

Detaljplan för Bråta 2:139 m fl.,

BRÅTA

i Mölnlycke, Härryda kommun

GRANSKNINGSUTLÅTANDE II

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

Planen antogs av kommunfullmäktige den 15 juni 2020. Länsstyrelsen upphävde den 21 oktober 2020 kommunens beslut att anta detaljplanen. Detaljplanen har nu reviderats och har därefter varit föremål för en ny granskning – Granskning II

GENOMFÖRANDE AV GRANSKNING II

Under tiden 18 januari – 15 februari 2021 har detaljplanen varit föremål för granskning enligt 5 kap. 18 § Plan- och bygglagen (2010:900) PBL. Granskningshandlingar sändes till remissinstanser och sakägare den 18 januari 2021 och har funnits tillgängliga i kommunhuset och på kommunens hemsida t.o.m. den 15 februari. Information sändes till sakägare den 18 januari 2021.

Annons infördes i Göteborgsposten samt i Lokalpressen den 18 januari 2021.

Innehåll

GENOMFÖRANDE AV GRANSKNING II	1
YTTRANDE UTAN SYNPKUNKTER.....	3
YTTRANDE MED SYNPKUNKTER.....	3
SAMMANSTÄLLNING.....	3
INKOMNA YTTRANDE	4
LÄNSSTYRELSEN OCH ANDRA STATLIGA MYNDIGHETER	4
Länsstyrelsen, Västra Götalands län yttrande daterat 2021-02-15	4
Trafikverket, yttrande daterat 2021-02-12	4
Lantmäteriet, yttrande daterat 2021-02-08	6
SGI, yttrande daterat 2021-02-09	7
INKOMNA YTTRANDE.....	13
ORGANISATIONER, FÖRENINGAR, BOLAG M FL	13
Härryda Energi, yttrande daterat 2021-01-28	13
Gryaab, yttrande daterat 2021-02-02	13
INKOMNA YTTRANDE	14
FASTIGHETSÄGARE OCH PRIVATPERSONER	14
1. Privatperson, skrivelse inkommen 2021-01-19	14
2. Privatperson, skrivelse inkommen 2021-01-23	14
3. Privatperson, skrivelse inkommen 2021-01-23	14
4. Privatperson, skrivelse inkommen 2021-01-26	14
5. Privatperson, skrivelse inkommen 2021-01-26	15
6. Privatperson, skrivelse inkommen 2021-01-27	16
7. Fastighetsägare, tre skrivelser inkomna 2021-02-08	17
8. Privatpersoner, skrivelse inkommen 2021-02-15	24
ÄNDRINGAR EFTER GRANSKNING	25
Inför antagande revideras planförslaget på följande punkter:.....	25
Organisationer mm som inte fått sina synpunkter tillgodosedda	25
Sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda.....	25

INKOMNA YTTRANDEN

Under granskningstiden har totalt 12 st yttranden inkommit till kommunen, varav två yttranden hade samma avsändare. Av dessa hade ett yttrande inga synpunkter på förslaget och 11 st hade synpunkter.

YTTRANDEN UTAN SYNPUNKTER

Gryaab

YTTRANDEN MED SYNPUNKTER

Länsstyrelsen	Trafikverket
Lantmäteriet	SGI
Härryda Energi AB	GRYAAB
1 st sakägare	8 st privatpersoner

SAMMANSTÄLLNING

Frågorna om hälsa och säkerhet, där det tidigare funnits synpunkter på stabilitet, bedöms av länsstyrelsen nu vara hanterade så att överprövning inte blir aktuell. Fortsatt utveckling av övergripande trafikfrågor efterfrågas. Frågor kring hantering av gemensamhetsanläggning för bergsslänter och mobilitetsåtgärder har framförts. Förtydliganden av bestämmelser för geoteknik samt uppföljning av utredningar och åtgärder vid utbyggnad har efterfrågats och lagts in i planhandlingarna.

Sakägare och privatpersoner har framfört frågor på underlaget för trafikfrågorna. Det gäller bland annat sänkning av hastigheten till 40 km/h på Boråsvägen inom planområdet. Separat GC-väg längs Boråsvägen på hela sträckan Mölnlycke – Landvetter efterfrågas. Rondell föreslås för områdets tillfart liksom ny avfart från riksväg 40 i anslutning till planområdet för att minska trafiken på Boråsvägen. Förslag framförs även om nya huvudvägar parallellt med Riksvägen samt söder om Landvettersjön. Busshållplatsens läge och utformning av har ifrågasatts.

Områdets påverkan på buller för boende i området kring planområdet befaras bli störande söder om Landvettersjön genom ökning av trafiken på Boråsvägen.

Förslaget om höga byggnader i trä ifrågasatts ur brandsynpunkt. Information om hantering av eventuella skador på angränsande byggnader efterfrågas.

Oro för påverkan på befintliga bostäder kring planområdet för skador vid sprängning har framförts.

Synpunkter framförs också på annan planering inom kommunen såsom Landvetter Södra och Mölnlycke centrum.

Samtliga yttranden har överlämnats till exploatören för kännedom och underlag för kommande utbyggnad.

INKOMNA YTTRANDE

LÄNSSTYRELSEN OCH ANDRA STATLIGA MYNDIGHETER

Länsstyrelsen, Västra Götalands län yttrande daterat 2021-02-15

Länsstyrelsens samlade bedömning

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

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Mellankommunal samordning blir olämplig.
- Miljö kvalitetsnormer (MKN) inte följs
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Synpunkter på granskningshandlingen

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen fördjupat och utvecklat sina ställningstagande inom geoteknik i planområdet. Länsstyrelsen bedömer att kommunen genom sina tydliggöranden i plankarta och planbeskrivning redovisat att tillfredställande stabilitet kan uppnås genom föreslagna åtgärder.

Länsstyrelsen anser att tidigare synpunkter i all väsentlighet har beaktats.

Kommentar:

Yttrande noteras.

Trafikverket, yttrande daterat 2021-02-12

Ärendet

Trafikverket har tagit del av ärendet gällande granskning av detaljplan på fastighet Bråta 2:139 i Härryda kommun. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för cirka 850 bostäder, kontor, grönområden och service såsom förskola, äldreboende samt centrumverksamheter.

Infrastruktur

Planområdet ligger intill de statliga vägarna riksväg 40 och väg 540 (Boråsvägen). Norr om planområdet löper 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. Riksväg 40 är även rekommenderad primär väg för farligt gods och funktionellt prioriterad väg för gods, långväga och dagliga personresor samt kollektivtrafik. Öster om planområdet sträcker sig 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 riksväg 40 med syfte att användas vid icke planerade avstängningar av vägen, exempelvis vid olycka. Därför är det viktigt att bibehålla en god framkomlighet för alla typer av fordon på väg 540.

Förändringsärende – Väg 540 (Boråsvägen)

Härryda kommun har efter samrådet initierat ett förändringsärende för övertagande av del av väg 540 som löper parallellt med planområdet. Trafikverket har beslutat att förändra Härryda kommun väghållningsområde, 2020-09-22 (TRV 2020/90913).

Avtal för terrassering – Riksväg 40

Medfinansierings- och samverkansavtal, för kommande terrassering, är träffat mellan parterna Trafikverket och Härryda kommun, 2020-04-29 (TRV 2020/22127). Avtalet innebär att kommunen bekostar massutfyllnad och nytt vägdikey inom statligt ägområde, massutfyllnad och ny skyddsvall inom exploatörens anläggning samt Trafikverkets bevakning av åtgärder. Trafikverket ser framemot fortsatt dialog i ärendet.

Tidigare samråd

Trafikverket har yttrat sig i ett tidigare samrådsskede, 2019-01-25 (TRV 2018/136905), och hade då synpunkter rörande: Översiktsplan, Hastighet på väg 540, Riskreducerande åtgärder på riksväg 40, Trafikutredningen – åtgärder på väg 540 (Boråsvägen), Mölnlyckemotet, Gångbro över väg 540, Samordning detaljplan och vägplan, Trafikverkets ledtider, Cykling längs väg 540, Mobilitetsutredningen, Kollektivtrafik, Dagvatten, Trafikbuller, Luftkvalitet.

Tidigare granskning

Trafikverket har yttrat sig i ett tidigare granskningsskede 2020-03-04 (TRV 2020/9746), och hade då synpunkter rörande: Förändringsärende, Avtal för terrassering, Påverkan på Mölnlyckemotet, Svängradie i vändplats, Vägfältsbredd Boråsvägen, Kvartersmark i vägområde, Dagvattenhantering, Luftkvalitet. De flesta av Trafikverkets tidigare synpunkter har blivit omhändertagna till granskningsskedet. Vissa synpunkter har förändrats då förutsättningar i området och planförslaget till viss del har förändrats.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har tagit del av den utredning som redovisar kapaciteten för korsningspunkten mellan Boråsvägen och Säterivägen söder om Mölnlyckemotet. Simuleringarna i utredningen visar att belastningsgraden på Säterivägen, i sydlig riktning från Mölnlyckemotet mot korsningspunkten, under eftermiddagens maxtimme är på 0.9. Det innebär att belastningen överstiger önskvärd standard enligt Trafikverkets rekommendationer på 0.8.

Kommunens exploatering innebär ökad trafikalstring bl.a. i södergående riktning på Säterivägen. Det kan innebära köbildning från korsningspunkten till Mölnlyckemotet som i sin tur kan innebära att trafiken som ska av från riksväg 40 västerifrån på rampen blir mer stillastående. En konsekvens av det kan bli att det bildas kösvans ut på riksväg 40.

Trafikverket vill se en mer detaljerad systemanalys som innefattar Mölnlyckemotet samt korsningspunkten mellan Boråsvägen och Säterivägen. Det behövs en utredning för att säkerställa att Mölnlyckemotet har tillräcklig kapacitet så att kommunens exploatering i längden inte innebär försämrade trafiksäkerhet på riksväg 40.

Om belastningsgraden i motet överskrider finns risken för olyckor på riksväg 40 som en möjlig konsekvens. En utredning ska visa att eventuell köbildning inte påverkar Mölnlyckemotet negativt samt att Mölnlyckemotet har tillräcklig kapacitet. Alternativt visar kommunen på genomförbara åtgärder som kan göra planförslaget acceptabelt. Det är viktigt att det säkerhetsställs innan detaljplanen antas att Mölnlyckemotet klarar av att hantera de tillkommande trafikflödena som detaljplanen kommer generera.

Trafikverket ser fram emot fortsatt dialog i ärendet.

Kommentar: *Yttrandet beaktas. Härryda kommun instämmer som tidigare i Trafikverkets bedömning kring fortsatt behov av att kartlägga Mölnlyckemotets kapacitet. Däremot anser kommunen att sådan uppgift inte bör belasta enskild detaljplan. Kommunen avser att fortsätta samverka med Trafikverket kring Mölnlyckemotet med omnejd. Samverkan omfattar flera projekt och en större helhet än påverkan från denna detaljplan. Kapacitetsberäkningar för korsningspunkten mellan Boråsvägen och Säterivägen har genomförts med prognostiserade trafikmängder under förmiddagens och eftermiddagens maxtimmar år 2030. Som underlag till prognostiserade trafikflöden har trafikmätningar från oktober 2015 använts tillsammans med kommunens trafikprognos för år 2030. Kapacitetsberäkningar har genomförts med verktyget Capcal (version 4.5). Kapacitetsstärkande åtgärder i form av tillkommande körfält österifrån för buss har adderats samt att två nya gång- och cykeltunnlar tillkommer under Boråsvägen och Säterivägen.*

Känslighetsanalysen visar belastningsgrader på Säterivägen från norr och Boråsvägen från öster om 0.90 respektive 0.85 vilket är något över de önskvärda belastningsgraderna i en cirkulationsplats enligt Trafikverket. Beräkningarna visar dock på relativt korta kölängder på cirka 3 fordon i snitt under eftermiddagens maxtimme för de båda tillfarterna.

Lantmäteriet, yttrande daterat 2021-02-08

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade december 2020) har följande noterats:

Delar av planen som bör förbättras

UPPLYSNINGAR PÅ PLANKARTAN

En ruta med upplysningstexter om tex färdigt golv har införts i plankartan efter föregående granskningsskede. Enligt Boverket rekommendationer i PBL-kunskapsbanken så saknar dessa typer upplysningar lagstöd och bör således anges i planbeskrivningen istället.

GEMENSAMHETSANLÄGGNING FÖR BERGSLÄNTER

Kommunen har under rubriken "Gemensamhetsanläggning" i planbeskrivningen angett att en gemensamhetsanläggning för bergsslänter är tänkt att bildas. Kommunen anger att slänterna kräver vissa åtgärder för att möjliggöra byggnation i enlighet med detaljplanen, vilket skulle kunna motivera att villkoren i Anläggningslagen bedöms som uppfyllda. Om släntanläggningarna inte behövs för byggnationen kan det annars vara tveksamt att väsentlighets- och båtnadsvillkoren i Anläggningslagen anses uppfyllda.

För att det ska vara tydligt för de blivande fastigheter som är tänkt att delta i gemensamhetsanläggningen bör det därför även framgå från planbeskrivningen vilka byggrätter i planen som är beroende av dessa åtgärder och som således ska delta i gemensamhetsanläggningen.

MOBILITETSÅTGÄRDER

I planbeskrivningen framgår det att en utredning kring mobilitetsåtgärder tagits fram tillsammans med planförslaget. Det framgår även att exploateringsavtalet ska reglera exploatörens ansvar för genomförandet av mobilitetslösningar. Lantmäteriet är tveksam till att vissa av de mobilitetsåtgärder som anges under rubriken ”Tekniska frågor->Parkerings” i planbeskrivningen är långsiktiga åtgärder för att tillgodose parkeringsbehovet inom planen och därmed inte är lämpliga som kompensationsåtgärder. Lantmäteriet är även fundersam till hur sannolikt det är att de åtgärderna faktiskt genomförs alternativt upprätthålls under en längre tid.

***Kommentar:** Yttrandet noteras. Avsikten med upplysningarna är att fästa fokus på vissa frågor. Kommunen är medveten om detta inte är juridiskt bindande. Frågorna utvecklas i planbeskrivningen. Det pågår en omfattande utvecklingen inom mobilitet. Liksom med traditionell hantering kan prognoserna slå fel. Kommunen bedömer att de åtgärder som redovisas och avtal angående dessa i tillräcklig grad säkerställer områdets behov.*

SGI, yttrande daterat 2021-02-09

Statens geotekniska institut (SGI) har från Länsstyrelsen Västra Götalands län erhållit kompletterande underlag för rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI har tidigare lämnat yttrande 2019-01-25, 2020-02-19, 2020-07-07 och 2020-09-14. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en ny varierad, tätbyggd och grön stadsdel i östra Mölnlycke med cirka 850 bostäder, kontor, grönområden och service såsom förskola, äldreboende och centrumverksamheter.

Underlag:

- Planbeskrivning – Detaljplan för Bråta 2:139 m.fl. Bostäder m.m. vid Landvettersjön i Mölnlycke, Härryda kommun, Granskningshandling daterad december 2020
- Plankarta - Detaljplan för Bråta 2:139, Bråta i Mölnlycke, Härryda kommun
- Detaljplan för Bråta 2:139, Bråta i Mölnlycke, Härryda kommun, Samrådsredogörelse daterad december 2020
- Härryda, Bråta 2:139, detaljplan, Stabilitetsutredning vid park i öster om Lakehouse, Geos, daterad 2020-11-27
- Härryda, Bråta 2:139 m.fl., Detaljplan, Teknisk PM Geoteknik, Norconsult, daterad 2020-04-02, rev 2020-11-27

SGI:s synpunkter

I Planbeskrivningen daterad april 2020 angavs att ”Totalstabiliteten inom och kring planområdet bedöms vara tillfredställande enligt genomförd utredning” SGI:s bedömning var att de geotekniska utredningarna visade att ovanstående text var felaktig, då stödkonstruktioner erfordras på ett flertal ställen inom området för att uppnå erforderlig stabilitet. I Planbeskrivning daterad december 2020 har ovanstående ändrats till: ” I större delen av planområdet bedöms totalstabiliteten vara tillfredställande, men i några områden måste stabilitetsförbättrande åtgärder genomföras i samband med utbyggnad vilket är en acceptabel skrivning.

Nedan redovisas SGI:s synpunkter på de skyddsbestämmelser, administrativa bestämmelser och bestämmelser avseende utförande som redovisas i planbeskrivning och på plankarta för delområden:

1) Nordöstra delen av området

m2: Bergsäkringsåtgärder ska utföras. Åtgärder ska godkännas av sakkunnig bergtekniker, 4 kap. 12 § 1 st. 1 p.

a1: Startbesked för inte ges för bygnadsverk förrän bergsäkringsåtgärder utförts inom och i anslutning till byggrätt 4 kap. 14 § 1 st. 4 p.

m2: gäller för delområde markerat med grönt i bilden nedan till vänster. **a1** gäller delområde markerat med orange i bilden nedan till höger



m7: Stabilitet för vall inom område betecknat med m3 ska säkras genom anläggande av stödkonstruktion eller annan geoteknisk åtgärd. Åtgärden ska godkännas av sakkunnig geotekniker 4 kap. 14 § 1 st. 4 p.

a7: Startbesked får inte ges för bygnadsverk förrän i bestämmelser m7 föreskriven åtgärd kommit till stånd eller i bygglov kan visas vara del av bygnadsverket, 4 kap. 14 § 1 st. 4 p.

m7: gäller för delområde markerat med orange i bilden nedan till vänster. **a7** gäller delområde markerat med grönt i bilden nedan till höger



SGI har inget att erinra mot ovanstående bestämmelser

2) Sydöstra delen av området

m5: Inom betecknat område ska stödkonstruktion anläggas. Åtgärden ska godkännas av sakkunnig geotekniker, 4 kap. 12 § 1 st. 1 p.

a4: Startbeske får inte ges förrän i bestämmelse m5 föreskriven åtgärd kommit till stånd eller i bygglov kan visas vara del av byggnadsverk, 4 kap. 14 § 1 st. 4 p.

m5: gäller för delområde markerat med grönt i bilden nedan till vänster. **a4** gäller delområde markerat med orange nedan till höger



b8: Grundläggning ska ske genom pålning, 4 kap. 16 § 1 st. 1 p.

m6: Stödkonstruktion eller annan geoteknisk åtgärd för uppföras. Åtgärden ska godkännas av sakkunnig geotekniker, 4 kap. 12 § 1 st. 1 p.

b8: gäller delområde markerat med orange i bilden nedan till vänster, **m6:** gäller för delområde markerat med grönt i bilden nedan till höger



SGI har inget att erinra mot ovanstående bestämmelser

3) Sydöstra delen av området

m8: Inom betecknat område ska markens totalstabilitet säkras genom anläggande av stödkonstruktion eller begränsade släntlutningar i kombination med lastkompensering som säkerställer att tillfredsställande totalstabilitet uppnås. Åtgärden ska godkännas av sakkunnig geotekniker, 4 kap. 12 § 1 st. 1 p.

a5: Startbesked får inte ges för byggnadsverk inom område som belagts med skyddsbestämmelse m8 förrän i bestämmelsen föreskriven åtgärd inom det berörda området kommit till stånd eller i bygglov kan visas vara del av byggnadsverket, 4 kap. 14 § 1 st 4 p.

m8: gäller delområde markerat med grönt i bilden nedan till vänster, **a5:** gäller för delområde markerat med orange i bilden nedan till höger



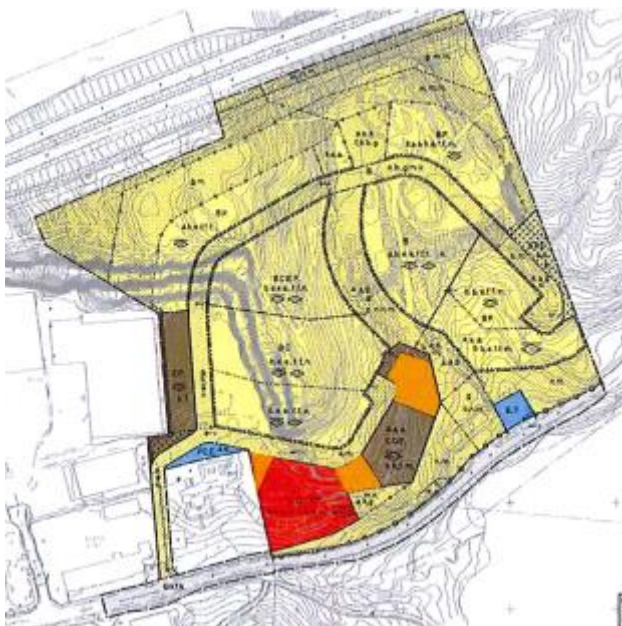
b8: Grundläggning ska ske genom pålning

m6: Stödkonstruktion eller annan geoteknisk åtgärd får uppföras. Åtgärden ska godkännas av sakkunnig geotekniker, 4 kap. 12 § 1 st. 1 p.

b8: gäller delområde markerat med grönt i bilden nedan till vänster, **m6:** gäller för delområde markerat med orange i bilden nedan till höger



SGI har ingen erinran mot ovanstående bestämmelser, förutom att administrativ bestämmelse **a5** också bör gälla för området markerat med orange enligt figur nedan.



4) Övrigt

Krav på marklov enligt nedan gäller för flertalet av områdena beskrivna ovan.

a6: Inom betecknat område krävs marklov för schakt- och utfyllnadsarbeten, 4 kap. 14 § 1 st. 4 p.

SGI har ingen erinran mot ovanstående bestämmelse

5) Boråsvägen

I SGI:s yttrande 2020-09-14 rekommenderades att kompletterande undersökningar bör utföras, för att erhålla parameterunderlag för stabilitetsberäkningar av Boråsvägen mot Landvettersjön.

Kompletterande undersökningar har utförts med CPT-sondering, trycksondering, vingförsök, kolvprovtagning och skruvprovtagning. Erforderliga indata till stabilitetsberäkningarna har erhållits. Stabilitetsberäkningarna har utförts som visar att stabiliteten för Boråsvägen är tillfredsställande.

Övriga synpunkter

SGI vill även påpeka att hittills utförda undersökningar inte uppfyller detaljerad utredningsnivå. För att dimensionera erforderliga förstärkningsåtgärder i projekteringskedet krävs kompletterande undersökningar.

Sammanfattning

SGI har ur geoteknisk säkerhetssynvinkel ingen erinran mot planförslaget, förutom synpunkt under 3) Sydvästra delen av området, ovan.

Kommentar: Ytrandet beaktas. Bestämmelsen a5 gäller även i de områden i den sydöstra delen som SGI efterfrågar. Detta förtydligas genom den kompletterande administrativa plankartan. Planbeskrivningen har kompletterats angående att administrativa bestämmelser inte avgränsas av egenskapsgränser utan av administrativ gräns, användningsgräns eller planområdesgräns. Beskrivningen har uppdaterats angående att kompletterade geotekniska utredningar som uppfyller en detaljerad utredningsnivå ska utföras i senare skede så att föreslagna förstärkningsåtgärder dimensioneras korrekt. Detta bevakas vid bygglovgivning i enlighet med planens bestämmelser.

INKOMNA YTTRANDE

ORGANISATIONER, FÖRENINGAR, BOLAG M FL

Härryda Energi, yttrande daterat 2021-01-28

Härryda Energi har sett över handlingarna rörande detaljplan för Wendelstrand.

Härryda Energi har varit i kontakt med Wendelstrand och beslutat om preliminära placeringar av transformatorstationer. Dessa stämmer med detaljplanen och inga synpunkter finns.

Härryda Energi och Wendelstrand har även fört en dialog kring eventuella åtgärder på den befintliga 40kV ledning som går utmed området. Härryda Energi har meddelat att vi kommer vara behjälpliga med förslag på möjlig justering av luftledningen med beställare som i sin tur står för kostnaderna i samband med åtgärden. Större förändring i form av kabelfiering genom området är inte möjlig i detta fall.

I övrigt har Härryda Energi inga synpunkter på detaljplanen och ser fram emot ett vidare samarbete kring området.

***Kommentar:** Yttrandet noteras.*

Gryaab, yttrande daterat 2021-02-02

Gryaab har granskat de uppdateringar och det nya material som tillkommit i detaljplan Bråta 2:139 m.fl, WENDELSTRAND. Gryaab har inte något nytt att tillägga utan hänvisar till tidigare remissvar lämnade 2019-02 samt 2020-02.

***Kommentar:** Yttrandet noteras.*

INKOMNA YTTRANDE

FASTIGHETSÄGARE OCH PRIVATPERSONER

1. Privatperson, skrivelse inkommen 2021-01-19

Har "Rätt fart i Staden" beräkningar gjorts på sänkningen till 40km/h som föreslås på Boråsvägen?

På en väg som t.ex. nuvarande Benarebyvägen inom tätbebyggt område, så visade ju denna att "rätt hastighet" är 60 km/h fast vägen korsas av mängder med barn.

Jag tycker väl det är rätt med 40 km/h vid Wendelsstrand, men bör ju följa samma beräkningar som övriga vägar inom Mölnlycke. Så ser fram emot sänkning på Benarebyvägen.

Kommentar: Underlag för sänkning av hastigheten har tagits fram genom trafikutredningen. Fysiska åtgärder ska anordnas för att säkra att trafikanterna sänker hastigheten. Detta har också stämts av vid möte med Trafikverket.

2. Privatperson, skrivelse inkommen 2021-01-23

Gamla Boråsvägen är redan hårt belastad och det ligger många bostäder längs denna väg. Det krävs en ny avfart mot riksvägs 40 i anslutning till detta område.

Kommentar: Yttrandet noteras. Se kommentar ovan till Trafikverket och nedan "3 Privatperson".

3. Privatperson, skrivelse inkommen 2021-01-23

Jag anser att det behöver finnas en ny avfart från motorvägen direkt till det nya bostadsområdet, så att inte trafiken skall gå förbi direkt vid Solstengärdet.

Vidare anser jag att man behöver fundera på hur de boende skall ta sig till Solstens busshållplats och centrum, förslagsvis inte via de smala gatorna genom Hagaslätt.

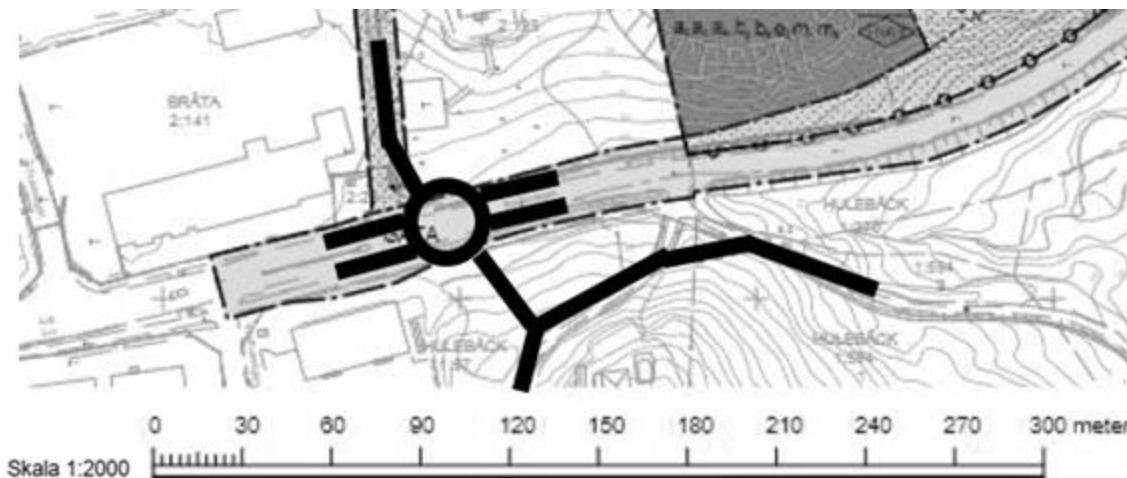
Kommentar: Yttrandet noteras. Nytt mot hanteras separat och ingår inte i detaljplanens uppdrag. Förslag finns om gång- och cykelbana längs Boråsvägen mellan Bråta och Solsten men ligger utanför detaljplanens gräns.

4. Privatperson, skrivelse inkommen 2021-01-26

Enligt SWECOs trafikutredning beräknas bebyggelsen belasta G:a Boråsvägen med ett dagligt tillskott av drygt 4000 trafikrörelser. Dessa skall integreras med ca 4000 trafikrörelser österut och drygt 5000 rörelser västerut på G:a Boråsvägen - i en föreslagen 3-vägs korsning!!!! Detta är ingen bra trafiklösning.

Att komma ut från planområdet kan vara svårt p gr av passerande trafik på G:a Boråsvägen. Detta medför stor olycksrisk bl.a. då biltrafiken dessutom skall samsas med cyklar och gångtrafik till och från busshållplats. Då G:a Boråsvägen är relativt smal kan

trafikolyckor medföra totalstopp för förbipasserande lastbilar och bussar. En rondell är en säkrare lösning: Man bör då samtidigt ansluta lokalvägarna på södra sidan G:a Boråsvägen. Se nedanstående skiss.



Kommentar: Korsningen vid områdets tillfart kommer att kompletteras med vänstersvängfält för trafik som kommer västerifrån. Beräkning av framkomlighet vid tillfarten har gjorts i trafikutredningen. Belastningsgraden år 2040 ligger mellan 0,11 och 0,44 i de olika köriktningarna. Gränsvärdet för god servicenivå är mindre än eller lika med 0,6.

5. Privatperson, skrivelse inkommen 2021-01-26

- Frågetecken om brandsäkerheten för trähus enligt bifogat dokument med synpunkter från Boverket, Räddningstjänsten i Storgöteborg samt inte minst från RISE (se länken)
- Frågetecken vilken part som ansvarar för en fungerande infrastruktur kring Wendelstrand som sträcker sig över genomfartsvägen, framgår inte av trafikutredningen.

Privatpersonen bifogar e-post mellan sig och Boverket samt Räddningstjänsten.

Privatpersonen: Jag har hört med arkitekter och det verkar inte finnas tester utförda av höghus i trä, mer av problemformuleringar, typ nedan från RISE:

<https://www.ri.se/sv/berattelser/varfor-bygger-vi-inte-fler-hoghus-i-tra>

Detta är ju inget som lugnar en konsument, för det verkar finnas en del problem som kan uppstå. Kanske framtidens byggsandal, typ enstegstätningen?

Privatpersonen: Märkligt att Boverket skickar svar på min fråga till Räddningstjänsten? Jag får tacka Räddningstjänsten att jag ändå fick svar från er båda.

Jag tolkar Boverkets svar att byggherrarna har eget ansvar för att följa Boverkets byggregler, men med stort utrymme för att välja lämpligt material. För konsumenten innebär det att man inget kan vara säker på att material är testat och säkerställt.

Ett talande exempel är den sk enstegsmetoden för tätning av husfasader, som blev ett totalt fiasko vad gäller läckage och kan knappast varit ordentligt utprovat. Detsamma kan ju gälla brandsäkerhet, vilken då anses vara mer allvarlig. Vi konsumenter får förlita oss på Räddningstjänstens förebyggande arbete som jag hoppas är mer proaktivt än Boverkets. Frågan är om det

finns exempel på liknande områden med höghus som är byggda i trä och kontrollerade eller om utvecklingen är på experimentstadiet, som fallet var med enstegsmetoden?

Räddningstjänsten: Precis som Boverket skriver i sitt svar finns det inget krav idag som uttryckligen begränsar höjden på träbyggnader. Byggreglerna innehåller en mängd brandregler som ska uppfyllas oavsett materialval.

Räddningstjänsten Storgöteborg är en remissinstans i kommunens arbete med både detaljplaner och byggärenden och granskar då regeluppfyllnaden med avseende på brandskydd och räddningsinsatser.

Boverket: Sedan 1994 finns det inga regler som begränsar höjden på trähus.

Kraven gällande brandsäkerhet är funktionsbaserade. Detta innebär att byggnaden måste uppfylla vissa funktioner och utifrån dessa krav kan material och konstruktioner väljas fritt. Exempel på ett funktionskrav är till exempel att brandavskiljande byggnadsdelar mellan lägenheter ska stå emot brand i en timme, det vill säga uppfylla brandteknisk klass EI 60.

Kraven utgör en lägsta nivå för vad som är tillåtet och återfinns i Boverkets byggregler avsnitt 5. Det innebär att du som byggherre har ett stort utrymme att välja t.ex. de material som du önskar förutsatt att funktionerna och samhällets minimikrav uppfylls.

Privatpersonen: Jag var i morse på visning för ett nybyggnadsprojekt i utkanten av östra Mölnlycke, se <https://www.wendelstrand.se/om-wendelstrand/>.

Byggherrar är Next Stop ihop med BRA Bygg i Göteborg, Deras huvudidé är här att bygga helt i trä, även höghus upp till 10 våningar, för att uppnå miljövänligt byggande.

Men det finns ju också en säkerhetsaspekt, hur högt får man bygga helt i trä? Tidigare regelverk innebar ju begränsningarna av höjden för en träbyggnad, är de ändrade?

***Kommentar:** som bl.a. framgår av Boverkets svar har reglerna kring träbyggnad ändrats. Det ställs krav på konstruktionerna avseende brandskydd, utrymningsvägar etc. Detta kommer att bevakas vid genomförandet.*

6. Privatperson, skrivelse inkommen 2021-01-27

Vi bor i Källdalen/Bårhult, angränsande till detta område för Wendelstrand. Kommer det att göras besiktningar av våra fastigheter? Jag tänker kanske närmast på att det kan bli sättningar och förändringar på fastighet och tomt, när det kommer till sprängning och borrhning på Wendelstrand-bygget. Läste även att det så småningom planeras en etapp 2, öster om etapp 1. Hur påverkar det oss? Önskar svar och mer info.

***Kommentar:** Ansvaret för eventuella skador på byggnader och anläggningar på angränsande fastigheter ligger på de som genomför sprängningsarbetena. De gör bedömning om påverkan och efterföljande eventuella besiktningar som behövs*

7. Fastighetsägare, tre skrivelser inkomna 2021-02-08

Skrivelse 1

Det kan här bara bli en kort invändning av vad som vi tycker är fel, och varför vi protesterar mot DETALJPLANEN utformning. Skrivelsens omfattar en sida, till det är bifogade ytterligare 4 sidor text, samt ytterligare 4 sidor text som är skrivna till byggherren Bra Bygg för projektet Wendelstrand.

Bygglovs ansökan omfattar flera hundra sidor text och ritningar. Utredningar lika så. Till det så kommer Härryda Kommuns handlingar. Att vi, då skulle gå in i detalj på allt som vi anser vara olämpligt är omöjligt. Inte ens Härryda Kommun har gjort detta. Och det är därför som förslaget ser ut som det gör.

I nära 60 år har olika förslag för Boråsvägens utformning utmed sjön Gröen föreslagits, med en gång/cykelbana. Inget av allt som utarbetats under åren har resulterat i ett förslag.

Det finns offentliga utredningar beträffande busshållplatser, cirkulationsplatser, övergångsställen och mängder av förhållanden utmed en så stor led som Boråsvägen.

Inte minst anslutningar vare sig det är bostäder eller industriområden. Det verkar som om alla dessa erfarenheter totalt ignoreras. Istället för att få en långsiktig hållbar lösning, och på bästa möjliga sätt lösa problemen. Så prioriteras föråldrad billig lösningen, alla problem skjuts på framtiden.

En del av vad som jag skrivit kommer säkert att betraktas som förolämpningar, och inte ha med invändningar mot planarbeten. Det är en i stort set en korrekt iakttagelse, men det är skönt att ”skriva av sig”. Jag har tidigare haft med kommunala tjänstemän att göra, mitt intryck av dessa tjänstemän är att de är ”inkompetenta, lata och ohederliga”. Efter som jag inte vill ha några fördomar mot enskilda individer, så måste jag betrakta alla kollektivt likadant. Skulle jag råka på ett annat betande så får det betraktas som positivt av just den personen, och inget som gäller generellt i kommunen.

Skrivelse 2

Planområdet kallas Wendelstrand, och placeringen är på en ej ännu avslutad bergstäckt. Planen antogs av kommunfullmäktige 2020-06-15. Länsstyrelsen beslutade 2020-10-21 att upphäva planen på grund av osäkerhet kring markens stabilitet. Av handlingarna framgår att det är det enda skälet till upphävande av detaljplaneförslaget. Övriga invändningar speciellt beträffande Boråsvägen finns bara som mindre bisatser.

Att det är Länsstyrelsen som upphäver beslutet ser jag som ett friskhetstecken av Länsstyrelsen. Att kommunfullmäktige däremot godkänt planen är märkligt, trots kännedom om hållfastheten. Jag och några andra var på detta område med planer åren 1977 – 1983, efter att flygfältet och motorvägen var byggda. Ursprunget var att det eventuellt skulle byggas en bro över Landvettersjön. Det fanns planer på en omläggning av väg 45 förbi och öster om Göteborg. Denna bro skulle ha sitt brofäste på udden Rådanäs och ansluta motorvägen vid en ny trafikplats 73/74, vid Bråta. Det fanns andra val av platser för en bro.

Våra tankar då var ett stort bostadsområde, utmed motorvägen på den norra sidan och Landvettersjön på den södra. En parallell gata utmed motorvägen med början vid Trafikplats 72, Mölnlycke och avslut trafikplats 75, Landvetter. Trafik till och från

detta bostadsområde skulle vara utmed parallellgatan, den skulle inte belasta Boråsvägen, som var svår att åtgärda. Det skulle då bli sammanlagt tre vägar för att klara trafik ökningen.

Fraktkedjan som har haft bergstäck här sedan 1950-talet, och själva haft tankar på att bygga utmed sjön, på samma sätt som vi. De säger att berget inte tål någon belastning p.g.a. sprickbildning och bergets struktur. Berget duger endast för att krossas till makadam. Det har blivit ännu värre sedan motorvägen byggts med vibrationer. Och kommit fram till att kostnaderna skall bli enorma för att kunna fullfölja ett sådan bygge.

Vi utbytte våra tankar om hur det skulle kunna ske, och det visade sig att vi var samstämmiga. Berget borde sprängas bort så att det inte var högre än 10 – 12 meter över sjöns nivå. Motorvägen borde sänkas 20 meter. Parallella vägar både på norra och södra sidan skulle behövas. Terrasser för att avlasta trycket i berget, förstärkta med ”betongpyloner” djupt i berget med 30 – 50 meters mellanrum. Se Ullevis pyloner. Fraktkedjan sa att det aldrig kommer att gå och genomföra ekonomiskt.

Vid kontakt med kommunen så avfärdades allt ytterligare byggande utmed sjön, som orealistiskt. Inga fler bostäder utmed motorvägen och sjön. Någon bro över sjön är under inga som helst omständigheter tänkbart. Inte heller någon parallellväg utmed motorvägen, vare sig åt ena eller andra hållet. På södra sidan om Landvettersjön finns stora naturområden, dessa skall skyddas i kommande så kallade ”Natura 2000 områden”. Det var ett område som sträckte sig utmed hela sjöns södra sida från Mölnlycke fram till Björred vägen och med Yxsjön i söder som gränser.

Omläggning av väg-45, helt orealistiskt. Den så kallade ”Kringleden är inte aktuell, den kommer aldrig att förverkligas”. (Tänk om den funnits i dag när västlänken byggs). Vid den här tidpunkten så höll en person vid namn Gyllenhammar, tillsammans med markägarna på med planer om en golfbana, samt ett mindre villabebyggelse i detta område alldeles söder om Landvetter samhälle. Alla deras planer blev helt orealistiska när kommunen förklarade detta som SKYDDSVÄRD natura 2000 område och löste in marken.

Nu mera kallas detta område för LANDVEDTTER SÖDRA, här finns nu ingen ”skyddsvärd natur” i detta planområde. I Lokaltidningen för Härrydaborna så kan man läsa om att tjänstemän i kommunen kan tänka sig att bo i detta område. Enligt artikel så kommer detta att bli en ”fantastisk plats med närhet till service, världens metropoler samt natur och reaktion runt knuten”. Jag kan bara hålla med, det blir som ett Rysk Datja samhälle, fast med ”Härryda Kommunala Mamelucker”. Om ett sådan samhälle kunde vi läsa om, det liknar Putins Palats.

Inga planer här är ännu fastställda men en järnvägsstation för HÖGHASTIGHETS-TÅG, som förbinder detta område med Göteborg och Landvetter flygplats. Det är helt naturligt för det är så som man får närhet till världens metropoler. I samma artikel så sägs det att det tar tid att planera. Självkärligt tar sådan planering tid. Under tiden så får man rationalisera bort andra planer.

Att förtäta Mölnlycke samhälle så att det inte går att komma fram är ett sedan länge i plan. Ett 16-våningsbostadshus i Mölnlyckes parkeringshus är en bra åtgärd. Ett nytt varuhus är snart klart, nästan alla parkeringsplatser har nu tagits bort för kunder och boende. Kommunanställdas leasing bilar får nu inte längre plats i parkeringshuset, det skulle behöva byggas ett nytt kommunhus, dessutom har det blivit otrevligt trångt i

samhället. Kommunhuset kan nu göras till studentboende. Här finns gott om gemensamhets utrymmen som platsar i en skola, eleverna har närhet till kommunikationer, godisbutik, systembutik och bibliotek.

Och var skall man bygga ett nytt stort modernt kommunhus. JO! Landvetter Södra! All service som vårdcentraler och andra viktiga verksamheter kan med fördel koncentreras hit. Visserligen saknas det i dag helt vägar och infrastruktur till detta område. Allmänna kommunikationer i den omfattning som behövs för området kommer att finnas.

Kommuninvånarna som kommer att behöva komma hit för att komma i åtnjutande av dessa verksamheter får under överskådlig tid sköta detta själva. Det går inte att belasta kommunen med privata besvär.

Här kommer att finnas en blandad bebyggelse, allt från kostnads effektiva bostäder, till mer exklusiva bostäder att välja mellan. En försiktig blandad selektiv inflyttning kan bli aktuell. Alla som dagligen arbetar tillsammans skall inte behöva ha varandra som grannar, det kan uppfattas som påfrestande i längden. Priset kommer heller inte att vara avgörande, det blir subventionerade personalbostäder för kommunala tjänstemän i högre befattningar.

Det fina med en utveckling av Landvetter Södra är att det måste till ny förbindelse mellan både Mölnlycke och Landvetter samhällen på den södra sidan av sjön, finns ingen i dag. Naturligtvis så måste Långenäsvägen byggas ut. Den "Fägata" som i dag går fram till Hällsnäs är inte någon lämplig väg alls i framtiden. Det märkliga som man upptäcker när man tittar på alla utbyggnadsplaner i närheten är att man ser vilka brister som verkligen finns i kommunen. En övergripande plan, över infrastrukturen i kommunen över längre tid saknas. och de blir bara värre.

Att det inte blev någon bro över sjön med brofäste på Rådanäs är idag att beklaga. Men just Landvetter Södra öppnar den möjligheten igen. Fast nu lite längre österut. Alldeles innan Hällsnäs Vårdshus så går en annan "fägata" rakt söder ut upp i berget, den kommer från Ljungtorpet/Nya Långenäs villa område. Denna fägata kan med fördel fortsätta ytterligare längre söder ut, och över Yxsjön, till Bolåsa/Benareby, vidare till Greggered.

Här 150meter väster om Hällsnäs Vårdshus är nästan den smalaste platsen över sjön. Rakt över sjön ligger Bårhults trafikplats, nr 74 vid väg 40 till Borås. En bättre plats för en BRO förbindelse över sjön är svårt att hitta. Och då är man tillbaka till förslaget om ny sträckning för väg 45.

Nedan gäller planen beträffande Boråsvägen som är för mig av störst betydelse. Och det är egentligen det som våra invändningar mot planen avser.

Vad som är märkligt i detalj-planförslaget för fastigheten Bråta 2:139, "Wendelstrand", är att alla studier, rekommendationer, regler samt varningar från samtliga berörda sakägare om hur utfarter, korsningar, cirkulationsplatser, gångbanor, cykelbanor skall var utformade ignoreras och utlämnas fullständigt.

Väg- och transport - forskningsinstitutet har givit ut en handling, VTI meddelande 895. 2002. Cirkulationsplatser - utformning och funktion. Den är bara på 67 sidor. Här finns nästan allt som behövs. Härryda kommun har använt sig av dessa samt andra anvisningar vid detaljplanarbetet för cirkulationsplatsen för Boråsvägen vid korsningen Platåvägen och den nya anslutningen Paketvägen. Där Bromsbandsfabriken låg. Varför

då inte även för Wendelstand? Allt om detta finns att läsa i kommunens egna handlingar i detta ärende och i liknande ärenden. I alla dessa ärenden så är det kommunen som är ansvarig för planarbetet och utformningen.

I detta fallet så är det byggherren som ombesörjer planarbetet, det är ett försöksprojekt med denna nya turordningen. I de av Väg- och Transportstyr. utfärdade handlingar så varnas för vissa farliga utformningar, samt att det rekommenderas om vad och hur det skall vara i stället. När jag läser förslagsställarens om utfarter, gångbanor och andra platser så ser jag att de undviker att påtala riskerna, men däremot rekommenderar hur man undviker att göra vad som rekommenderas. Ett synnerligen beklagligt beteende.

Skulle det vara så att det är kommunen som gjort allt förarbete beträffande Boråsvägen så är det alarmerande. Det finns stora brister. Kommunen bör då undersöka om de personer som har tilldelats ansvar för ärendet, har behörig utbildning. Brister det i utbildning så går det att på sikt åtgärda, är det brister i sunt förnuft så kommer dessa personer aldrig att tillgodogöra sig någon utbildning.

Läser man handlingarna så finner man att Räddningstjänsten inte tycker om den föreslagna detaljplanen utmed Boråsvägen. Vägverket tvår sina händer, de är inte de som skall betala. Jag har tidigare flera gånger haft invändningar mot utformningen av planförslaget beträffande Boråsvägens utformning.

Mina största invändning är mot flytten och ändrad utformning av busshållplatserna. Samt att det nämnda planområdet omfattar fastigheter i andra planområden, och berör dessa på ett olämpligt sätt. Allt från Växthusvägen till Rådanäsvägen.

Ombyggnaden av busshållplatsen på den södra sida som gör att byggrätten inskränks på fastigheten Hulebäck 1:57. SKAMLIGT. Samt att in/utfarten för området är planerat vid Grustagsvägen. Denna väg är tillhör Gröengården, och är deras in/utfart, fastigheten är i planen benämnd som "gula villan". Om denna väg kan används som gång/cykelväg är både bra och lämpligt även i fortsättningen. Men att bredda den och använda den som huvudväg till och från området är fel.

Grustagsvägen har visserligen under några år används som provisorisk huvudväg för uttag av material från bergtäkten. Det har inte varit det bästa med tung trafik här, men det har fungerat då det oftast inte har varit mötande trafik samtidigt. Någon annan övrig trafik har inte förekommit. En annan väg till området är 300 meter öster om Grustagsvägen, den har varit ett alternativ men bara lämplig för arbetsfordon.

Här är egentligen den lämpligaste platsen för planområdets anslutning till Boråsvägen. Här kan anläggas allt det som finns beskrivet i anvisningarna om anslutningar, busshållplatser och cirkulationsplatser till en genomfartsled av den omfattning som är förhållande vid Boråsvägen. Dessutom så faller då anläggningskostnaden helt på byggherren.

Att planera för förskola/skola och äldreboende i direkt anslutning, och granne till den verksamhet som bedrivs i Gröengården är jag tveksam till. Personer som tillhör denna fastighet, och skall med bussen är ofta mycket störande, jag på det bestämdaste ifrån detta.

Det är lämpligt att skilja Gröengården och planområdet åt. De har dessutom olika detaljplaner att utgå ifrån. En lämplig skiljelinje mellan fastigheterna kan vara en ny in/utfart till planområdet. Här är den nästa bästa platsen för en cirkulationsplats, den hamnar då lämpligt till för Rådanäsvägen, som har sin anslutning på den södra sidan. De planerad nya busshållplatsen på den norra sidan är under alla förhållande en olämplig plats. Denna behöver inte flyttas eller ny anläggas.

Skrivelse 3 (riktad till BRA Bygg, men också insänd till kommunen)

Ja, jag har läst alla handlingar igen. Inget har egentligen förändrats. Vägsträckan ser fortfarande ut som ert första förslag. Jag var övertygad om att ni tagit till er av mina synpunkter, och skulle ändra ert förslag. Så är verkar dock inte vara fallet. Däremot så har det tillkommit annan information som gör att min kritik kvarstår, och förstärkts. Jag preciserar här nedan mitt ställningstagande till utformningen utmed Boråsvägen vid Bråta industriområde och Rådanäsvägen. Att vi skulle kunna träffa någon överenskommelse där jag skulle avstå från min rätt att uttrycka mina åsikter ser jag inte som möjligt. Jag önskar er lycka till med era planer i fortsättningen. För Boråsvägen är jag övertygad om att mycket större och omfattande åtgärder är nödvändiga, och dessa måste komma först

Det är en vanlig inställning bland alla beslutsfattare, såväl privata som offentliga. ”Att om ingen är emot så är de för”. Således kan även galna projekt, till exempel en Linbana över Göta älv gå lång i processen innan den läggs ner totalt. Det investerade kapitalet har då ofta blivit så stort att det blir självgående. Är man lite till åren så mins man ”stålverk 80”.

Det strandnära området i förslaget är oklart. Kartor och andra beskrivningar ger en antydning om att strandskyddet har utökats åt väster. Dessutom har det tillkommit att en gång/cykelväg skall anläggas genom det strandskyddade Wendelsbergsparken in över min fastighet. Eventuellt även på andra fastigheter. Då kommer Rådanäsvägen att bli en allmän genomfartsled för gång/cykeltrafik.

Motorväg har ersatt Boråsvägen väg som huvudled, men vägen är fortfarande en hårt trafikerad genomfartsled. Något tredje alternativ finns inte. Det har alltid varit en trevägs genomfart. Människor bor, arbetar, skolor, idrottar, handlar och har sina liv och släktingar åt alla håll. Att minska framkomligheten är inte rätt väg att gå. Det finns ingen forskning eller historisk kunskap som visar att försämrade gator och vägar leder till ett ökat välbefinnande eller bättre ekonomi.

Det skulle kunna räcka med en eller två A4 sida för att göra min skrivelse, men jag har under en längre tid skrivit ner mina synpunkter och tankar runt Bråta industriområde och för Boråsvägen.

Det är dags att delge även andra dessa, det här är ändå den korta versionen. När Bring Cargo gör sin anläggning i Mölnlycke på platsen där Bromsbansfabriken låg, så måste det funnits mängder med krav och anvisningar om hur väganslutningar, busshållplatser skall vara utformade, detta bör gälla även för Wendelstrand. Dessutom så utformade ni ett rondellförslag för fraktvägen år 2012. Detta förslag kan med fördel användas som grund för Wendelstrand.

Busshållplatsen på den södra sidan: är till för Bråta Industrier och fastigheterna på Rådanäsvägen. Det finns i detaljplan P95, en planlagd och föreslagen placering för hållplatsen på den södra sidan. Den ligger 100 meter efter Returvägen och 100 meter före Växthusvägen.

Just här är den bästa platsen för ett farthinder, det är här som fartökning sker. Hindras fartökningen tidigt i nedförsbacken före utfarter, får det den effekten att hastigheten blir betydligt lägre vid backen slut innan sjön. Anslutningarna för Växthusvägen och Rådanäsvägen kommer då att bli säkrare utan andra åtgärder. Den inkräktar dessutom inte på någon fastighets byggrätt, då det inte finns någon byggrätt att inskränka på vid denna plats mellan två fastigheter. Det är här dessutom grön prickat område på båda sidor om vägen.

Om fastighetsägaren Hulebäck 1:57, Busch: accepterar det föreslagna intrånget för den befintliga busshållplats, och därmed får en minskad byggrätt är deras problem. Jag har absolut inga sådana krav, det måste komma från kommunen. Att detta skulle bli följden av att flytta in busshållplatsen in mer på Hulebäck 1:57, skulle jag betraktat som en ren förolämpning om jag var berörd fastighetsägare.

Hållplatsen på den norra sida: har ingen annan planlagd placering. Den ligger egentligen bäst kvar på denna plats, efter Grustagsvägen och före Fraktvägen. Övergångsställen, avskärmning av färdriktningar finns redan på plats för alla befintliga in och utfarter. Nya behövs inte. Skulle den flyttas enligt förslaget så blir den placerad nästan mitt emot utfarten för Rådanäsvägen. Olämpligare placering för en busshållplats är svårt att finna.

Dessutom är sikten är skymd av ett berg, så inkräktar den då på fastigheten Bråta 2:100. Här finns en 150 meter lång mur som är ett klassad som fornlämning. En busshållplats kräver övergångsställen, det blir en direkt farlig placering i riktning från öster, alldeles efter skymd sikt från berget. Hastigheten här är ofta mycket hög här, den måste minskas tidigare genom farthinder. Nuvarande befintlig placering av busshållplatsen ger tillräcklig avstånd för att minska hastigheten, men det finns risker.

En rondell här nere vid sjö: som jag tidigare föreslagit, skulle lösa många trafikproblem för projektet. Här finns fortfarande rester av den gamla utfarten till bergtälten, platsen är därmed bara en fortsättning av befintlig användning som in/utfart. Den skymda sikten blir då naturligt borttagen så området blir mer öppet.

I en snar framtid kommer inte ens den föreslagna rondell att räcka till. Det saknas en avfart på motorvägen, avfart 73. Trafikplats Mölnlycke har avfart 72. Trafikplats Bårhult har avfart 74. En ny trafikplats är planerad mellan dessa platser. Men var? En ganska naturlig plats är vid berget vid Åkarevägen, den är inte självklar. Men hela området planeras att byggas ut. Med tanke på all byggtrafik så borde vägar komma förs. Även området ända fram till Slambyn kan utvecklas. Men det är under förutsättning att all infrastrukturen kommer i första hand.

Men åter till det befintliga förslaget om in/utfarten för Wendelstrand.

Farthinder föreslås på den södra. Det enklaste och billigaste sättet att få ner hastigheten utmed Boråsvägen vid detta avsnitt är att låta det vara som det är, men göra farthinder i vägen. Bullor vid övergångsställen är det vanligaste sättet. Men det räcker inte. Hastigheten upplevs vid vissa tillfällen till att vara över 100 Kmt innan sjön, där vägen svänger. Får man ner hastigheten tidigt här så medför det lägre hastighet utmed sjön även senare. Det finns målade räfflor utmed väggkanten på motorvägarna. Fungerar utmärkt. Förare som sitter och hästesover upplever ett starkt obehag om dessa linjer körs över och återvänder till rätt körfält med en lägre hastighet. Sådana här linjer över körbanan kommer att minska hastigheten betydligt, hindrar inte trafiken eller renhållning utmed sträckan, inga kantstenar blir påkörda således lägre underhållskostnader.

Farthinder på den norra sidan är svårare. Här är sikten skymd av berget och det råder platsbrist, men det bör vara före att utfarter. Utfyllnad i sjön är bara lämpligt fram till en plats mellan Sjöklinten och Pusta. Att bara sätta upp skyltar med en angiven högsta hastighet räcker inte, det dämpar inte hastigheten. Möjligtvis om det monterades 10st fartkameror utmed hela sträckan fram till Landvetter, och att det blev känt att man blev beivrad vid överträdelse.

Vägsträckan från Allévägen vid Solstengärde och fram till Bråta by saknar fortfarande gång/cykelväg. Utmed hela denna stäcka planeras flera utbyggnader, både på den norra

och södra sidan om Boråsvägen. Lilla Bråta område, i grusgropen, berget mellan grusgropen och Åkarevägen vid Assa skall tas bort och bli industriområde. På södra sidan utmed samma sträcka så skall det på Stora Bråta bli ett bostadsområde på 550 bostäder. Hela sträckan mellan Allévägen och Slambyn behöver ses över.

I ert förslag skriver ni klart och tydligt att busshållplatserna skall flyttas för att kunna serva ert planområde för bostäder. Det är en direkt olämplig inställning. Ni kan inte ockupera befintliga busshållplatser och flytta dessa så att det passar era syften. Om ni skall anlägga ett nytt omfattande bostadsområde så är det er skyldighet att planera även för busstrafik. Detta gäller även för det nya projektområdet vid Lilla Bråta, nya busshållplatser för detta område måste till.

Gröengården har en gammal kallmurad förstärkning: utmed fastigheten gränsande till Boråsvägen. Muren är över 100år gammal och således ett fornminne, fullt synligt utmed Boråsvägen på en sträcka om 150 meter, mitt emot Rådanäsvägen.

Att flytta en befintlig fungerande busshållplats 100 meter, till en farligare plats. Och att ta bort denna mur strider mot alla regler för gårdsgårdar och murar. För fotgängare finns redan allt som behövs, även till det nya området. Det skadar dessutom utfarten för Rådanäsvägen.

Nya busshållplatser för Wendelsstrand: platsar bättre längre åt öster om Rådanäsvägen. Här finns lilla befintliga vägen in till bergtäkten. Här kan med fördel anläggas en rondell och hållplatser. Berget väster och öster om denna utfart bör tas bort och sänkas för att få bättre sikt åt båda hållen. Den naturliga utbuktningen i sjön som kallas Sjöklinten blir då en utmärkt säkrare placering för detta områdets busshållplatser för Wendelsstrand. Den nämnda hissen och bron kan då få plats.

Beträffande gång/cykelväg: över Wendelsbergsparken mellan Rådanäsvägen och Alhagen. Är bra tänkt. Det är bara fel plats.

En bättre dragning av denna gång/cykelväg är mellan återvinningsanläggningen, förbi Ugglegården och ut över bron till Långängsvägen. Allt kan då ske i egen regi och på kommunens mark, genomförandet kan som vanligt ske utan att fråga någon om lov. Befintliga gångvägar kan enkelt bredas, det blir betydligt billigare. Allmänt för gång/cykel utmed sjön så är det en mycket farlig stäcka. Fotgängare, cyklister förekommer knappast, när så är fallet så är det barn som skall ta sig fram och ner till sjön. Cyklister enligt den varianten som de flesta cykelbanor är byggda för finns knappast längre. De är nu trafikanter och cyklar på vägen, gärna i bredd. Så att anlägga gång/cykelbana utmed sjön är svårt. Det krävs mycket utrymme. Skall man tänka för framtiden utmed denna stäcka så måste man tänka i större bannor.

Motorväg har ersatt Boråsvägen, men den är fortfarande en hårt trafikerad genomfartsled. Något tredje alternativ finns inte. Det är en tre-vägs genomfart. Människor arbetar, bor, skolor, idrottar, handlar och har sina liv och släktingar åt alla håll. Att minska framkomligheten är inte rätt väg att gå. Det finns ingen forskning eller historisk kunskap som visar att försämrade gator och vägar leder till ett ökat välstånd eller bättre ekonomi.

Kommentar: Nya geotekniska utredningar togs fram inför planens andra granskning. Detta har tillfört ytterligare kunskap om stabiliteten och nya riktlinjer har tagits fram. Plankarta och planbestämmelser har kompletterats så att de åtgärder som erfordras säkerställs. De förslag som exploitören och deras konsulter tagit fram har granskats av kommunen och berörda statliga myndigheter.

Fast fornlämning avser lämningar efter människors verksamhet under forna tider. Det gäller inte en lämning som tillkommit 1850 eller senare, om inte länsstyrelsen gjort en särskild fornlämningsförklaring. Stenmuren är inte upptagen i Riksantikvarieämbetets Fornsök.

Korsningen vid områdets tillfart kommer att kompletteras med vänstersvängfält för trafik som kommer västerifrån. Beräkning av framkomlighet vid tillfarten har gjorts i trafikutredningen. Belastningsgraden år 2040 ligger mellan 0,11 och 0,44 i de olika körriktningarna. Gränsvärdet för god servicenivå är mindre än eller lika med 0,6.

Kommunen bedömer att busshållplatsen i anslutning till områdets tillfart är lämpligt placerad och utformad med tanke på målpunkter i området. Utformningen uppfyller kraven på trafiksäkerhet. Hastighetsdämpande och trafiksäkerhetshöjande refuger kommer att handläggas utmed sträckan.

8. Privatpersoner, skrivelse inkommen 2021-02-15

Synpunkterna gäller att planens genomförande riskerar medföra tillkommande trafikbuller till närliggande fastigheter samt att analys av denna risk inte redovisas i planhandlingarna.

Vi konstaterar att buller är en helt central fråga i det aktuella planarbetet och det är därför anmärkningsvärt hur arbetet hittills helt har bortsett från att utreda bullerstörningar av ett närliggande befintligt bostadsområde, nämligen Långenäs på södra sidan av Landvettersjön. Det enda som skiljer planområdet från Långenäs är Boråsvägen och Landvettersjön vars yta reflekterar buller och obehindrat kan leda det mot bostadsområdet. Planhandlingarna visar inte att bullerfrågan är tillräckligt utredd och följande brister behöver hanteras och redovisas i reviderade planhandlingar.

1. Tillkommande buller från trafikökning på väg 540, Boråsvägen.

Trafiken på Boråsvägen kommer vid planens införlivande att öka markant, även öster om planområdet. Därmed kan inte ökat buller från Boråsvägen till bostadsområdet Långenäs uteslutas. Ökat trafikbuller är istället en naturlig följd av detta, vilket i sin tur innebär att bullerutredningen rimligen behöver inkludera redovisning av hur området Långenäs påverkas.

Detaljplanens bullerutredning omfattar i sin nuvarande form redovisning av bostäder på båda sidor av Boråsvägen väster om planområdet men bara på norra sidan av Boråsvägen öster om planområdet. Vi förväntar oss att även bostäder söder om vägen öster om planområdet dvs. Långenäs inkluderas i en reviderad bullerutredning, så att det blir tydligt vilken påverkan som kan komma i fråga.

Av handlingarna framgår att kommunen planerar att överta väghållningsansvar för delar av Boråsvägen. Det bör rimligen innebära att en dialog är etablerad med Trafikverket som nuvarande anläggningsägare. I denna dialog finns goda möjligheter att beakta bullerproblematiken och planera för eventuella åtgärder.

2. Konsekvenser av den planerade bullervallen längs Rv 27/40

Konsekvenser av den planerade vallens uppförande tycks inte vara analyserad annat än för själva planområdet dvs. inte för befintliga bostäder utanför planområdet. Det behöver säkerställas att buller som leds över vallen inte leder till ökade bullernivåer för befintlig bebyggelse på södra sidan av Landvettersjön. Om sådan ökning inte med säkerhet kan uteslutas bör en vertikal bullerskärm anläggas på den planerade vallens

krön. En sådan komplettering av bullerdämpningen torde samtidigt vara en rimlig åtgärd eftersom bullerdämpande skog redan har avverkats inom planområdet.

Kommentar: Yttrandet noteras.

Bullerutredningen omfattar ett förhållandevis stort område med tanke på beräknad trafikökning på Boråsvägen, från Brantelid i öster till Solstensgärdet/Allén i väster. Beräkningarna baseras på en ökning av trafiken från nuvarande 4 100 fordon/dygn till 50000 fordon/dygn fram till 2040. För bebyggelsen mellan Boråsvägen och Rv40 blir ökningen av ekvivalent ljudnivå under 1 och upp till 2 dBA vid bostäderna beroende på deras läge.

I planarbetet gjordes bedömningen att bostäderna på södra sidan Landvettersjön ligger på sådant avstånd från Boråsvägen att ljudnivåerna med marginal ligger under gällande riktvärde, vilket är 60 dBA. Aktuell privatperson kom in med synpunkter avseende buller inför tidigare antagande av detaljplanen. Med anledning av detta gjordes en kompletterande utredning av bullerpåverkan söder om Landvettersjön. Privatpersonens bostad ligger cirka 500 m från Boråsvägen. Beräknad ökning av ljudnivån år 2040 är 0,9 dBA. En överslagsberäkning visade att nivån vid aktuell fastighet torde ligga under 50 dBA. Marginalen till riktvärdet är således minst 10 dBA. Utredaren anser inte att Riksväg 40 riskerar påverka aktuell fastighet.

ÄNDRINGAR EFTER GRANSKNING

Inför antagande revideras planförslaget på följande punkter:

Ändringar i planbeskrivning:

- Redaktionella ändringar.
- Förtydligande om gränsbeteckningar och uppföljning av geoteknik vid planens genomförande

Organisationer mm som inte fått sina synpunkter tillgodosedda

Organisation/Fastighet	Skede	Synpunkt
PRO och SPF Härryda	Samråd Granskning	Fler parkeringsplatser och äldrebooster.

Sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda

Hulebäck 1:280, 1:58 och 4:23	Samråd Granskning	Olämpligt tid då samråd hölls (vid Samråd). Föreslår att planområdet utökas dels inom strandskydd. Skydd sikt vid utfart. Önskar att rondell tillkommer samt fördröjningsmagasin för att undvika läckage till sjön. Inte föreslå ny placering av busshållplats. Synpunkt på att anlägga ny gångväg/motionsslinga från Wendelsbergs Parken. Etc.
-------------------------------	----------------------	---

Övriga som inte fått sina synpunkter tillgodosedda

Stenmursvägen 3	Samråd	Påtar att cykelbana behövs i vardera riktningen, mot Landvetter och Mölnlycke. Befintlig g/c-väg är för smal, väg- och trafikutredningen har inte utgått från cyklistens perspektiv vilket bör göras.
Privatperson 1	Granskning II	Sänkt hastighet bör motiveras utifrån ”Rätt fart i staden”
Privatperson 2	Granskning II	Ny avfart från Riksväg 40 behövs invid området för avlastning av trafik på Boråsvägen
Privatperson 3	Granskning II	Ny avfart behövs från riksväg 40 för att avlasta trafik vid Solsten. Gångväg till Solstens busshållplatsen behöver förbättras
Privatperson 4	Granskning II	Rondell vid planområdets tillfart föreslås
Privatperson 5	Granskning II	Brandsäkerheten för höga träbyggnader ifrågasätts
Privatperson 6	Granskning II	Frågor om ansvar för byggnadsskador för angränsande byggnader vid sprängning
Privatperson 8	Granskning II	Buller från ökande trafik efter planens genomförande

Mölnlycke i april 2021
SAMHÄLLSBYGGNAD
Planenheten

Therese Axenborg
T.f. Verksamhetschef plan och bygglov

Kenneth Fondén
Planarkitekt