



UDDEVALLA KOMMUN
MILJÖ OCH STADSBYGGNAD

ARB 478

ANTAGANDEHANDLING

Redogörelse för samråd tillhörande detaljplan inkl miljökonsekvensbeskrivning för ÖSTRA TORP (Herrestads-Torp 1:3 m fl) - Uddevalla kommun

Detaljplanen är upprättad av Sweco Architects 2009-12-14.

Samrådsredogörelsen är upprättad av Miljö och Stadsbyggnad 2010-03-09.

HANDLÄGGNING AV SAMRÅDET

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade 2009-08-20 att detaljplanen inkl miljökonsekvensbeskrivning skulle bli föremål för samråd. Samrådshandlingar skickades därefter på remiss till kommunala och regionala instanser, grannkommunerna m fl under tiden 2009-12-14 - 2010-02-12. Sakägare enligt fastighetsförteckningen bereddes tillfälle till samråd via brev där det redovisades att samrådshandlingarna fanns utställda på Norgårdens bibliotek, Stadsbiblioteket, Medborgarkontoret, Stadshuset samt på kommunens hemsida, www.uddevalla.se. Allmänheten informerades också om möjlighet att lämna synpunkter på detaljplanen och miljökonsekvensbeskrivningen via annons i Bohusläningen 2009-12-17.

SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER samt MILJÖ OCH STADSBYGGNADS KOMMENTARER

Centrala och regionala instanser

1.Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 2010-03-01

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

a. Geoteknik: Hänvisning till SGI:s yttrande. Planen bör reglera att utfyllnad i ravinen måste ske innan området byggs ut. Områdets lämplighet för avsett ändamål är beroende av tillåtligheten för nödvändiga förstärkningsåtgärder avseende stabiliteten mot ravinerna. Den geotekniska utredningen måste kompletteras och geotekniska åtgärder säkerställas i detaljplan i enlighet med SGI:s yttrande.

b. Trafik: Hänvisning till Vägverkets yttrande. Störningar på de kringliggande vägarna kan befaras då området avses tas i anspråk innan den övergripande trafikstrukturen är utbyggd. Framkomligheten för räddningsfordon vid trafikstockning behöver studeras närmare i det fortsatta planarbetet.

För att trafiken skall fungera när området står klart är det nödvändigt att Hogstorpsvägen (väg 832) är utbyggd samt att korsningen Hogstorpsvägen väg 44 är utbyggd till full kapacitet. Det är viktigt att Hogstorpsvägen utformas så att full kapacitet uppnås. Lika viktigt är utformningen av det interna trafiknätet inom handelsområdet.

Planområdets gräns behöver justeras i det nordvästra hörnet så att planområdet omfattar Hogstorpsvägens nuvarande sträckning.

c. Trafikbuller och miljö kvalitetsnormer: Saknar en utredning om eventuella bullerstörningar för bostäder i närheten. Grytingens by ligger mycket nära planområdet och E6 och förefaller kunna drabbas av bullerstörningar. Kommunen måste klargöra frågor kring trafikbuller innan planen ställs ut. Kommunen behöver också klargöra om den ökade trafiken kommer att innebära att man kommer att överskrida miljö kvalitetsnormer för luft.

Råd om tillämpning av plan- och bygglagen och miljöbalken

d. Klimatpåverkan: Trafiklösningen och dess konsekvenser för klimatet behöver utredas och redovisas i MKB (miljökonsekvensbeskrivning) och planbeskrivning.

e. Påverkan på handel och sociala konsekvenser samt mellankommunal samordning: Den stora etableringen på Torp påverkar förutsättningarna för handel i Uddevalla centrum och kringliggande kommuner. Det kan också medföra sociala konsekvenser för grupper som saknar tillgång till bil. Detta behöver belysas i planhandlingarna. Det är rimligt att kommunen tar fram en handelsutredning för att utreda effekter på handeln i regionen.

f. Kollektivtrafik: Terminalläge på västra Torp i anslutning till gång- cykeltunnel ger bäst möjlighet att skapa en väl fungerande terminal.

g. Vattenvård: Åtgärder i vatten måste prövas enligt 11 kap miljöbalken. Utredningen angående riskhantering bör också omfatta vattenmiljöerna och belysa möjligheter att förhindra spridning av föroreningar ner i Kärraån vid en eventuell olycka med farligt gods.

h. Naturvärden: Hänvisning till Skogsstyrelsens yttrande. Mycket höga naturvärden kommer att gå förlorade inom planområdet. Även intilliggande naturmiljöer kommer att påverkas direkt eller indirekt.

i. Biotopskydd: Det kommer att krävas dispens från biotopskydd inom planområdet. Dispens bör villkoras med att kommunen kompenserar för de förluster av biologisk mångfald som ingreppet i biotopen medför. Förslag till kompensationsåtgärder behöver beskrivas i planbeskrivning och MKB.

j. Säkerhet med tanke på farligt gods: Noterar att byggnaden flyttats sedan programskedet vilket ses som positivt, men anser ändå att det vore lämpligt att de riskförebyggande åtgärder som nämns i handlingarna säkerställs genom planbestämmelse.

k. Inom området finns flera fasta fornlämningar som kräver arkeologisk förundersökning. Länsstyrelsen menar att på plankartan ska redovisas fornlämningar med en upplysning om att ingrepp i fornlämning kräver länsstyrelsens tillstånd. Man anser också att en kartering och dokumentation av områdets agrara lämningar med hänsyn till påverkan på Grytingens by bör göras. Resultatet av ovanstående ska inarbetas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen

l. Anser att miljökonsekvensbeskrivningen behöver utvecklas och kompletteras på ett antal punkter, bland annat avseende klimatpåverkan, vattenvård, biotopskydd och kulturmiljö. I avstämningen mot miljömålen framgår att för de flesta av målen kommer ett genomförande av planen inte bidra till att miljömålet uppnås. Det bör tydligare beskrivas i vilken omfattning och på vilket sätt miljömålet påverkas. Miljökonsekvensbeskrivningen bör också innehålla beskrivning av en alternativ lokalisering.

Kommentarer:

a. Plankarta och geoteknisk utredning avses kompletteras i enlighet med SGI:s synpunkter och med hänsyn till revideringar i områdets layout sedan samrådsskedet.

b. I det fortsatta planarbetet kommer utformningen av Hogstorpsvägen och kopplingen till det interna trafiknätet inom området att studeras. Framkomligheten för räddningsfordon ska studeras närmare i samråd med räddningstjänsten. Justering av plangränsen kommer att göras i enlighet med yttrandet.

c. Bullerberäkningar för bostäder i anslutning till planområdet kommer att genomföras inför utställningen. Det bör här observeras att trafikplatsen ligger utanför planområdet och att trafikbullerkonsekvenser av den kommer att studeras av Vägverket i deras arbete. Miljökvalitetsnormer för luft kommer att belysas närmare i miljökonsekvensbeskrivningen.

d. Konsekvenser av den ökade trafiken som blir en följd av den föreslagna exploateringen bör tydligare redovisas. T ex att miljömålet begränsad klimatpåverkan motverkas av denna. En kvantifiering av beräknade CO₂-utsläpp som en konsekvens av förslaget tas fram inför utställningsskedet.

e. Planbeskrivningen bör kompletteras med text som belyser dessa aspekter samt hur man kan begränsa dem, t ex med en väl utbyggd kollektivtrafik. Kommunen har inte för avsikt att ta fram någon handelsutredning. Programmet till detaljplan och detaljplaneförslaget har skickats till grannkommunerna för samråd. Synpunkter från de kommuner som besvarat remisserna har redovisats i redogörelsen för programsamrådet samt i den här redogörelsen.

f. I det fortsatta planarbetet förutsätts att en terminal kommer till stånd på västra Torp. En sådan terminal kommer att prövas i det pågående planarbetet för västra Torp.

g. En ansökan om miljötillstånd enligt 11 kap miljöbalken förbereds parallellt med planarbetet. Dagvattnet från E6 påverkas inte av planförslaget utan leds genom planområdet från befintliga fördröjningsanläggningar på västra Torp. De dagvattendammar som planeras hanterar vatten som faller inom planområdet.

h. Det inses att de naturvärden som finns inom exploateringsområdet kommer att försvinna.

i. Ansökan om dispens från biotopskydd för vissa biotopskyddade objekt inom området har gjorts. Ytterligare objekt som kan bli aktuella ska redovisas i MKB.

j. Detaljplanen är nu utformad i enlighet med länsstyrelsens önskemål från programskedet i och med att byggnad placeras på större avstånd än 70 meter från E6:an. Synpunkten föreslås därför inte bli tillgodosedd.

k. Ansökan om tillstånd till arkeologisk förundersökning har lämnats in till länsstyrelsen. Planhandlingarna kompletteras så att redovisningen blir på gängse sätt avseende fornlämningar. I rapporten från den arkeologiska utredningen, vilken tillkommit efter det att samrådshandlingarna färdigställts, finns som bilaga en landskapshistorisk analys (Bilaga 1, Det äldre odlingslandskapet) som beskriver utredningsområdets agrara historia med fokus på Grytingens by utifrån äldre kartmaterial samt en fältinventering genomförd i oktober 2009. Den landskapshistoriska analysen föreslås inarbetas i MKB samt vid behov kompletteras i samband med den arkeologiska förundersökningen.

l. Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras i tillämpliga delar. Alternativ placering av verksamheterna har inte bedömts som möjlig ur ett kommunalt perspektiv.

2. Statens geotekniska institut (SGI), 2010-02-01

a. Beträffande utförda stabilitetsberäkningar noteras att de valda jordmodellerna generellt är relativt grova med få och mäktiga jordlager inom vilka skjuvhållfasthet och portryck varierar linjärt. Utförda sonderingar indikerar dock förekomst av siktad jord inom flera delar av planområdet vilket kan medföra att föreslagna åtgärder inte är optimala och att ex vis ingreppen i ravinerna i enlighet med planbestämmelserna därmed blir otillräckliga alternativt onödigt omfattande.

b. I området installerade rör för mätning av grundvatten- och portrycksnivå har endast avlästs vid enstaka tillfällen (och i vissa fall ännu inte alls). Rekommenderar att avläsningar görs i sådan omfattning att en portrycksprognos enligt Skredkommissionens Rapport 3:95 kapitel 6.3 "Prognostisering av maximala porvattentryck" kan utföras samt att ev behov av ytterligare mätnivåer med hänsyn till den skiktade jorden värderas.

c. Val av skjuvhållfasthetsfördelning har generaliserats och redovisats delområdesvis. SGI saknar motsvarande redovisning beträffande jordens övriga geotekniska parametrar, ex vis volymvikt. Fyllningens egenskaper i ravinerna behöver också redovisas. I beräkningarna vald hållfasthet och volymvikt indikerar att krav behöver ställas på fyllnadsmaterial, utförande etc varvid kraven behöver redovisas och regleras i planen.

d. SGI anser inte att stabiliteten i områdets sydöstra del är tillfredställande (se PM Geoteknik: sektion A). Stabilitetsförbättrande åtgärder i ravinområdet strax nedströms planområdet kan med nuvarande underlag inte uteslutas och det är därför angeläget att frågeställningen klarläggs och behov av åtgärder/restriktioner säkerställs i planhandlingarna.

e. I planbeskrivningen aviseras att omfattande stödmurar, eller annan typ av konstruktion, erfordras för att möjliggöra stora höjdskillnader inom delar av planområdet. SGI rekommenderar att de geotekniska förutsättningarna för dessa åtgärder klarläggs och redovisas i planskedet. Förslag på möjliga lösningar bör också, åtminstone översiktligt, redovisas i planhandlingarna.

f. Vidare vill SGI påpeka att förslaget till stabilitetsförbättrande åtgärder förutsätter att samtliga byggnader grundläggs med pålar, dvs ingen ytterligare markbelastning kan accepteras inom området. Restriktioner beträffande markbelastning behöver därför regleras, förslagsvis med planbestämmelser.

g. De vill också framföra att för plangenomförandet föreslagna stabilitetsförbättrande åtgärder och erosionskydd medför omfattande åtgärder i samtliga delar av ravinerna inom planområdet. I praktiken medför detta att ravinerna fylls igen och ersätts med relativt grunda sänkor. De noterar att utfyllnaderna i ravinerna är en förutsättning för områdets exploatering. Tidsordningen, dvs att utfyllnaderna görs innan området byggs ut, behöver därför regleras i planen.

h. I andra delar av området kommer omfattande sänkningar av marknivån att behövas för att skapa stora plana ytor. SGI:s rekommendation i programskedet beträffande klarläggande och säkerställande av att utbyggnaden inte medför oacceptabel omgivningspåverkan, exempelvis på grund av grundvattensänkning, kvarstår därför.

i. Sammanfattningsvis finner SGI att områdets lämplighet för avsett planändamål i hög grad är beroende av tillåtligheten för nödvändiga förstärkningsåtgärder avseende stabiliteten mot ravinerna i området. Vidare kan inte SGI med det presenterade underlaget värdera om planförslaget blir lämpligt från geoteknisk synpunkt. Den geotekniska utredningen behöver därför kompletteras enligt ovan inför utställning av planen och det behöver också säkerställas i planhandlingarna att erforderliga geotekniska åtgärder kommer till utförande.

j. SGI har inte granskat frågeställningar rörande markmiljö inklusive markradon.

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen

k. SGI har noterat att den geotekniska utredningen inte har medtagits i referenslistan till miljökonsekvensbeskrivningen.

Kommentarer:

a. Geotekniskt PM kommer att kompletteras inför utställningen för att belysa förutsättningarna för de valda åtgärderna.

- b.** Geotekniskt PM avses kompletteras på denna punkt.
- c.** Geotekniskt PM avses kompletteras på denna punkt och planbestämmelse med krav på fyllnadsmaterialets egenskaper vid behov införs i planen.
- d.** Behovet av stabilitetsförbättrande åtgärder, och planbestämmelser som reglerar dessa, i det berörda området kommer att studeras ytterligare. Planområdet föreslås utökas med ett område längs ån nedströms nuvarande plangräns, vilket även är önskvärt för att hantera flödes hastigheten hos dagvattnet.
- e.** Förutsättningarna för nödvändiga konstruktioner och dessas utformning redovisas närmare i den geotekniska utredningen inför utställningsskedet.
- f.** Planbestämmelser som reglerar markbelastning införs i planen.
- g.** En administrativ planbestämmelse föreslås införs för att säkerställa att nödvändiga utfyllnader görs innan området byggs ut.
- h.** Påverkan på omgivningen av de planerade markarbetena kommer att kartläggas och redovisas i den geotekniska utredningen.
- i.** Sammanfattning: Planområdets disposition revideras för närvarande inför utställningsskedet. Med utgångspunkt i den nya dispositionen kommer den geotekniska utredningen att kompletteras i enlighet med SGI:s synpunkter och planbestämmelser vid behov införs för att säkerställa nödvändiga geotekniska åtgärder.
- j.** Uppgiften noteras.
- k.** Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras.

3. Vägverket, 2010-02-17

a. Vägverket anser att för att trafiken till Östra Torp ska fungera är det nödvändigt att Hogstorpsvägens (väg 832) och väg 44 har åtgärdats för ökad kapacitet. Då området är planerat att öppna innan fullständiga trafiklösningar är färdig gör Vägverket bedömningen att trafiksituationen i området under mellantiden kommer att påverkas mycket negativt. För att avlasta den befintliga trafikplatsen något kan det vara aktuellt med vägvisning från Hogstorpsmotet för att till viss del kunna styra trafik till och från väg E6 via Hogstorpsvägen (väg 832). Denna tillfälliga vägvisning kan i så fall vara aktuell fram tills färdigställandet av den nya norra trafikplatsen. Även väg 161 och väg 44 kommer under mellantiden att få ökade problem med köer, eftersom vägarna är primära utryckningsvägar för ambulans och räddningstjänst kommer insatstiderna att förlängas.

Det ställs höga krav på utformning av Hogstorpsvägen så att fullgod kapacitet och trafiksäkerhet kan uppnås. En lika viktig fråga är utformningen av det interna vägnätet inom handelsområdet. Vägverket anser att systemet bör utformas så att man enkelt kan avveckla trafiken till och från östra Torp för att upprätthålla god tillgänglighet och framkomlighet på Hogstorpsvägen (väg 832). Det behöver också vara utformat för att tillgodose behov för oskyddade trafikanter. De måste kunna nå målpunkter på ett enkelt och säkert sätt.

b. En utbyggd kollektivtrafik med lämplig placering och utformning kan vara en del för att i någon mån begränsa biltrafikens negativa konsekvenser. Vägverket anser att den befintliga Torpterminalen har en begränsad attraktivitet för resenärer/besökare till västra Torp och ännu mindre för östra Torp då gångavstånden är långa.

I den översiktliga kollektivtrafikanalysen redovisas en utbyggnad av befintlig terminal. Den befintliga terminalen kan ge möjlighet till en utveckling av Torp som omstigningsterminal.

Vägverket anser inte att placeringen är tillfredställande och den är därför inte attraktiv för resenären/kunder med handelsområdet som målpunkt.

Vägverket tycker att en motorvägshållplats inklusive terminal enligt kommunens och Västtrafiks skisser i trafikutredningen skulle vara ett mycket bra läge för kollektivtrafiken, men Vägverket gör bedömningen att sträckan mellan de båda trafikplatserna är alltför kort för att även inrymma en motorvägshållplats. Alternativet är också mycket kostsamt. Vägverket anser att förslaget till terminalläge på västra Torp i anslutning till gång- och cykeltunneln kan fungera bra både för resenärer som har Torp som omstigningsterminal men också i hög grad ger ett attraktivt läge för besökare till handelsområdena på ömse sidor av E6.

Vägverket anser att det finns ett stort samhällsintresse för att skapa bästa möjliga kollektivtrafikläge vid en så stor och viktig målpunkt som Torp köpcenter. Detta är en viktig del i att minska planens påverkan på miljön, erbjuda god tillgänglighet för dem som endast har tillgång till kollektiva resor, främja kollektivtrafiken samt bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle. Området ligger dock nära E6 och med avseende på farligt gods gör Vägverket bedömningen att det kan komma att ställas krav på skydd och åtgärder för att minska konsekvenserna vid en eventuell olycka.

Vägverket gör bedömningen att ett terminalläge på östra Torp, vilket diskuterats i ett övergripande skede, inte är ett realistiskt alternativ. Den skulle inte kunna tas i bruk förrän den nya trafikplatsen på E6 är färdigställd dessutom skulle den ge sämre anslutnings möjligheter än förslaget om terminal på västra sidan av E6.

c. Planområdets gräns behöver justeras i övre västra hörnet och dras rakt västerut och sedan omfatta Hogstorpsvägen söderut. Detta för att möjliggöra en god trafiklösning under mellanperioden på ca 3 år innan trafikplatsen är färdig. Transportväg till IKEA kommer också att ansluta till Hogstorpsvägen (väg 832) Trafikplatsen utformning har inte påbörjats och därför bör inte detaljplanens gräns vara beroende av denna.

Kommentarer:

a. Hogstorpsvägen och korsningen väg 44 / Tavlegatan ingår i detaljplanen och det ligger också i kommunens liksom exploatörernas intresse att dessa utformas för den trafikökning som exploateringen innebär. På motsvarande sätt ligger det i kommunens och exploatörernas intresse att vägsystemet inom kvartersmark utformas i enlighet med Vägverkets synpunkt så att tillgänglighet och framkomlighet på t ex Hogstorpsvägen upprätthålls. Enligt PBL 6:26 ska kommunen efter hand som bebyggelsen färdigställs i enlighet med planen ställa i ordning gator och andra allmänna platser för vilka kommunen är huvudman så, att platserna kan användas för avsett ändamål. En ytterligare bearbetning av förslaget i de här delarna ska ske inför utställningen.

b. Vägverkets ställningstaganden noteras. Det innebär bl a att det här planarbetet inte kommer att redovisa utrymme för en motorvägshållplats eller plats för regionbussterminal inom området i övrigt. Frågan om bussterminal prövas i pågående detaljplanearbete för västra Torp. Det bör betonas att valet av placering där är av vikt för exploateringen inom östra Torp. Ju närmre terminalen placeras handelsetableringen på östra Torp, desto kortare gångavstånd för kunder som åker regionbuss till området.

c. Vägverkets synpunkter gällande planavgränsningen beaktas i det fortsatta planarbetet.

4. Västtrafik, 2010-02-12

a. *Västtrafik anser att detaljplanen för östra Torp inte bör godkännas förrän frågan om framtida bussterminal för region- och lokaltrafik i torpområdet är löst. Dagens terminal ses inte som ett alternativ. Nuvarande utformning av planen kräver att ett läge för bussterminal skapas på västra Torp.*

b. Västtrafik önskar hållplatslägen för stadsbussarna i anslutning till varuhusens entréer samt i anslutning till gångtunneln till västra Torp. Busshållplatser i båda körriktningarna krävs.

c. Yta bör reserveras i planen för en framtida busstunnel under E6 liksom för en framtida motorväghållplats.

Västtrafik framför vissa förtydliganden och rättelser avseende bilagorna Översiktlig kollektivtrafikanalys samt Trafik-underlagsrapport.

Kommentarer:

a. Inriktningen är att en regionbussterminal ska placeras på västra Torp. Jämför också Vägverkets ställningstaganden under punkt 3b ovan.

b. Hållplatslägen inom kvartersmark kan knappast slås fast i detaljplanen eftersom denna ger möjlighet till flexibel disposition av området. Hållplats vid Hogstorpsvägen i anslutning till gångtunnel föreslås.

c. Frågan om körbar tunnel har studerats inom ramen för planarbetet och bedömts vara allt för platskrävande. Någon sådan lösning har därför inte tagits med i planarbetet. Jämför också Vägverkets ställningstagande avseende motorväghållplats ovan (punkt 3b).

5. Vattenfall, 2010-02-10

Noterar att hänsyn tagits till Vattenfalls synpunkter i programskedet. Förhandlingar pågår mellan Vattenfall Eldistribution AB och Uddevalla kommun ang. kablfiering. Kablarnas nya läge skall säkerställas i plankartan med u-område. 40 kV-kabeln skall vara tydligt utmärkt på plankartan.

Kommentar:

Synpunkterna ska beaktas.

6. Polismyndigheten i Västra Götaland, Polisenhet Uddevalla, 2010-02-01

Ingen erinran.

7. Bohusläns museum, 2010-02-10

a. Bedömer att näraliggande fornlämningsmiljöer ej berörs av planförslaget. Om fornlämningsinnehåll inom området inte kan bevaras krävs länsstyrelsens tillstånd för borttagande. Museet anser att de i så fall först bör slutundersökas.

b. Påverkan på kulturmiljön kring Grytingens by blir så omfattande att det är rimligt att anse att den bör försvinna ur kommunens kulturhistoriska underlag.

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen

c. I kapitlet Visuell miljö beskrivs konsekvenserna för jordbrukslandskapet. Det är anmärkningsvärt att det på flera ställen görs jämförelse med en byggnation av t ex en ekonomibyggnad vid 0-alternativ. En ekonomibyggnad till ett lantbruk är en naturlig del i ett jordbrukslandskap. En handelsetablering däremot, är en helt annan typ av markanvändning med en annan skala och täthet på bebyggelse, ett annat formspråk etc.

Kommentarer:

a. Jämför synpunkt och kommentar till länsstyrelsens yttrande, punkt 1 ovan.

b. Frågan bör behandlas när omarbetning av kulturmiljövårdsprogrammet sker.

c. Formuleringarna i miljökonsekvensbeskrivningen bör nyanseras.

8. Skanova, 2010-01-26

Skanova har längs gamla E6 ett stort kabelstråk, som bl.a. försörjer handelsområdet Torp, dessutom finns en luftledning norrut som försörjer Grytingen. I området finns också två urdrifttagna kablar. Kan inte anläggningarna vara kvar i sitt nuvarande läge, förutsätts att exploatören står för kostnaderna för ev. undanflyttning.

Kommentar:

Synpunkterna ska beaktas.

Grannkommuner

9. Munkedals kommun, 2010-02-03

Förvaltningen noterar att någon handelsutredning av branschens behov, vilket skulle ha underlättat information till och dialog med berörda kommuner, inte framtagits. För övrigt bedömer förvaltningen att inga synpunkter behöver lämnas. Kommunstyrelsen beslutar att inte lämna några synpunkter på detaljplanens innehåll.

10. Lilla Edets kommun, 2010-02-10

Ingen erinran.

11. Färgelanda kommun, 2010-01-27

Färgelanda kommun har tidigare i planprogramskedet yttrat sig över den tänkta etableringen. Kommunen har då i huvudsak framfört att det är positivt med IKEA:s etablering som skapar ytterligare arbetstillfällen inom den arbetsmarknadsregion som Färgelanda tillhör. Kommunen är däremot tveksam till ytterligare handelsetableringar på Torp köpcentrum då detta befars inverka negativt på den handelsverksamhet som idag finns i Färgelanda kommun.

Kommunstyrelsen föreslås stå fast vid sitt tidigare ställningstagande i planärendet samt även ställa sig bakom yttrande från Dalslands Miljökontor daterat 2009-12-30.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

12. Dalslands miljökontor, 2009-12-30

Färgelanda kommuns plan- och byggenhet har bett om Dalslands miljökontors synpunkter över rubricerad remiss.

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen

Av upprättad miljökonsekvensbeskrivning (2009-12-14) framgår, beträffande konsekvenserna för möjligheterna att uppnå de 16 nationella miljö kvalitetsmålen, att ett genomförande av planförslaget motverkar uppnåendet av åtta av miljö kvalitetsmålen. Av dessa åtta är följande fem av störst intresse ur ett dalslandsperspektiv: begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning, ingen övergödning, och god bebyggd miljö.

Konsekvenserna av att flera av miljömålen motverkas bör belysas tydligare och möjliga åtgärder redovisas mer utförligt. Detta bör särskilt gälla åtgärder för att undvika att ökad trafikbelastning medför ökad miljöbelastning, tex genom

- att utveckla kollektivtrafiken till området med avgasfria lösningar, exempelvis anläggande av en järnvägshållplats inom området (Bohusbanan går relativt nära planområdet), lämpliga gångstråk mellan den nya och den gamla delen av köpcentret och*
- att sätta upp laddningsstolpar för el-bilar på parkeringsplatserna.*

Kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen ska bearbetas inför utställningen, jämför synpunkter och kommentarer till länsstyrelsens yttrande, punkt 1 ovan.

Kommunala instanser

13. Tekniska nämnden, 2010-01-21

Tillstyrker fortsatt planarbete.

14. Barn- och utbildningsnämnden, 2010-01-20

Barn- och utbildningsnämnden har verksamhet i närområdet, strax sydost om det planerade handelsområdet, som kommer att vara berörd genom de infrastrukturåtgärder som planeras exempelvis med nya tillfartsvägar till planområdet.

Barn- och utbildningsnämnden har tidigare tagit beslut om att bygga en ny Herrestadsskola på en ny plats med inflyttning 2014. Kvar på skoltomten finns då en förskola med tre avdelningar och planer finns på att bygga om skolbyggnader till förskoleverksamhet med upp till 5-6 förskoleavdelningar. Herrestadsskolans och förskolans kök och matsal är ca 10 år med hög standard och några av skolbyggnaderna kan, med mindre anpassningsåtgärder, användas till förskoleverksamheter.

De trycker på att det därför är viktigt att en säker angöring prioriteras och att övriga trafik-säkerhetsåtgärder lyfts fram i den fortsatta planeringen, för att ge barn och föräldrar en trygg och säker trafikmiljö till förskolan, dels under handelsområdets uppbyggnad (byggnader och tillfartsvägar) men även att en långsiktig planering sker för att minska störningar utanför skolan.

Kommentar:

Ambitionen i detaljplaneskedet är att trafiksäkerheten ska vara prioriterad. I ett genomförandeskede finns inte skäl att ha någon annan ambition.

15. Socialnämnden, 2010-01-20

Hänvisar till lämnade synpunkter i programsamrådet. (Tillgänglighet för funktionshindrade och tillgång och tillgänglighet till lokal kollektivtrafik.)

Kommentar:

Synpunkterna har noterats och beaktas i den mån de kan kopplas till detaljplanearbetet.

16. Kultur- och fritidsnämnden, 2010-02-17

a. Svårt utläsa ur handlingarna hur området kommer att gestaltas. Saknar detaljerade höjdstudier.

b. Den "goda exponeringen" omtalas på flera ställen. Innebär uppenbarligen att exponera p-platser. Att t o m påla för p-platser känns mer än onödigt när man inte tar tillvara på möjligheterna i ett ev källarplan. Kommunen kan ställa krav på det och det är både "funktionellt och tekniskt".

c. Den än mindre goda sidan, baksidan, som den tänkta bebyggelsen verkar tillföra redogörs inte för överhuvudtaget.

d. När området nu ska byggas ut och bli ett av Sveriges största, var finner man då kvalitet i planering och gestaltning? Vad är omsorgsfullt, genomtänkt och bra i detaljplanen? Är det som samrådsredogörelsen andas att man bara löser vad man väljer att kalla "funktionella och tekniska krav"? Och därmed struntar i hur området kommer att uppfattas av miljoner människor under decennier?

Kommentarer:

a. Förvaltningen gör bedömningen att den illustrationsplan som finns i planhandlingarna på ett bra sätt redovisar i grova drag hur en disposition av området kan se ut. Dessutom ska sägas att alla frågor inte löses i detaljplaneskedet. Även projekteringsfasen av både mark och byggnader innebär att ytterligare studier utförs.

b. Under den tid som arbetet med detaljplaneförslaget har pågått så har många olika dispositioner av t ex p-platser diskuterats. Detaljplanen förhindrar inte en sådan källarparkering som föreslås. Förvaltningen menar dock inte att det finns skäl att låsa detaljplaneförslaget vid en sådan lösning.

c. Det finns ingen avsikt i detaljplaneförslaget att skapa någon "baksida".

d. Jämför kommentar till punkt 16a .

17. Räddningstjänsten, 2010-02-12

Inga invändningar.

18. Kommunledningskontoret, 2010-02-11

a. *Stadsbusstrafik: Stadsbussarna bör ha fri körväg längs handelshusens fasader och hållplatslägen i anslutning till entréerna bör säkerställas i planen.*

b. *Regionbusstrafik: Olika lösningar för en regionbussterminal har varit aktuella. För närvarande tycks en "ö-lösning" på västra Torp mest sannolik. Detaljplanen bör dock medge möjligheten av en terminal i anslutning till motorvägen. Om planen inte inkluderar en möjlighet till bussterminal vid motorvägen bör det vara en förutsättning för planens godkännande att en terminallösning kan skapas på västra Torp.*

c. *Förbindelser mellan handelsområdena: Detaljplanen bör medge och anvisa utrymme för två tunnlar/vägförbindelser mellan östra och västra Torp.*

d. *Spårbilar. Detaljplanen får inte utesluta att system för spårbilar skapas i området även om konkreta planer på ett sådant system saknas för närvarande.*

Kommentarer:

a. Hållplatslägen inom kvartersmark kan knappast slås fast i detaljplanen eftersom denna ger möjlighet till flexibel disposition av området.

b. Se kommentarer till Vägverkets och Västtrafiks yttranden ovan (punkt 3 och 4).

c. Frågan om förbindelse mellan östra och västra Torp har studerats tidigare i planarbetet och funnits alltför platskrävande. Någon sådan lösning har därför inte tagits med.

d. Om ett spårilsystem blir aktuellt i framtiden så får studier då utvisa om ett sådant kan omfattas av detaljplanen. Detaljplaneförslaget bedöms inte i sig utesluta ett sådant system.

19 . Lantmäterimyndigheten, 2010-02-05

För att reglera drift och underhåll av gemensamma anläggningar inom planområdet föreslås gemensamhetsanläggningar. Lantmäterimyndigheten (LM) vill också framföra att det även finns möjlighet att bilda en marksamfällighet inom kvartersmark för de områden som nyttjas gemensamt och som förvaltas av en samfällighetsförening, samma som för gemensamhetsanläggningen.

För ravinen och ån inom kvartersmark är det markerat med g (gemensamhetsanläggning) och u (allmän ledning). Här anser LM att det bör tydliggöras om det är allmän ledning för dagvatten eller enskilt för den gemensamhetsanläggning som bl a ska omfatta dagvatten inom kvartersmark. Fördröjningsmagasin för dagvatten får dimensioneras så att fastigheter nerströms (utanför detaljplan) inte påverkas.

Del av allmän platsmark, genomfart och GC-väg, berör Grytingen 1:3 och Herrestad 1:8 samt del av naturmark berör Trollgil 1:3. Dessa områden får regleras över till kommunal fastighet, vilket enligt LM bör tydliggöras.

Det finns servitut 1485K-07/131.1, som tangerar kvartersmark och allmän platsmark och det bör belysas hur planen påverkat detta servitut för ägotransporter, Grytingen 1:3.

Avtal bör träffas om reglering av mark från Grytingen 1:3 till Herrestads-Torp 1:3 eller till nybildad fastighet för handelsändamål. Planen redovisar inte hur förvaltare av naturmark kan nå naturmarken, dvs någon form av servitut/rättighet över kvartersmark alternativt utanför planområdet.

Ev ändringar av kommunala VA-ledningar och ny avloppspumpstation kan innebära att nuvarande ledningsrätt, 1485-88/21 behöver ändras eller ny ledningsrätt upplåtas, vilket bör tydliggöras.

För ev fjärrvärmeledning inom kvartersmark bör ledningsrätt upplåtas. LM tycker också att genomförandebeskrivningen bör redovisa hanteringen av befintliga el-ledningar, tex 40 kV ledningen, enligt redovisningen i beskrivningen och om ledningsrätt kommer att upplåtas för nytt läge av ledningar.

Kommentar:

Synpunkterna ska i tillämpliga delar beaktas i utställningshandlingarna.

20. Miljö och Stadsbyggnads miljöavdelning, 2010-02-09

a. Anser att beskrivningen av hur dagvatten ska tas om hand och renas beskrivs mycket kortfattat. En separat dagvattenutredning bör tas fram. Utredningen bör följa kommunens dagvattenpolicy (antagen 2008-11-12). Vidare bör den omfatta val av reningsmetod, beräkning av dagvattenmängden samt en redovisning av trolig föroreningsgrad av dagvattnet. Det bör även framgå vilka förebyggande åtgärder för att minska uppkomsten av dagvatten som är planerade.

b. Gällande luft så rekommenderar de att låta Luft i Väst utföra spridningsberäkningar dels avseende trafiken, dels avseende avdunstningen av kolväten från parkerade bilar.

c. Trafikbullerutredning saknas och bör göras.

d. När det gäller fysiska ingrepp i vattenmiljöer kan de räknas som vattenverksamhet, enligt 11 kap miljöbalken. Exempelvis kulvertering ska anmälas till länsstyrelsen. Hänsyn måste bland annat tas till att bäckarna är öring-förande.

Kommentarer:

a. En dagvattenutredning kommer att tas fram till utställningsskedet med utgångspunkt från de PM som bifogades samrådshandlingarna.

b. Synpunkten noteras men bedöms inte komma till utförande. Miljökvalitetsnormer för luft ska dock närmare belysas i miljökonsekvensbeskrivningen, jämför yttrande från länsstyrelsen, punkt 1.

c. Bullerberäkningar avseende de närmast belägna bostadshusen ska redovisas, jämför yttrande från länsstyrelsen, punkt 1.

d. Tillståndsansökan enligt miljöbalken görs parallellt med detaljplanen.

Övriga

21. Uddevalla centrumutveckling, odaterad, inkom 2010-02-01

Uddevalla centrumutveckling ser det som positivt att Uddevalla kommun aktivt bidrar till att Uddevalla förstärker sin handelsprägel i marknaden. De uppgifter som de har blivit delgivna rör sig om ca 60 000 kvm yta i Östra Torp samt ca 30 000 kvm tillkommande yta för Västra Torp. Total tillkommande handelsyta rör sig alltså om ca 90 000 kvm, som tillsammans med tidigare handelsyta på ca 80 000 kvm skulle innebära en extern handelsplats med

ca 170 000 kvm handelsyta. För att sätta perspektiv på dessa ytor jämför de med Uddevalla centrum, som har totalt ca 25 000 kvm handelsyta.

Enligt Uddevalla centrumutvecklings bedömning av primärområdet till Uddevalla ingår det idag ca 110 000 personer (Uddevalla, Lysekil, Sotenäs, Orust, Munkedal, Färgelanda) med en total köpkraft på ca 6 000 MSEK för dagligvaror såväl som fackhandel. Dagens omsättning för Torp uppskattas till ca 2 500 MSEK vilket innebär en genomsnittlig försäljning på drygt 30 000kr/kvm (80 000 kvm/2 500 MSEK) och år. När de använder dagens nyckeltal och estimerar dessa på tillkommande handelsyta skulle detta innebära en ytterligare omsättning på 2 700 MSEK i dagens penningvärde och totalt drygt 5 000 MSEK vilket skulle vara fantastiskt bra för handelsområdet Torp.

Konsekvenserna för Uddevalla centrum vid detta scenario blir att centrum får en mycket tuff utmaning som kan vara, men behöver inte bli förödande. Centrum har en mycket stor fördel i att tätorten har ca 30 000 invånare och deras roll efter expansionen på Torp blir än mer lokal än tidigare. För att inte Uddevalla centrum skall bli en stad med tomma lokaler på Kungsgatan såväl som angränsande gator är det därför av yttersta betydelse att kommunen storsatsar i stadskärnan. Denna satsning bör innefatta att utveckla Kampenhof, inre hamnen, badhus, kulturhus, Hamngatorna/Bäveån, mer bostäder i centrum mm. Dessa investeringar bör genomföras i en rask takt, helst inom en femårsperiod. Givet en storsatsning på centrum såväl som Torp bör Uddevalla ha goda möjligheter att utvecklas till en av Skandinavians enskilt intressantaste städer.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. I och med att den här redogörelsen utgör ett av beslutsunderlagen vid ett antagande av detaljplanen så kommer berörda politiker att få kännedom om åsikterna.

22. Åker-Kisslebergs vägförening (ÅKV), 2010-02-09

a. ÅKV Kissleberg ga:1 samt delägarfastigheternas ägare är sakägare för detaljplanen då de kommer att beröras av åtgärder inom planområdet och dessas konsekvenser vad gäller trafik, geoteknik och dagvatten.

b. Ofullständiga samrådshandlingar: Bullerutredning och dagvattenutredning saknas i samrådshandlingarna. I trafikutredningens underlagsrapport saknas beskrivning av den beräknade trafikökningens konsekvenser. För väg 44 redovisas inga beräkningar eller mätningar. ÅKV kräver i första hand att samrådet kompletteras på dessa punkter och görs om. I andra hand att samrådstiden förlängs så att dessa utredningar hinner genomföras och bli föremål för samrådsyttranden.

c. Geotekniska markförhållanden: Delägarfastigheterna är mycket känsliga, särskilt i samband med stora nederbördsmängder. Styrelsen bedömning är att de inte tål ökad belastning till följd av ökad trafik på väg 44 eller ökad flödes hastighet/vattenmängd i Kärrån. Till följd härav ställer ÅKV en rad krav vad gäller trafik och dagvatten (se punkterna **d** och **e** nedan).

d. Vägar och trafik: ÅKV bedömer att delägarfastigheterna kommer att beröras av konsekvenser av ökad trafik i form av ökad genomfartstrafik, ökat buller och ökade luftföroreningar. ÅKV framför därför följande krav:

Att en långsiktig trafiklösning tas fram med väg 44 i ny sträckning norr om Kissleberg.
Att planområdet utökas österut längs väg 44 fram till cirkulationsplatsen vid Kurverödsleden.

Att trafikutredningen utvidgas till att även omfatta konsekvenser för Kisslebergsområdet vad gäller genomfart och buller.

Att risker med avseende på farligt gods, trafiksäkerhet, geoteknik och skador på vägen analyseras utifrån ovanstående.

Att bullermätning utförs i Kissleberg.

Att bullerskydd utförs på norra sidan av väg 44.

Att geotekniska mätningar utförs i berörda delar av vägföreningens vägar samt att ansvars- och ersättningsfrågor regleras i förväg genom avtal i händelse av skador till följd av detaljplanens genomförande samt att samma sak erbjuds samtliga delägarfastigheter.

e. Dagvatten och Kärraån: Dagvattenhanteringen inom planområdet är otillräckligt beskriven i planhandlingarna och inte analyserad med avseende på följdverkningar nedströms. ÅKV:s styrelse gör bedömningen att genomförande av detaljplanen med föreslagen dimensionering av dagvattenanläggningar kommer att påverka vattennivåer och flödehastigheter nedströms i Kärraån med risk för skador i form av vatteninträngning samt ras eller skred. ÅKV ställer följande krav:

Att planområdet utvidgas österut till en punkt där fritt flöde till Byfjorden finns.

Att den dagvattenutredning som görs utvidgas till att omfatta Kärraåns lopp österut och även nedströms till ovan nämnda punkt.

Att särskild analys görs av samverkande risker (instabila markförhållanden, stora nederbördsmängder, fel på pumpar).

Att dagvattenanordningar inom planområdet dimensioneras med minst 50% överkapacitet i förhållande till maximal långtidsnederbörd.

Att en konsekvensutredning görs med utgångspunkt att dammar/fördämningar brister inom planområdet.

Att geotekniska mätningar/undersökningar/besiktningar sker av berörda delar av Kissleberga:1 längs Kärraån samt att ansvars- och ersättningsfrågor regleras i förväg genom avtal i händelse av skador genom detaljplanens genomförande och att samma sak erbjuds alla berörda delägarfastigheter.

Kommentarer:

a. Förvaltningen har gjort en avgränsning av sakägarkretsen som bedöms vara förenlig med plan- och bygglagen och som bedöms ha stöd i dokumentation som kommenterar lagens paragrafer. Fastighetsförteckningen avses därför inte utvidgas i enlighet med önskemålet.

b. Trafik, buller och dagvattenfrågor ska belysas ytterligare inför utställning av detaljplanen. Några planer på att ta om eller förlänga samrådet finns inte.

c. Uppgifterna noteras. Se för övrigt kommentarer till punkterna d och e nedan.

d. Förvaltningen har inte för avsikt att utöka detaljplaneområdet i enlighet med vägföreningens krav. De krav som ställs i övrigt är, enligt vår bedömning, av sådan art att de faller utanför ramen för detaljplanarbetet. Det bör observeras att den övergripande trafikstrukturen i området ska studeras av Vägverket.

e. Dagvattenhanteringen inom planområdet kommer att studeras ytterligare inför utställning med inriktningen att maximalt flöde i Kärraån nedströms planområdet inte ska tillåtas öka till följd av detaljplanens genomförande. Dagvattenanläggningarna inom planområdet dimensioneras enligt normal praxis efter 10-årsregn men med kapacitet att även klara 50-årsregn. Åtgärder beskrivs i dagvattenutredningen för att även klara 100-årsregn. I dagvattenutredningen redovisas även åtgärder för att minimera risken för skador i samband med att dammar/fördämningar brister, i korthet att vattnet delas upp på flera mindre dammar samt att var och en av dessa utformas på ett sätt som ger gott erosionskydd. Planområdet föreslås utökas österut med ett område längs Kärraåns tillflöde i syfte att ge plats för åtgärder för att minska vattnets strömningshastighet och därmed undvika erosionskador nedströms.

23. Uddevalla Naturskyddsförening, 2010-02-12

Uddevalla Naturskyddsförening anser att trafikutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen är svårtillgängliga och att viss nödvändig information saknas.

*a. Trafikutredningen: Beslut måste tas om den samlade trafiksituationen i hela området inklusive vägarna 44 och 161 samt kollektivtrafik inklusive spårbunden.
Saknar en detaljerad redovisning av förväntad trafik.
Framför ett antal redaktionella synpunkter på trafikutredningen.
Saknar redovisning av trafikbuller.*

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen

*b. Anser att avgränsningen av MKB:n är för snäv, konsekvenserna av markanvändning enligt planförslaget stannar inte inom beskrivet område vad gäller vatten, buller, luft eller trafik. Naturskyddsföreningen framför vidare följande synpunkter:
Generellt otillräcklig redovisning av avstämningen mot miljömålen.
Otillräcklig redovisning av påverkan på luft och buller.
Har alternativet att förlägga IKEA till västra sidan av E6 utretts?
Otillräcklig redovisning av markarbeten och kulvertering.
Rensningsåtgärder i Kärraån skulle förstöra dess naturvärden.
Otillräcklig redovisning av dagvattendammarnas dimensionering.
Delar inte MKB:s bedömning att eventuell spridning av fina lerpartiklar i vattnet under byggtiden inte skulle påverka fiskbeståndet eller lekbottnar.*

Kommentarer:

a. Ett utredningsarbete pågår hos Vägverket om den övergripande trafikstrukturen kring Torp. I detta arbete ingår även en ny och bättre lösning för regionbusstrafiken. I detaljplaneförslaget kommer kollektivtrafikförsörjningen inom planområdet att studeras i samband med att trafikutredningen kompletteras och revideras inför utställningen. Bullerberäkningar kommer att utföras för bostäder i anslutning till planområdet.

b. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att kompletteras för att bättre beskriva den påverkan som ett genomförande av detaljplanen innebär. I samband med detta kommer avstämningen mot miljömålen att ses över med hänsyn till föreningens synpunkter. Beskrivningen av planförslagets konsekvenser vad gäller luftföroreningar och bullerstörningar till följd av ökad trafik kommer att preciseras. Jämför kommentar till länsstyrelsens yttrande, punkt 1d. Realistiska alternativ för placering av IKEA på västra Torp saknas. Jämför kommentar till länsstyrelsens yttrande, punkt 11. Dagvattenutredning och geoteknisk utredning avses kompletteras inför utställningsskedet för att bättre belysa markarbeten och kulverteringar inom planområdet. Inga rensnings- eller rätningsåtgärder förutsätts i Kärraån utanför planområdet. Dagvattenhanteringen syftar till att de maximala flödena nedströms inte ska tillåtas öka som en följd av planförslaget och därför inte heller nödvändiggöra några ytterligare åtgärder. Inför utställningsskedet redovisas den planerade dagvattenhanteringen utförligare i den dagvattenutredning som läggs till planhandlingarna. De åtgärder som berör Kärraån kräver miljödom enligt MB 11 kap. En sådan ansökan görs under april 2010. MKB:s skrivning om sediment och lerpartiklar ska ses över. Syftet med dagvattenhanteringen är att sediment och föroreningar som härrör från planområdet ska fångas upp i de planerade dagvattendammarna samt, under byggtiden, i tillfälliga dammar som anläggs för detta ändamål.

Enligt uppgift från Uddevalla Naturskyddsförening har man också lämnat in synpunkter under det s k programsamrådet, yttrande daterat 2009-07-29. Någon sådan handling har dock inte diarieförts hos Miljö och Stadsbyggnad. I samband med det här samrådet har därför Uddevalla Naturskyddsförening bifogat yttrandet från programsamrådet. I sammanfattning innebär det följande:

- *Inom programområdet finns värdefulla miljöer och biotoper att ta hänsyn till. Det finns biotopskyddade miljöer, förnygringsplatser för fisk samt stor artrikedom av vegetation och fågelliv. Av största vikt att största möjliga hänsyn tas till dessa värden.*
- *En etablering enligt förslaget kommer också att påverka trafiksituationen för hela Uddevallaregionen, vilket borde tas med i detaljplanen.*

- Kan inte se att särskild hänsyn tas till t ex att, enligt kommunens översiktsplan, olje- och bilberoendet ska minskas, att klimatmål ska uppfyllas etc. Inget skrivs t ex om spårbunden trafik.
- Ser fram emot att få återkomma när de planerade utredningarna är klara, t ex artinventering, MKB och trafiksystemet där natur- och miljövärden fått hög prioritet.

Kommentar:

Förvaltningen hänvisar till de kommentarer som getts till föreningens synpunkter och till kommentarer till länsstyrelsens m fl yttranden.

24. Vägsamfälligheterna Geddeknippen och Bången – Svenseröd, 2010-02-10

Anser att korsningen vid Tavlegatan bör utformas som rondell.

Kommentar:

De trafikberäkningar som gjorts visar att rondellösningen inte har tillräcklig kapacitet för den förväntade trafikbelastningen.

25. Fastighetsägarna Uddevalla, 2010-02-12

Anser att stadsmiljön i Uddevalla behöver förnyas och utvecklas, bl a med nya attraktiva bostäder som tillvaratar stadens läge vid vattnet. För att stadskärnan ska leva krävs att anläggningar och attraktioner förläggs till stadskärnan.

Kommentar:

Fastighetsägarnas synpunkter rör främst Uddevallas stadskärna och faller utom ramen för det föreliggande planarbetet. Jämför kommentar till Uddevalla Centrumutvecklings yttrande, punkt 21.

26. Buffin Real Estate Sweden AB, ägare till Hedkärr 1:25, 2010-02-10

Befarar trafikstörningar när mer handel etableras då trafiksituationen redan idag är ansträngd. I övrigt inga invändningar.

Kommentar:

De övergripande trafikfrågorna avseende det allmänna vägnätet ska studeras av Vägverket efter överenskommelse mellan Uddevalla kommun och Vägverket. Syftet med detta arbete är att föreslå och redovisa åtgärder som skapar förutsättningar för ett väl fungerande trafiksystem.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

27. Torp köpcentrums samfällighetsförening, Herrestads-Torp S:5, 2010-02-05

a. Samfällighetsföreningen ser positivt på IKEA:s etablering inom torpområdet öster om E6:an. En avgörande förutsättning för detta är att de väglösningar som krävs är färdigställda innan verksamheten startar. Samfällighetsföreningen noterar att den exakta utformningen av kommande nya vägar och den norra trafikplatsen ej klarlagts och att det inte heller finns någon fastställd tidpunkt för när vägsträckning och trafikplats är färdigställda.

Samfällighetsföreningen anser inte att konsekvenserna för trafiksituationen, vid en full utbyggnad enligt plankartans bestämmelser, är belysta i samrådshandlingen.

Med hänvisning till bilaga ”Synpunkter på genomförande ur trafiksynpunkt”, WSP Samhällsbyggnad 2010-02-02, emotsätter de sig att utbyggnaden av östra Torp genomförs innan planerade vägar och trafikplats är färdigställda.

Samfällighetsföreningen befarar att det finns en överhängande risk för överbelastad tillfart om östra Torp med IKEA/IKANO ska vara beroende av endast en in/utfart via Tavlegatan. Detta kan leda till köer mot Uddevalla tätort och mot Lysekil, till begränsad framkomlighet för utryckningsfordon, till störningar i kollektivtrafiken och till problem för de företag som driver verksamhet på västra Torp.

b. Planförslaget innebär enligt planbeskrivningen att cirka 60 000 m² ny butiksyta tillskapas. Plankartan anger en största byggnadsarea, BYA, till 30 % av fastighetsarean (vilket medger större total golvyta om byggnader uppförs i två plan). Samfällighetsföreningen anser att byggrätten ska anges i BTA och begränsas till 65 000 m².

Kommentarer:

a. Den övergripande trafiksituationen studeras för närvarande av Vägverket. Förvaltningen delar föreningens bedömning att trafikproblem kan uppstå under en övergångstid innan trafikapparaten är färdigställd. Ett sätt att motverka detta kan vara att dirigera trafik via Hogstorp svägen. Jämför Vägverkets yttrande.

b. Områdets disposition studeras på nytt inför utställningen. I samband med detta ses både exploateringsgraden och sättet den anges på över. Synpunkten bedöms inte bli tillgodosedd.

28. Kickie Gustafsson, Grytingen 1:11, och Bo Stalefors, Grytingen 1:13, 2010-01-14

Vill framföra att dagslägets infart för fastigheterna Grytingen 1:11 och 1:13 från lokalvägen Herrestad-Hogstorp kommer med IKEA/IKANO etableringen att få en stor trafikökning, vilket kommer att medföra både svåra och farliga trafiklägen vid ut- och infart för fastigheterna. Menar också att de redan idag stundtals har stora problem med skymd sikt från södergående körfält på grund av backkrön. Önskemål att fastigheterna får en trafiksäkrare ut- och infart. Ritningar och förslag på önskemål finns bifogade.

Kommentar:

Synpunkterna berör inte direkt detaljplanen utan de får behandlas i samband med det utrednings- och projekteringsarbete avseende vägsystemet som Vägverket har ansvar för. Synpunkterna vidarebefordras till Vägverket.

(Med tanke på detaljplanens avgränsning gör förvaltningen bedömningen att fastighetsägarna inte är att anse som sakägare i det fortsatta detaljplanarbetet. De kommer därför inte att tas med i fastighetsförteckningen inför utställningen av detaljplanen.)

29. Håkan Grundberg, Grytingen 1:3, genom Eddie Schälin, markkonsult, 2010-02-10

a. I planområdet norra del har avsatts ett område för ett skylttorn med en högsta höjd på 48 meter. Motsätter sig placeringen och befarar stora olägenheter i form av ljussken in i boningshuset.

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen

b. Befarar att boendemiljön avsevärt kommer att försämrats avseende buller, avgaser och andra immissioner.

Kommentar:

a. Synpunkten noteras men föreslås inte bli tillgodosedd.

b. Bullerberäkning kommer att genomföras för bostäder i anslutning till planområdet. Miljö kvalitetsnormer för luft kommer att belysas närmare i miljökonsekvensbeskrivningen, jämför kommentar till länsstyrelsens yttrande, punkt 1c.

Allmänheten

30. Niklas Wiksten och Linda Bongsjö, Smedseröd, 2010-02-09

Bor strax norr om där IKEA ska förläggas och är oroade över hur barnen ska kunna ta sig till och från skolan på ett säkert sätt. I dagsläget finns det en cykelväg som förbinder Herrestad med Smedseröd. Denna cykelväg är från säkerhetssynpunkt tillfredställande då den inte korsar hårt trafikerade vägar. Enligt det material som varit ute på samråd ser det ut som att cykelvägen kommer att korsa vägar i anslutning till rondeller. Inte bara en rondell utan tre rondeller skall barnen behöva korsa. De vill framföra att det måste tas fram en plan för hur man trafiksäkert löser förbindelsen av gång- och cykelbanor mellan Smedseröd och Herre-

stad. Kan en lösning vara att dra gång- och cykelbanan bakom IKEA (alltså nordöst om IKEA)?

Kommentar:

Det finns ingen annan ambition än att trafiksäkra lösningar ska eftersträvas för de oskyddade trafikanterna. På illustrationskartan till samrådshandlingen redovisas att gång- och cykelbanan har en plankorsning med Hogstorpsvägen (vid den sydligaste cirkulationsplatsen). I fortsatta studier och projekteringar får studeras detaljlösningar som ligger till grund för genomförande. Detaljplan förhindrar inte planskild korsning. Gång- och cykelväg nordost om bebyggelsen bedöms inte vara aktuell.

31. Familjen Fondin, Smedseröd, 2010-02-11

Bor norr om planområdet. Befarar att barnens väg till skolan i Herrestad blir mindre säker då gång- och cykelvägen enligt planförslaget kommer att korsa vägar i anslutning till rondeller. En plan måste tas fram för hur man trafiksäkert löser förbindelsen av gång- och cykelbanor mellan Smedseröd och Herrestad.

Kommentar:

Se kommentar till punkt 30 ovan.

32. Malin Andersson, Smedseröd, 2010-02-12

Den föreslagna trafiklösningen innebär att barn till boende i Smedseröd måste korsa två rondeller för att ta sig till skolan i Herrestad. Efterlyser en tydligare bild av hur gång- och cykelvägar genom området är tänkta.

Kommentar:

Se kommentar till punkt 30 ovan.

33. Yttrande via e-mail från martin.else-mai@telia.com, 2009-12-16

Tycker att det är horribelt med alla dessa vägar och rondeller som ska byggas. Anser att det räcker med ett vägmot runt Torp och att det är överflödigt med ett vägmot i den norra delen. De vill också framföra att de tycker att varje ny rondell är en för mycket och att varje meter kostar onödiga pengar. Om IKEA får en egen väg till sina parkeringar ska den väl inte behöva byggas om till ett snirklande rondellparadis, koppla parkeringarna direkt till vägen.

Kommentar:

Synpunkterna noteras men föreslås inte bli beaktade.

34. Per Rune Karlsson, 2010-01-08

Har hittat en felaktig laghänvisning. I planbeskrivningen under rubriken "Riksintressen" skriver planförfattarna "Vägarna E6 och riksväg 44 utgör riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 4 kap 8§", men de menar förstås miljöbalken 3 kap 8§.

I samma planförslag påpekar han att man både i MKB:n och i planbeskrivningen utelämnat att även jordbruksmark är ett riksintresse enligt miljöbalken 3 kap 4§. Planförslaget omfattar ju till största delen jordbruksmark. Han efterfrågar någon slags text som visar att planen berör detta riksintresse för att man ska ha redovisat alla de riksintressen enligt 3 och 4 kap miljöbalken som påverkas av planen. Han undrar också om det är en miss eller om det är så att man inte ens redovisar riksintresset då man i den aktuella planen väljer att prioritera andra samhällsviktiga intressen.

Kommentar:

Vi tackar för påpekandet om laghänvisningen.

Enligt miljöbalken 3 kap 4§ är jord- och skogsbruk av nationell betydelse. Det finns dock inte något generellt riksintresse för jordbruksmark. Däremot har länsstyrelsen 1992 utsett

regionalt värdefulla odlingslandskap, dessa ska i möjligaste mån skyddas. Området som är aktuellt för detaljplanen anses inte innefatta regionalt värdefulla odlingslandskap.

35. Åke Jonsson, Torsberg, 2010-02-12

Väg 161 måste gå vid sidan av alla rondeller och trafikljus och ha högre hastighet än 50 km/h.

Kommentar:

Väg 161 ligger utanför ramen för det aktuella planarbetet. Jämför Vägverkets uppdrag att studera det allmänna vägnätet i anslutning till Torp.

SAMMANFATTNING

Nedan sammanfattas punktvis de huvudsakliga synpunkter som inkommit under samrådet som föranleder klarläggande och ev ytterligare utredning innan planen förs till utställning.

- De geotekniska frågorna ska ytterligare studeras.
- Trafikfrågor inom och i anslutning till planområdet ska belysas.
- Bullerberäkning ska utföras avseende närliggande bostadsbebyggelse.
- Miljökonsekvensbeskrivningen ska bearbetas inom olika områden, t ex avseende miljökvalitetsnormer för luft, samt redovisning av miljömål.
- Dagvattenfrågan ska ges en tydligare och mer omfattande redovisning.
- Dispens från biotopskydd ska redovisas.
- Redovisning av fornlämningar i planhandlingarna ska göras inkl beskrivning av processen avseende arkeologiska utredningar, förundersökning och ev slutundersökning.

SYNPUNKTER SOM INTE TILLGODOSETTS

Det finns skriftliga synpunkter från samrådsskedet från följande sakägare enligt fastighetsförteckningen som berör planförslaget som helt, eller delvis, inte föreslås bli beaktade:

- Torps köpcentrums samfällighetsförening (Herrestads-Torp S:5) samt
- Håkan Grundberg (Grytingen 1:3).

FORTSATT ARBETE

Miljö och Stadsbyggnad anser att den samlade bedömningen av samrådet innebär att arbetet med detaljplanen inkl miljökonsekvensbeskrivningen kan drivas vidare under förutsättning att hänsyn tas till vad som framgår av den här samrådsredogörelsen. Beroende på fortsatta studier av området och dess förutsättningar bedöms en bearbetning av planförslaget ske även avseende vissa aspekter som inte uttryckts som synpunkter på planförslaget. Detaljplanen med miljökonsekvensbeskrivning föreslås bli utställd för granskning enligt PBL 5:23 när bearbetning av materialet skett.

MILJÖ OCH STADSBYGGNAD

Håkan Björkman
stadsbyggnadschef

Hans Johansson
planchef