1. Länsstyrelsen.

Planförslaget har utformats så att de anmälningspliktiga och tillståndspliktiga verksamheter som finns i anslutning till planområdet idag, ska kunna verka fortsatt oavsett ny detaljplan.

19. Mölnlycke företagcenter, Bråta 2:139 m.fl., bostäder m.m. vid Landvettersjön, Mölnlycke, yttrande daterat 2019-01-15

Vi finner inte vissa delar av förslaget godtagbart vad gäller gator och trafik samt kollektivtrafik.

Grustagsvägen som infartsgata

Det aktuella planområdet med beteckning 2:139 var initialt en tomt om ca. 3 300 m² med infart från Grustagsvägen och delades med fastigheten 2:135 och 2:141. Fastigheterna 2:139 samt 2:100 som var bergtrafiken gjorde en sammanslagning av fastigheterna vilket gjorde att även 2:100 fick rätt till Grustagsvägen. Under år 2011 ansåg dåvarande stadsarkitekten i Härryda att Grustagsvägens utfart var så pass farlig och olämplig för trafik att vägen skulle stängas av på mitten för genomfartstrafik. Stadsarkitekten ansåg att Fraktvägen var det mest lämpliga alternativet för in- och utfarter från fastigheterna.

Till fastigheten 2:135 finns två infarter dels en infart i nedre delen av tomten till en besöks- och boendeparkering, samt en infart i övre delen av tomten för leveranser osv. till fastigheten samt till personalparkeringen. Avstängningen av Grustagsvägen skulle innebära att fastigheten skulle få en infart till nedre delen av tomten via Boråsvägen/ Grustagsvägen och en infart via Fraktvägen till den övre delen av tomten till personalparkering. Detta förslag accepterades.

Det torde innebära även i dagsläget att Grustagsvägen egentligen inte är det mest lämpliga alternativ till in och utfartsgata för det nya bostadsområdet 80m planeras utan att Fraktvägen eller annat alternativ kan vara lämpligare.

Fastighetsbildning och intrång

Inför breddandet av Grustagsvägen och anläggning av ny busshållplats planeras ett intrång i Bråta 2:135 att avstå mark om 1 320 m². Båda dessa planer anser vi påverkar fastigheten och dess framtida värde negativt.

Breddandet av Grustagsvägen tar en stor del av tomten i anspråk och hamnar nära befintlig byggnad, där även träd, grindar, staket, belysning m.m. påverkas. Byggandet av ny hållplats i nedre delen av tomten tar även det en stor del av tomten i anspråk där det dessutom behöver ske ingrepp i en gammal mur. Båda ingreppen förändrar den parkliknande karaktären som omger byggnaderna och gamla herrgården. Det kan inte

heller sett till trafiksäkerheten vara lämpligt att flytta busshållplatsen närmare en skyddad kurva på Boråsvägen samt att in- och utfarten på Rådanäsvägen påverkas av placeringen av nya busshållplatsen.

Kommentar: Yttrandet noteras.

Trafikutredningen har kompletterats och planförslaget har arbetats om, exempelvis har busshållplatsen flyttats.

Genomförandedelen i planbeskrivningen har inför granskning kompletterats för att klargöra fastigheters ekonomiska och juridiska konsekvenser.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

20. Boende, Stenmursvägen 3, yttrande daterat 2019-01-17

Cykelbanan från Bråta återvinningsstation ner mot den planerade infarten till området är idag mycket osäker och behöver förbättras. Det behövs en cykelbana i vardera riktningen då skillnaden mellan hastighet på den som cyklar uppför och den som cyklar nerför skiljer väldigt mycket samt att om man kommer från Landvetter behöva kors Boråsvägen för att nå cykelbanan är inte acceptabelt. Hastigheten på den smala cykelbanan kommer lätt upp i >30 km/h och bör inte blandas med mötande cyklister och gående. Vidare så är det farligt att avsluta en cykelbana i nerförsbacke och tvinga ut cyklister i vägbanan. Cykelbanan borde förlängs fram till nästa uppförsbacke mot Landvetter. Jag anser att väg och trafikutredningen inte har tittat på säkerheten ur en cyklists perspektiv och att detta borde göras.

Kommentar: Yttrandet noteras. Aktuell detaljplan styr enbart utbyggnaden av g/c-väg inom plangränsen. Det är inte i dagsläget beslutat för att bygga ut gång- och cykelväg mer än förbi aktuellt område. Trafikverket äger resterande delar av Boråsvägen och har initierat en utredning om möjligheten att bygga en gång- och cykelväg öster om planområdet. Men inga medel finns avsatta för utbyggande så om och i så fall när den kan ske är i dagsläget oklart.

En ny kontinuerlig separerad cykelväg planeras utmed Boråsvägen till hållplats Solsen och vidare in till centrala Mölnlycke. Avsikten är att denna ska påbörjas 2020-2021. Detta anses vara en av grundförutsättningarna för fotgängare och cyklister för att nå upp till den goda mobilitet som beskrivs i mobilitetsutredningen.

Mölnlycke i december 2019

SAMHÄLLSBYGGNAD

Planenheten

Peter Wallentin

Verksamhetschef plan och bygglov

Kristina Stenström

Planarkitekt