



ANTAGANDEHANDLING

SAMRÅDSREDOGÖRELSE tillhörande

DETALJPLAN för
VALÅSOMRÅDET – ny bebyggelse (Ljungs-Hälle 1:19 m fl)

Ljungskile, Uddevalla kommun

Samrådshandling upprättad av Miljö och Stadsbyggnad den 3 juni 2003

Samrådsredogörelse upprättad av Miljö och Stadsbyggnad den 4 november 2003

Kompletterad den 13 januari 2004

HANDLÄGGNING AV SAMRÅDET

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 12 juni 2003 att samråd om detaljplanen skulle ske. Planförslaget skickades därefter på remiss till kommunala och regionala instanser m fl under tiden 19 augusti – 14 oktober 2003. Sakägare i och utanför planområdet meddelades att planhandlingar under remisstiden fanns tillgängliga på Ljungskile bibliotek, Medborgarkontoret i Rådhuset samt på Miljö och Stadsbyggnad i Stadshuset. Sakägarna inbjöds också till ett informations- och samrådsmöte, vilket avhölls i Ljungskilegården den 23 september 2003.

SAMMANDRAG AV INKOMNA SYNPUNKTER OCH MILJÖ OCH STADSBYGGNADS KOMMENTARER

KOMMUNALA INSTANSER

1. Näringsliv och arbetsmarknad, 8 september 2003

Som framhölls i yttrande över program till detaljplan är Lyckorna med sin mycket speciella särprägel attraktivt för boende. Detaljplanen ger nu möjligheter till ytterligare inflyttning vid en väl avpassad vägslinga. Till planen har fogats skisser över husens utformning som är i takt med tidens mode men tyvärr inte förstärker den speciella atmosfären på Lyckorna, vilket vi tror skulle ha bidragit till en önskvärd breddning av bostadsutbudet i Uddevalla.

Kommentar: I samband med utvärdering av den sk byggherretävling som föregick detaljplaneupprättandet, så bedömdes det här förslaget vara det som bäst motsvarade de krav och förutsättningar som kan ställas på ny bostadsbebyggelse i området.

2. Fritidsnämnden, 11 september 2003

Ingen erinran.

3. Barn och Utbildning, 9 oktober 2003

Har inga direkta synpunkter på etablering av bostäder i området men påpekar att trafiksäkerheten måste garanteras för ev barn i området som skall ta sig ner till nuvarande gångväg och övergång över E6.

Kommentar: Den del av Valåsvägen som kan komma att ingå i en skolväg är så smal att det inte finns möjlighet att anlägga gångbana. Å andra sidan är biltrafiken mycket begränsad, varför trafikmiljön får anses vara tillfredsställande. På Strandvägen bör kunna finnas utrymme för trottoar, på den del som saknar sådan, om behov skulle uppstå.

4. Kulturnämnden, 14 oktober 2003

a) *Redogörelse för målgruppsinriktning på tillkommande bebyggelse saknas i planförslaget trots att man i redogörelsen för programsamrådet konstaterar "...bör frågan om målgrupp utgöra en av bedömningsgrunderna.*

Kommentar: Frågan har på sätt och vis beaktats i den utvärdering av olika "byggherre-förslag" som föregick detaljplaneupprättandet.

b) *I ovan nämnd redogörelse bemöts kulturnämndens yttrande om fornborgens värden med att "synpunkten noteras och beaktas". Detta ser man dock inget spår av i förslaget. Om museet anser det lämpligt finns t ex möjligheten för kommunen i planbeskrivningen föreslå en formulering om detta i avtalet med exploatören. Skulle kunna handla om skyltning och ev röjning av stig, alltså enkla åtgärder i byggnadsskedet, men ofta mycket svåra att lösa i andra sammanhang. Kanske kan man här också ge mer kunskaper om området i stort, om namnet Valås och om traditionen med valar på berget.*

Kommentar: Möjligheten att "synliggöra" fornborgen bör redovisas i planbeskrivningen, men ej kopplas till ett exploateringsförslag.

c) *Vad gäller gestaltning av tänkt bebyggelse ger inte planförslaget så mycket att ta ställning till. Här finns högsta byggnadshöjd, största takvinkel, största byggnadsarea och en huvudsaklig placering. Utkast från arkitekten i planbeskrivningen känns mest förvirrande. Antal byggnader stämmer inte, ej heller uppdelningen i fyra olika grupper, fasadskisserna korrelerar inte med plankartan etc.*

Kommentar: Miljö och Stadsbyggnad är av uppfattningen att planförslaget är relativt väl illustrerat. Måhända har planförfattaren varit otydlig i redovisningen i t ex planbeskrivningen.

d) *Naturligaste väg upp i området är Kyrkvägen. Denna måste dock göras tydligare och skiljas från parkering och förråd vid kyrkan.*

Kommentar: Så avses också ske.

e) *Bebyggelsen bör inte sticka upp allt för högt på berget för att kunna underordna sig på det sätt som det talas om i planförslaget. Troligen kommer de fyra östligaste byggnadsplaceringarna upplevas som liggande på toppen sett utifrån viken. Bebyggelsen bör ej ligga så högt att den ger siluetteffekt och uppfattas som den högst liggande på bergets topp, den högst liggande delen av förslaget bör därför utgå.*

Kommentar: I planbeskrivningen står att de måttliga husvolymerna underordnar sig landskapet. Miljö och Stadsbyggnad står fast vid den uppfattningen. Samtidigt kan det inte uteslutas att flera av husen, ur något betraktelseperspektiv, ger siluetteffekt. Men förmodligen blir en sådan effekt större på nära håll än från viken. Bakomliggande träd är högre. Dessutom hävdas att en väl gestaltad bebyggelse innebär ett tillskott i miljön. Att viss siluettverkan eventuellt kan förekomma bör därför inte innebära en visuellt negativ miljöpåverkan.

5. Tekniska nämnden, 20 oktober 2003

a) *Det bör uppmärksammas att utfarten från den privatägda fastigheten Ljungs-Hälle 1:101 går via mark som nu utlagts som allmän plats, natur.*

Kommentar: Förslagsvis kompletteras plankartan så att utfart redovisas.

b) *Om/när behov av ytterligare p-platser, lekplatser eller andra gemensamma faciliteter uppstår bör dessa kunna anordnas utan att allmän platsmark behöver ianspråkta. Föreslår att det studeras om kvarteret kan utformas så att sådana utrymmen finns.*

Kommentar: Sådan studie bör göras inför nästa skede.

c) *Det förutsätts att planen antages av fullmäktige först när exploateringsavtal tecknats.*

Kommentar: Så avses ske.

REGIONALA OCH CENTRALA INSTANSER

6. Länsstyrelsen, 15 september 2003

a) *Bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i PBL 12:1 och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas.*

Kommentar: Ställningstagandet noteras.

b) *Förutsättningar finns att utveckla en boendemiljö med höga områdeskvaliteter. Omgivande natur och utblickar utgör därvid värdefulla element. Den föreslagna bebyggelsen – såväl placering som utformning – understryker de naturgivna förutsättningarna.*

Kommentar: Synpunkten noteras.

c) *Den föreslagna vägdragningen kräver att stor omsorg ägnas åt vägens anpassning till omgivande terräng. Härvid förutsätts att landskapsestetiska frågor ges stort utrymme vid sidan av rent vägbyggnadstekniska sådana.*

Kommentar: Förslagsvis kompletteras planbeskrivningen med text om att sådan hänsyn skall tas. Tekniska kontoret och exploatören uppmärksammas också på detta.

d) *Miljövärden, i form av natur som påverkas, bör beskrivas något utförligare.*

Kommentar: Miljökonsekvenser avseende naturmiljön föreslås bli tydligare beskrivna.

e) *Den anpassning som skett mot fornborgen kan godtas.*

Kommentar: Ställningstagandet noteras.

f) *Förutsätter att kommunen – i princip parallellt – löser frågorna kring vatten- och avloppshantering inom övrig del av programområdet likväl som trafiksäkerhetsproblematiken vid kyrkplanen i anslutning till kyrkogård och ekonomibyggnad.*

Kommentar: Projektering av vatten- och avloppsledningsnät för hela Valåsområdet är under färdigställande när detta skrivs. Åtgärder vid kyrkplan avses avtalas mellan berörda parter och beskrivs närmare i förslag till detaljplan för befintlig bebyggelse.

g) *SGI menar att risken för ytliga ras/blocknedfall inte har värderats eller klarlagts. SGI refererar den text som finns i planbeskrivningen som i sammanfattning går ut på att eventuella lösa block inom kvartermarken tas bort i samband med exploateringen och att ansvaret för säkerställande av eventuellt andra lösa block som kan påverka kvartermarken bör regleras i ett avtal mellan exploatören och kommunen. SGI vill väcka frågan om det är godtagbart att reglera frågan om risk för blocknedfall på angivet sätt. Planbestämmelse för säkerställande har t ex inte införts. Vill dessutom rikta uppmärksamhet på att det vid utbyggnad är nödvändigt att beakta risken för lokala ytliga ras, inom partier och inom områden där uppfyllnad och avschaktning kan bli aktuellt, så att godtagbar säkerhet erhålls. Länsstyrelsen föreslår att kommunen studerar möjligheten att införa någon form av planbestämmelse i enlighet med SGI:s önskemål.*

Kommentar: Även om Miljö och Stadsbyggnad tycker att ursprungligt förslag är adekvat, så faller vi till föga och föreslår följande planbestämmelse: I samband med exploatering skall tillses att eventuell risk för lösa stenblock eller lokala ytliga ras undanröjes, så att de inte kan påverka säkerheten i området eller dess omgivning.

7. Bohusläns museum, 15 oktober 2003

a) *Har tidigare framhållit sin uppfattning beträffande närheten till fornborgen. Anser att inget nytt finns att tillföra ärendet på denna punkt.*

Kommentar: Se synpunkt 6e ovan.

b) *Bedömer exploateringsgraden som stor. Då exploateringen inte berör de delar som är bebyggda med äldre sommarvillor kan förslaget anses som rimligt. Läge samt utformning bör kunna bli diskreta tillägg i landskapsbilden som underordnar sig landskapets karaktär. Förutom vägdragningen finns uppe på bergets topp inte mycket kulturmiljö att anpassa sig efter då de äldre villorna samtliga ligger längre ner. Följaktli-*

gen kanske man i beskrivningen av miljökonsekvenser hellre borde ange att den nya bebyggelsen underordnats landskapets karaktär än att säga att den är ”bra anpassad till platsens förutsättningar vad gäller kulturmiljön”. Bebyggelsen har säkert stor möjlighet att kunna bli en framtidens kulturmiljö men det är fel att sia om detta idag.

Kommentar: Ställningstagandet noteras. Texten i planbeskrivningen justeras.

ÖVRIGA MED VÄSENTLIGT INTRESSE

8. TeliaSonera, 19 augusti 2003

Ingen erinran.

9. Polismyndigheten, 22 september 2003

Ingen erinran. Anser att gång- och cykelväg bör anläggas utmed Kyrkvägen då denna är mycket trafikerad av gång- och cykeltrafik vid kyrkaktiviteter. Ansökan tillstyrkes.

Kommentar: I förslag till detaljplan för befintlig bebyggelse (där Kyrkvägen ingår) föreslås att vägområdet (söder om kyrkplan) redovisas så brett att trottoar kan anläggas. Att enbart trottoar föreslagits beror på att utrymmet för breddning är begränsat och att det trots allt är en jämförelsevis begränsad trafikmängd. Med hänvisning till nyligen utförd ombyggnad av Sigelhultsvägen inne i Uddevalla kan man kanske ändå tänka sig en ”för smal” kombinerad gång- och cykelbana. Frågan bör värderas av tekniska kontoret.

10. Västtrafik, 29 september 2003

Ingen erinran.

11. Forshälla kyrkliga samfällighet/Ljungs församling, 6 oktober 2003

a) *Då en nyetablering av bostäder innebär en markant ökning av trafiken, är vi oroade för personalens arbetsmiljö. Även om kommunen i sina utredningar bedömer trafikökningen som marginell, är vår bedömning att varje trafikökning innebär ökade risker för personalen. Ekonomibygnaden, där maskiner förvaras och där personalen har sina utrymmen, är placerad bara någon meter från vägen. Personer och maskiner korsar vägen många gånger per dag. Där finns även en offentlig toalett för besökande till kyrkogården. Även parkeringsplatsen blir lidande av ökad trafikmängd. Kyrkvägen går rakt genom p-platsen. När p-platsen och den första ekonomibygnaden anlades var det mycket lite trafik som skull passera. Nuvarande väg är felplacerad, den är smal och den är brant. Vinterväghållningen är besvärlig på grund av stark lutning. Vatten som kommer från berget rinner ut på vägen och bildar svallis. Om Valåsberget skall bebyggas anser vi att infart till området måste ske från annat håll och inte genom kyrkans p-plats.*

Kommentar: Miljö och Stadsbyggnad vidhåller sin uppfattning att Kyrkvägen klarar den trafikökning som uppstår om nya bostäder byggs. Studier avseende alternativ tillfartsväg söderifrån har gjorts, men ny tillfartsväg har bedömts som orealistisk.

b) *Om kommunen inte ändrar tillfartsvägen till annan plats måste kommunen presentera ett förslag till vilka åtgärder som kommer att vidtas på nuvarande anslutningsväg. Förslag till åtgärder skall utformas i samråd med Forshälla kyrkliga samfällighet.*

Kommentar: I planbeskrivningen redovisas att vissa trafiksäkerhetshöjande åtgärder bör genomföras. De kommer att beskrivas tydligare i detaljplan för befintlig bebyggelse där vägområdet ingår. Samfälligheten kommer att få ta del av dessa åtgärder i samband med samrådsremiss. Ytterligare samråd kan då ske avseende utformningsfrågorna.

c) *Om inte förslaget tar hänsyn till vår personals arbetsmiljö kan Forshälla kyrkliga samfällighet/Ljungs församling komma att överklaga detaljplanen.*

Kommentar: Ställningstagandet noteras.

12. Hyresgästföreningen Bohuslän, 9 oktober 2003

Motsätter sig bebyggelse på Valåsberget då detta område är ett naturområde som används flitigt av de boende i Ljungskile.

Kommentar: I planbeskrivningen redovisas att det är en begränsad del av berget som föreslås bli exploaterat. Den föreslagna bebyggelsens placering gör att ett stort fritt område för strövtåg etc kvarstår.

13. Uddevalla Energi AB, 10 oktober 2003

Ingen erinran.

14. Lennart Olsson (skyddsombud kyrkoförvaltningen), 12 oktober 2003

Vägen går rakt genom kyrkans p-plats och mycket nära (4 meter) kyrkoförvaltningens ekonomibyggnad innehållande lunchrum, omklädningsrum, förråd och garage. Den fria sikten norrut är mycket begränsad och medför redan nu omfattande risker pga att somliga trafikanter håller för hög hastighet. Att köra ut maskiner är stundtals förenat med livsfara. Detta gäller framför allt sommartid då många ungdomar arbetar på kyrkogården och är ovana vid trafiksituationen samtidigt som trafiken ökar pga sommargäster och turister. Med tanke på personalens säkerhet och att vägens beskaffenhet inte kan förbättras är det därför som skyddsombud omöjligt att acceptera en ökad trafikmängd som skulle öka riskerna ännu mer. Det är mycket viktigt att komma ihåg att vägen går rakt genom själva arbetsplatsen. Vägen var från början endast avsedd för ett fåtal fastigheter och är byggd därefter. Den är redan nu överbelastad och en ökad trafikmängd kan inte alls klaras av så att säkerheten inte blir lidande. Skall byggplanerna förverkligas måste en helt annan uppfart byggas. Det är orimligt att personalen påtvingas så stora risker för sin säkerhet som den ökade trafikmängden kommer att utgöra.

Kommentar: Se kommentar till punkt 11a ovan.

15. Ljungskile Företagarförening, 15 oktober 2003

Den planerade bebyggelsen ser ut att bli en lyckad exploatering med bostäder som kommer att attrahera fler permanentboende till Ljungskile. Därför ingen erinran.

SAKÄGARE

16. Anne-Marie Andersson o Leif Stjernmar (Ljungs-Hälle 1:101), 3 sept 2003

a) *Motsätter sig förslaget då den nya utfarten från planområdet via villautfarten till Kyrkvägen berörs. Villautfarten ingår inte i Valåsbergets samfällighetsförening, vare sig det gäller underhåll eller snöröjning och sandning vintertid. Begär att Uddevalla kommun bygger om villautfarten fram till tomtgränsen till Ljungs-Hälle 1:101 med samma bredd och standard som Kyrkvägen. Vägen skall beläggas med asfalt och ingå i Valåsbergets samfällighetsförening, vilken skall svara för såväl underhåll som för snöröjning och sandning i framtiden, fram till Ljungs-Hälle 1:101. Uddevalla kommun skall ensam stå för samtliga kostnader.*

Kommentar: Vägdelen inom planens kvartersmark (som utgör en del av ovan nämnd utfart) kommer att iordningställas och förmodligen förvaltas av en samfällighetsförening. För den resterande delen av vägen fram till Ljungs-Hälle 1:101 avser inte kommunen vidtaga några åtgärder. Se dock kommentar till punkt 5a ovan.

b) *Begär att fastigheterna Ljungs-Hälle 1:99, 1:100 och 1:102 införlivas och sammanläggs med Ljungs-Hälle 1:101 till en fastighet utan kostnad för oss. Uddevalla kommun skall ensam betala samtliga advokatkostnader, lagfartskostnader och stämpelavgifter. Alternativt löser Uddevalla kommun in Ljungs-Hälle 1:101 samt ny villafastighet på det nya planområdet på Valåsberget.*

Kommentar: Fastigheterna Ljungs-Hälle 1:99, 1:100 och 1:102 är utplånade och marken ingår idag i 1:19. Marken är enligt gällande plan allmän platsmark, natur, och någon ändring av planen är inte aktuell. Det har heller inte framförts något skäl till varför ägarna till fastigheten anser sig ha rätt att ställa krav mot kommunen i samband med en

ev exploatering inom planområdet. Om ägarna har önskemål om att få sin fastighet inlöst så bör tekniska kontoret, Uddevalla kommun, kontaktas.

17. Ingvar Lindgren o Eva Selin Lindgren (Ljungs-Hälle 1:65), 6 oktober 2003

a) *Den planerade nybyggnaden kommer att kraftigt öka trafiken på den mycket branta Valåsvägen. Miljö och Stadsbyggnad har i sitt yttrande över vår tidigare skrivelse betonat att det nya området kommer att trafikerats söderifrån via Kyrkvägen. Vi är emellertid övertygade om att en omfattande trafik kommer att äga rum även över Valåsvägen, inte minst för att nå småbåtshamnen, trävaruaffären och olika faciliteter i centrum. Vi anser att Miljö och Stadsbyggnad har tagit allt för lättvindigt på våra invändningar. Den kraftigt ökade trafik som vi – till skillnad från Miljö och Stadsbyggnad – förväntar oss, anser vi vara oacceptabel ur såväl säkerhets- som miljösynpunkt.*

Kommentar: Miljö och Stadsbyggnad vidhåller sin uppfattning att merparten av tillkommande trafik kommer att utnyttja Kyrkvägen. Den ev trafikökning som kan komma att ske på Valåsvägen, med anledning av en exploatering, bedöms inte bli av sådan omfattning att säkerhets- eller miljöförhållanden åsidosätts.

b) *Miljö och Stadsbyggnad anser att Valåsvägens samfällighetsförening genom olika åtgärder kan förhindra att ovidkommande trafik längs Valåsvägen sker. Vi vet inte vad man där har i tankarna, men vi ser det svårt att åstadkomma något sådant utan att det blir till allvarligt förfång för många av föreningens medlemmar.*

Kommentar: Synpunkten avser en kommentar som gjordes i redogörelsen för programsamrådet. Där står att samfällighetsföreningen har möjlighet att genom olika åtgärder förbjuda/förhindra ovidkommande genomfartstrafik. Det kan inses att det är lättare att förbjuda än förhindra sådan trafik.

c) *Innan beslut om nybyggnationen tas, vill vi att de trafik- och miljömässiga konsekvenserna ytterligare belyses.*

Kommentar: Miljö och Stadsbyggnad är av uppfattningen att frågornas behandling i detaljplanen är adekvat.

18. Ulla-Brith Gustafsson (Ljungs-Hälle 1:72), 8 oktober 2003

a) *Att bygga de nu föreslagna husen utgör en försämrad boendemiljö för de befintliga fastigheterna. Husen bör flyttas ca 20 meter åt sydsydost.*

Kommentar: Det är fullt förstäeligt, och långt ifrån ovanligt, att närboende reagerar när nytt boende föreslås i anslutning till den invanda miljön. Argument som att husen ligger för nära och att insynsproblem uppstår framförs ofta. De nordligast belägna husen, så som de redovisas på plankartan, ligger dock på ett avstånd som får anses vara normalt, eller större än normalt, i konventionell villabebyggelse. Det höga läget, jämfört med befintliga hus, anses vara en förvärrande omständighet. Även denna synpunkt kan förstås, men man kan peka på många exempel på liknande förhållanden inom småhusbebyggelse i kuperade områden, t ex på det närliggande Lyckorna.

Arkitekten för byggnadsförslaget har nu emellertid ytterligare studerat de nordligaste husens placering och flyttat dem längre bort från befintliga byggnader. De ligger nu på ett avstånd av som minst knappt 40 meter med redovisade altaners lägen på ytterligare större avstånd. (Se skiss på nästa sida där även tidigare lägen är markerade med strecklinje.) Även om förflyttningen inte är så stor (5-10 meter) som föreslås av sakägaren, så menar Miljö och Stadsbyggnad att placeringen är lämplig med hänvisning till vad som ovan redovisats. Därför föreslås att huslägena justeras på plankartan och att gränslinje för mark som inte får bebyggas justeras i förhållande till nu föreslagna huslägen.



b) I yttrande från kulturnämnden under programsamrådet skrivs att befintlig bebyggelses estetiska, kulturhistoriska m fl värden bör tas tillvara. Är en viktig passus, då området har stor variation och rikedom i befintlig bebyggelse.

Kommentar: Den befintliga bebyggelsen kommer att behandlas i en separat detaljplan.

c) Valåsvägen tål ej mer trafikbelastning på den delvis mycket smala, branta och krokiga vägen. Redan idag är det problem med trafiken, bilar mm som kör fort i backen ner och upp. Kyrkans personal har ju sin arbetsplats alldeles intill backen, mycket farligt för dem. Ska inte kyrkogården vara en plats där lugn och frid ska råda?

Kommentar: Se kommentarer till punkt 11a ovan.

19. Lennart och Siv Berger (Ljungs-Hälle 1:78), 8 oktober 2003

a) Hela projektet innebär ett förödande ingrepp i den bohuslänska natur som vi alla så mycket värnar om. Visserligen sker det ev ingreppet på en begränsad del av Valåsberget men på den del som mest bör bevaras, nämligen havssidan. Miljöprövning bör enligt vår uppfattning göras av berörda myndigheter innan ärendet förs vidare.

Kommentar: I en detaljplan görs prövning av ett områdes lämplighet för t ex bebyggelse. Någon separat miljöprövning av "berörda myndigheter" görs inte.

b) Det finns mycket starka tvivel om möjligheten att på ett acceptabelt sätt lösa trafikfrågorna på Valåsvägen-Kyrkvägen. Dessa tvivel har avfärdats med att tekniska nämnden bedömt att man "klarar av" detta. Själva anser vi att trafikfrågorna ej går att lösa på ett acceptabelt sätt av följande skäl: 1) Valåsvägens lutning på norrsidan är bitvis 20% och dess ringa bredd omöjliggör mötande trafik. 2) Kyrkvägens samt Kvarnbrons ringa bredd (möte omöjligt). 3) Kyrkvägens sträckning tätt utefter kyrkogårdsförvaltningens förråd med portar för maskinparken direkt ut mot gatan. 4) Kyrkvägens sträckning genom p-platsen för besökare till kyrka och kyrkogård med redan idag stora problem. Anser det därför rimligt att utredning beträffande lösning av dessa frågor göres samt att resultatet skriftligen redovisas med konkreta förslag innan byggnadsnämnden tar ställning till godkännande och kommunfullmäktige antar planen.

Kommentar: Som redovisas i planbeskrivningen föreslås vissa åtgärder, dock ej på Valåsvägen eller Kvarnbron. Åtgärder som föreslås tas upp till närmare behandling i detaljplan för befintlig bebyggelse där vägnätet ingår, men avses genomföras i samband med en ev exploatering i enlighet med den här planen.

c) I program till detaljplan var antalet villor nio respektive elva. Att sedan först öka antalet till 16 och därefter med ytterligare fyra till 20 anser vi innebär en allt för stor förtätning av bebyggelsen som rimmar dåligt med nuvarande bebyggelse.

Kommentar: Miljö och Stadsbyggnad är av motsatt uppfattning. Den föreslagna omfattningen är rimlig med hänsyn till de förutsättningar platsen ger.

d) Den perspektivbild som redovisas i samrådshandlingen är enligt vårt förmenande missvisande. Beträktaren befinner själv i nivå med husen, dvs ca tio meter ovanför vägen. Husen bör istället ses från en punkt på Valåsvägen, vilket ger ett helt annat intryck.

Kommentar: Avsikten med perspektivet skall snarast vara att ge en helhetsbild av bebyggelsen. Från t ex Valåsvägen bedöms att ett mycket mer begränsat intryck ges.

e) På samrådsmöte begärdes att husens lägen skulle "sättas ut". Så har nu delvis skett och vi kan konstatera att lägena är sådana att de på ett mycket negativt sätt påverkar oss. Om byggnation ska äga rum måste enligt vårt förmenande husens placering ändras så att de fyra nordligast belägna husen flyttas högre upp på berget. Vi uppmanar vederbörande representanter för nämnd och fullmäktige bilda sig en uppfattning om detta.

Kommentar: Se kommentar till punkt 18a ovan.

f) Vi är också starkt kritiska till att bygga 20 st hus med lika många familjer med större och mindre barn utan att reservera områden för fritidsaktiviteter.

Kommentar: Den föreslagna exploateringen kan inte anses vara så stor att det finns skäl att reservera sådana områden.

g) Avståndet till fornborgen och fornlämningsområdet (två minuters gångväg) kommer med all sannolikhet att innebära ett mycket stort slitage på området med risk för att omistliga värden kan gå till spillo.

Kommentar: Länsstyrelsen har nu godtagit den föreslagna exploateringen i förhållande till fornborgen. Att sådan risk skulle finnas får därför anses vara obefogad. Tvärtom kanske det finns skäl att "tydliggöra" fornborgen, se yttrande från Kulturnämnden.

h) De ev fastigheterna på det nya området kommer att utnyttja Valåsvägen-Kyrkvägen som tillfart. För den händelse projektet, trots alla negativa följder skulle komma till stånd, anser vi det rimligt och praktiskt att kommunen övertar ansvaret för alla vägar på Valåsberget. Frågan är förmodligen juridiskt komplicerad och bör lösas på detta sätt för att undvika stora administrativa och ekonomiska insatser för berörda parter.

Kommentar: Kommunen har inte för avsikt att överta vägan svaret.

i) Under återopande av vad som ovan framförts samt att särskilda skäl anses föreligga att bevara Valåsbergets natur- och kulturvärden får vi hemställa om att MSN ej godkänner detaljplanen och att den ej antages av KF.

Kommentar: Synpunkten noteras.

20. Karl-Åke Andersson (Ljungs-Hälle 1:71), 8 oktober 2003

a) Föreslagen nybyggnation kommer att ligga alldeles för nära befintlig bebyggelse. Husen bör flyttas ca 20 meter i syd-sydostlig riktning. Boendemiljön kommer att bli sämre för den befintliga bebyggelsen om så inte sker.

Kommentar: Se kommentar till punkt 18a ovan.

b) Nuvarande väg kan inte belastas med mer trafik. Pga vägens konstruktion kommer den troligtvis inte att hålla för mer trafik. Vägen är smal, krokig och delvis mycket brant. Mötesplatser och belysning saknas, därför sker många incidenter redan idag.

Kommentar: Se kommentar till punkt 17a ovan.

21. Inga-Lill och Jarl Johnson (Ljungs-Hälle 1:168), 9 oktober 2003

a) *Vi som bor vid Valåsvägen är oroliga att det förslag som nu föreligger kommer att allvarligt öka trafiken längs vår väg. Vägen är mycket brant och krokig och inte byggd för att klara en sådan trafikökning. Även om tillfarten till det nya området huvudsakligen kommer att ske söderifrån, är vi övertygade om att en betydande trafikökning kommer att ske även längs den del av Valåsvägen som passerar vår fastighet. Ur trafiksäkerhetssynpunkt kan detta inte försvaras. Det kommer även att leda till ökat trafikbuller och andra miljöproblem för oss som bor vid vägens branta del.*

Kommentar: Se kommentar till punkt 17a ovan. Gräns- eller riktvärden avseende buller eller avgasemissioner kan inte överskridas med tanke på den mycket begränsade trafikmängden.

b) *Vi är även tveksamma till den ökade trafik som kommer att passera kyrkans arbetsplats och parkering. Detta måste anses vara såväl trafikfarligt som störande för kyrkoverksamheten.*

Kommentar: Se kommentar till punkt 11a ovan.

22. Berit Ohlsson (Ljung 1:20), 10 oktober 2003

a) *Anser det helt olämpligt med byggnation på den del av Valåsberget som nu planeras. Biltrafiken är tillräcklig redan och med 20 nya hus, oacceptabel. Läget vid kyrkogårdens parkering med utfarter från garagen med arbetsfordon är redan nu mycket farlig.*

Kommentar: Se kommentarer till punkterna 11a ovan.

b) *De hustyper som visades på informations- och samrådsmötet var fula och passar ej in i den befintliga miljön med flera hus från förra sekelskiftet.*

Kommentar: Miljö och Stadsbyggnad menar att föreslagen bebyggelse är väl gestaltad och kommer att utgöra ett positivt miljötillskott i området. Se även synpunkt från Bohusläns museum.

23. Helen och Pether Berglund (Ljungs-Hälle 1:80), 11 oktober 2003

Har inget emot nybebyggelse i området, men har följande synpunkter:

a) *Vägen genom området klarar inte ytterligare 20 fastigheter med den trafik som detta medför, varför vi anser att kommunen bör överta ansvaret för framtida underhåll av densamma och att antalet fastigheter minskas till 12-14 st.*

Kommentar: Se kommentarer till punkterna 17a och 19h ovan.

b) *Anser att fastigheterna kommer alldeles för nära befintlig bebyggelse och att tänkt bebyggelse inte smälter in i befintlig miljö, varför blivande fastigheter bör flyttas 30 m längre upp på berget.*

Kommentar: Se kommentar till punkt 18a ovan.

24. Sven-Olof och Maj-Britt Andersson (Ljungs-Hälle 1:77), 12 oktober 2003

a) *Med nuvarande förslags placering av ny bebyggelse kommer de fyra nordvästligast liggande husen att ha ett "helikopterperspektiv" över de närliggande befintliga fastigheterna. Dessa fastigheter har ej någon möjlighet att skydda sig från insyn, varken genom att plantera växter eller att sätta upp plank. De här fyra planerade husen måste flyttas alternativt tas bort!*

Kommentar: Se kommentar till punkt 18a ovan.

b) *Enligt förslaget kommer den nya vägens sträckning att anslutas västerut mot Valåsvägen/Kyrkvägen. Detta är mycket olämpligt. Den flerdubblade trafiken genom kyrkans arbetsplats, samt den trånga och med skymd sikt kurviga tillfartsvägen söder om kyrkans parkering, kommer med stor sannolikhet orsaka olyckstillbud. Anser att alternativ utfartsväg söderut ej prövats. Där fanns tidigare en väg som stängdes av i samband med byggandet av motorvägen. Den vägsträckningen användes t ex för sophämtning och tunga transporter året om. En sydlig vägsträckning skulle reducera olyckstillbudet,*

säkerställa kyrkans arbetsplatsområde, samt spara kostnader för iordningställande av vägområdet med skymd sikt. Det bör observeras att det enligt Vägverkets rekommendationer råder begränsat axeltryck, åtta ton, på Valåsvägen och del av Kyrkvägen.

Kommentar: Trafiken vid kyrkplan kommer inte att flerdubblas med anledning av 20 st nya hus. Miljö och Stadsbyggnad har studerat förutsättningarna att angöra området söderifrån med en ny vägdragning. Men av både topografiska och ekonomiska skäl måste en sådan lösning anses vara orimlig.

25. Lisbeth R Pedersén (Ljungs-Hälle 1:62, 1:63), 12 oktober 2003

a) Önskar att den del av Valåsberget som fortfarande utgör ett relativt samlat och bostadslöst område skall fredas. Valet av tomtmark förefaller så "OPRAKTISKT" och hanteringen av den kuperade berg- och skogsmiljön måste bli mycket "hårdhänt", även om varsamhet med naturen utlovats.

Kommentar: Varje byggnadsföretag innebär förändringar, det går inte att komma ifrån. Men det är, som redovisas i planen, en begränsad del som tas i anspråk för exploatering.

b) Det ligger ett stort värde i att ha kvar ett för samhällets invånare närbeläget strövområde. För barn finns möjligheter till naturupplevelser och kunskaper och lärare med barngrupper har ibland besökt berget. Det behövs inga fortskaffningsmedel – man kan vandra hit. Djurlivet kommer att bli påverkat på ett negativt sätt. Olika bofasta eller kanske "gästande" djur har under årens lopp observerats. Det är angeläget att bevara levande natur nära våra samhällen.

Kommentar: Se kommentar till punkten ovan.

c) Bebyggelsen är för omfattande. Trafikflödet kommer att öka mycket kännbart och därmed också risker för alla som färdas på Valåsvägen. Alla åtgärder måste vidtagas för att förebygga dessa risker – men på vems bekostnad? Hur ska gåendes säkerhet tryggas, t ex skolbarnens? Breddning av vägen? Mötesplatser? Kyrkans arbetsplats, tillika p-plats och genomfartsled, hur ska den omstruktureras och hur ska kyrkliga ceremonier, t ex begravningar, fredas från störande trafikbuller?

Kommentar: Se kommentarer till punkterna 11a,17a och 19b ovan.

d) Om ändå byggprojektet genomförs – minska då antalet hus så att ingreppen i naturen blir mindre omfattande och förskjut husen några tiotal meter åt sydost.

Kommentar: Se kommentar till punkt 18a ovan.

26. Valåsbergets samfällighetsförening, 13 oktober 2003

a) I trafiktekniskt hänseende har detaljplanen ej ändrat vårt ställningstagande i yttrandet, dat 010820, över program till detaljplan.

Kommentar: Programsamrådsredogörelsen utgör en handling till detaljplanen.

b) Den "förbjudna" trafiken på den privata Valåsvägen ökar hela tiden sakta. Ett nytt inslag är moped- och cykeltrafik från Lyckorna till Strandvägen och omvänt, för vidare trafik till och från centrum. Mopeder, som blir allt vanligare, utgör en ökande olycksrisk på den smala och kurviga vägen som avslutas med den skymda sikten i korsningen med Strandvägen. Bedömer det som högst sannolikt att trafiken kommer att bli mycket mer frekvent med ytterligare 20 hus. Dessa kommer även med nödvändighet leda till att det etableras ökade kontakter med bebyggelse på Lyckorna och ett naturligt trafikflöde genom Valåsvägen till båthamnen-bygghuset-badet-centrum-skolor etableras.

Kommentar: Se kommentar till punkt 17a ovan.

c) Ser inte detta som en acceptabel trafikmiljö med tanke på rådande vägstandard utmed Valåsvägen. Kommer byggnation enligt detaljplanen till stånd kräver vi att Uddevalla kommun till alla delar övertar ansvaret för Valåsvägen alternativt bygger ny väg med anslutning från söder direkt upp till berget.

Kommentar: Se kommentarer till punkterna 19h och 24b ovan.

27. Anita Dahlberg (Ljungs-Hälle 1:79), 14 oktober 2003

a) *I första hand anser vi att byggnationen gör ett allt för stort intrång på detta naturområde, vilket man under många år betonat vikten av att bibehålla i sin nuvarande form som fritidsområde.*

Kommentar: Se kommentar till punkt 25a ovan. Dessutom kan hävdas att utbyggnadsplaner funnits i många år. T ex anges i områdesplan för Ljungskile från 1983 att området bör kunna byggas ut med 20 bostäder i form av tät gruppbebyggelse!

b) *Det blir svårigheter med trafik till det aktuella området, särskilt vintertid. Att tänka sig ett boende för äldre eller folk utan bil är otänkbart med tanke på de branta backarna upp till området.*

Kommentar: Vägens lutning skall ligga inom det område som accepteras som en godtagbar standard.

c) *I den händelse kommunen ändå går tvärt emot de närboendes protester och har för avsikt att bebygga området bör man åtminstone gå de närmast boendes önskemål till mötes i det avseendet att de planerade fristående enplanshusen flyttas längre bort från den befintliga bebyggelsen. Om inte dessa hus redan är planerade för någon speciell köpare borde det inte vara någon svårighet att tillmötesgå detta önskemål.*

Kommentar: Se kommentar till punkt 18a ovan.

d) *Vi hoppas att de informationsmöten som varit har varit av den karaktären att det är frågan om ömsesidig information i sann demokratisk anda och att därför kommunen tar hänsyn till de kommuninvånare som har sina fastigheter närmast den planerade byggnationen och som därför är de närmast berörda.*

Kommentar: Miljö och Stadsbyggnads ambition är att redovisa alla synpunkter i ärendet. Och det är vår skyldighet att kommentera dem. Så sker också. Beslut i frågorna tas dock av politikerna.

28. Anders Carlson (Ljungs-Hälle 1:85, 1:154), odaterad

a) *Anser att man måste begränsa antalet hus av flera anledningar, bl a för att området i övrigt är byggt med yta mellan husen. Det är viktigt att inte förstöra den unika karaktären, dels för de hus som redan finns, men även för de som ev skall byggas. Lägg inte de nya husen för nära de som redan finns och begränsa antalet till max tio st.*

Kommentar: Se kommentar till punkt 18a ovan.

b) *Den nuvarande vägen är redan underdimensionerad. Den var tidigare återvändsgata och betjänade endast fem fastigheter. I samband med motorvägsbygget blev det ytterligare ca åtta fastigheter som använder vägen för utfart rakt genom en arbetsplats. Kyrkans personal och besökare befinner sig redan idag i en mycket trafikfarlig miljö som passerat gränsen för vettig säkerhet!!! Nollvision????? Om denna redan dåliga trafiksituation skulle förvärras med ytterligare 100% trafikökning så undras vem som vill ta ansvar för det???? Svar önskas!!!!*

Kommentar: Se kommentar till punkt 11a ovan.

c) *Enda vettiga möjligheten är att dra väg upp vid gamla kyrkan på skrå uppför berget. Det blir inte brantare än gamla Valåsvägen och är därmed fullt möjligt att genomföra.*

Kommentar: Se kommentar till punkt 24b ovan.

29. Arne och Eva Bergström (Ljung 1:24), odaterad

a) *Redan idag har trafiksituationen på Lyckornavägen-Kyrkvägen flera brister. Enligt planhandlingarna skall dessa frågor behandlas i en kommande detaljplan för befintlig*

bebyggelse. Då utbyggnaden kommer att innebära en ökad trafik (inte minst med tunga fordon under byggnadstiden) tycker vi att frågorna måste hanteras i ett sammanhang.

Kommentar: Se kommentar till punkt 19b ovan.

b) Från vår fastighet ser vi ofta incidenter pga siktproblem i korsningen Kyrkvägen-Lyckornavägen. Anser att trafiken på Kyrkvägen mot kyrkan alltför ofta framförs med högre fart än vad vägen är lämpad för (med tanke på vägens bredd, siktförhållanden samt att gångbanor saknas). Föreslår följande åtgärder: - Hastighetsbegränsning till 30 km/h, - Fartnedsättande hinder på lämpliga ställen (vägbulor), - Förbättring av sikt i korsningen Lyckornavägen-Kyrkvägen, - Ev anläggande av mötesplats på Kyrkvägen.

Kommentar: Hastighetsbegränsning resp fartnedsättande hinder bör beslutas av resp huvudman för vägsträckningarna; korsningen Lyckornavägen-Kyrkvägen bedöms ej åtgärdas i samband med den här exploateringen; i planförslag för befintlig bebyggelse, där vägen ingår, redovisas utrymme för mötesplats.

c) Ingen erinran mot planeringen inom Valåsområdet.

Kommentar: Synpunkten noteras.

30. Ann-Mari och Ingemar Walsund (Ljungs-Hälle 1:73, 1:74), odaterad

a) De fyra nordligast belägna husen får en allt för framträdande och provocerande placering i terrängen. Vid begärd utsättning av husen i terrängen så befarade detta våra värsta farhågor om en **felaktig** placering av husen. Trots synpunkter på möten och utställning har vi inte fått gehör för vår åsikt att husen skall placeras så att de smälter in i området. **Det finns ju ett helt berg att bygga på.** Vi känner att beslutsprocessen hittills har gått oss förbi. Vi har inte på något sätt eller vid något tillfälle känt oss delaktiga. Vårt förslag är att de fyra nordligaste husen tas bort, då blir det som ursprungsförslaget, 16 hus. Går inte detta läggs husen söder om de sydligast belägna eller så flyttas hela området ett tjugotal meter i den riktningen. Nu måste politikerna i KF, MSN och TN innan beslut besöka platsen och se utsättningen, så förstår ni hur felaktigt dessa hus är placerade. Vi står gärna till förfogande för lotsning till platsen.

Kommentar: Se kommentar till punkt 18a ovan.

b) Förslaget är raka motsatsen till Nollvisionen. Här tänker ni öka trafikmängden med ca 100%, dvs ca 60-100 passager per dygn, och det flerdubbla under byggtiden, i ett område som redan nu inte uppfyller kraven på trafiksäkerhet. Kyrkans parkering och arbetsplats låg 1992 i en återvändsgränd med utfart för fem fastigheter. Nu betjänar vägen ytterligare ca åtta fastigheter, varav tre är fritidshus. Att öka med 20 fastigheter är **helt uteslutet** med tanke på arbetsplatsens placering och besökare till kyrkan. Dra istället ny väg från gamla kyrkan på skrå förbi Ljungs-Hälle 1:101 för att sammankopplas till befintlig väg och sedan in i området. Undersök seriöst om detta är genomförbart.

Kommentar: Se kommentar till punkt 24b ovan.

c) Har ni tänkt på äldres promenad till samhället vintertid. Man kan inte gå via hamnen, det är för brant och halt. Gång- och cykelbana ovanför motorvägen snöröjes ej. Då får man gå via Lyckorna över motorvägen via gamla E6:an till samhället, ca 3 km. Genomtänkt?

Kommentar: Det blir i princip inte längre väg från ev nya hus än från befintliga.

d) Planläggs området så skall självklart kommunen ta över vägansvaret i hela området.

Kommentar: Se kommentar till punkt 19h ovan.

e) I förslaget finns inga lekplatser planerade. I skogen är det inga problem att leka. Men när barnen skall ha bollspel, åka bräda mm, så kommer detta naturligtvis att ske

på kyrkans parkering. Där skall det vara lugn och ro, inget skrik och stöj. Planera in en lekplats och en plan yta uppe på berget.

Kommentar: Se kommentar till punkt 19f ovan. Lekplats för de minsta barnen kommer säkerligen att anläggas, men det finns inte skäl att på plankartan reservera mark.

f) *En tomt med likvärdig placering värderas idag till ca 500 000:- på marknaden, då är inte vägar och VA inräknat. Nu får det inte bli en dålig affär som skattebetalarna får stå för medan vinsten går in i exploatörens kassa. Om 20 tomter skall bebyggas tycker vi att minst 8-10 miljoner är ett skäligt pris för markområdet.*

Kommentar: Pris, avgifter etc regleras i avtal som upprättas mellan tekniska nämnden och exploatören. Synpunkten vidarebefordras till tekniska kontoret.

g) *Föreslår att ärendet bordläggs och tas upp till ny prövning när dessa föreslagna ändringar, i samråd med boende, exploatören, arkitekten, kyrkan och kommunen, är genomförbara.*

Kommentar: Förslaget noteras.

POLITISKA PARTIER

31. Ljungskile socialdemokratiska förening, 3 oktober 2003

Tillstyrker förslaget.

32. Folkpartiet liberalerna, 12 oktober 2003

a) *Det antages att för motortrafik till och från områdets egen väg blir Kyrkvägen den enda tillåtna vägen. Innan beslut fattas i miljö- och stadsbyggnadsnämnden om den nya bebyggelsen måste det nämnda bekräftas eller annat ansvarsförhållande ha fastställts. Detta är nödvändiga uppgifter för att MSN skall kunna upplysas om uppskattade kostnader som tillkommer, troligen för kommunen.*

Kommentar: Miljö och Stadsbyggnad menar att det är huvudmannen för vägen, Valåsborgets samfällighetsförening, som tillåter eller förbjuder motortrafik på annan väg (Valåsvägen) än Kyrkvägen.

b) *MSN bör före slutligt beslut ges underlag avseende problem och kostnader orsakade av icke motorburnas väntade benägenhet att välja den betydligt kortare men mindre säkra Valåsvägen till bl a Ljungskiles centrala delar. Speciellt kan detta komma att avse skolbarn och äldre. Här avses t ex ev extra kostnader avseende vägskytning samt utökade skolskjutsar och busslinjer.*

Kommentar: Ur de aspekter som nämns, kan inte Miljö och Stadsbyggnad se att det blir några skillnader jämfört med dagsläget för befintlig bebyggelse. Vissa åtgärder föreslås på Kyrkvägen, kostnad för dessa avses regleras i avtal mellan kommunen och exploatören.

c) *Efter det att de nordligast föreslagna husen blivit "utsatta" i plan och höjd i terrängen är det vår uppfattning att husen åt norr och nordväst bör ytterligare skärskådas och korrigeras av arkitekt och planavdelning; detta vad avser placeringar såväl onödigt högt (bl a hög grund) som nära bergskanten. De nya husen bör här enligt vår definitiva uppfattning bättre flyta in i såväl omgivande natur som äldre bebyggelse.*

Kommentar: Se kommentar till punkt 18a ovan.

ÖVRIGT

33. Samrådsmöte, 23 september 2003

Vid mötet ställdes frågor och lämnades synpunkter på detaljplaneförslaget. De frågor och synpunkter som dessutom lämnats skriftligt enligt ovan redovisas inte här. Följande framfördes:

a) *Varför plåttak? Det finns inte i området idag.*

Kommentar: I planbestämmelse anges att taktäckning skall vara slätplåt eller rött lertegel. Skisserna som planförslaget baseras på redovisar slätplåt, vilket får anses vara ett traditionellt och lämpligt material på den föreslagna bebyggelsen. Slätplåt finns i området idag. Dock dominerar takpannor av varierande material och kulör.

b) *Varför inte ”gröna tak”. Så att bebyggelsen smälter in i naturomgivningen.*

Kommentar: Föreslagna fasadkulörer och takens flacka lutning gör att bebyggelsen bedöms smälta in i omgivningen. Att kräva ”gröna tak” får anses vara att gå för långt, dessutom kan ifrågasättas hur mycket av taken som skulle kunna ses och därmed smälta in i omgivningen.

c) *Hur stora skall tomterna bli?*

Kommentar: Ej bestämt ännu, men förmodligen från ca 300 till ca 800 m².

d) *Var parkeras bilarna?*

Kommentar: Två platser skall finnas på resp tomt. Dessutom besöksplatser inom området utanför tomtmark.

e) *Varför vill ni bygga på berget, om det nu är så besvärligt?*

Kommentar: Exploatering enligt förslaget anses inte så besvärlig av inblandade parter, skulle så varit fallet hade inte planärendet aktualiserats.

f) *Varför fyra ytterligare hus jämfört med ursprungsförslaget?*

Kommentar: Det redovisas i planbeskrivningen att utökningen bedöms kunna ske på ett för området lämpligt och naturligt sätt.

g) *Konstaterar att ni önskar insyn mellan de nya husen. Ett annorlunda synsätt jämfört med hur vi vill ha det.*

Kommentar: Vald bebyggelsestruktur bedöms av Miljö och Stadsbyggnad kunna innebära ett miljötillskott i området. Bedöms vara en väl gestaltad bebyggelse.

h) *Varför gick ni ifrån idén med flerbostadshus?*

Kommentar: I program till detaljplan redovisades tre olika bebyggelsestrukturer. Därefter följde en ”byggherretävling” där det förslag som detaljplanen nu baseras på bäst bedömdes ta tillvara områdets olika förutsättningar.

i) *Nya branta vägar medför saltning och sandning, vilket innebär ett miljöproblem.*

Kommentar: Föreslagen lutning anses vara en godtagbar standard som inte innebär sådana miljöproblem att projektet av det skälet kan ifrågasättas.

j) *Vid förslaget områdes anslutning till bef vägnät bör skapas en korsning som gör att bilarna från nya området inte kan ta sig vidare på Valåsvägen norrut (y-korsning).*

Kommentar: Exakt utseende på väganslutningen bör studeras i projekteringsfasen. Plankartan bör utformas så att utrymme finns.

k) *I planbeskrivningen står ”att det förefaller rimligt och lämpligt att nya fastigheter skall ingå i befintlig samfällighetsförening (för vägnätet)”. Motivera varför.*

Kommentar: Därför att ny bebyggelse avses utnyttja väg där samfällighetsföreningen är huvudman.

34. Ljungskileortens hembygdsförening, 15 december 2001

Hembygdsföreningen ingick, av misstag, inte bland dem som erhöll programhandlingen på remiss sommaren 2001. Ett yttrande inkom dock senare samma år. För tydlighets

skull redovisas det därför här. Det bör dock noteras att föreningen ingick bland dem som erhöll samrådhandlingen på detaljplanen.

Önskar att bebyggelsens omfattning begränsas så att Valåsbergets karaktär och värden inte helt spolieras, t ex genom barns lek eller allmänt oförstånd/okunskap. En för hård exploatering kommer också att generera trafik i sådan omfattning att trafiksituationen, framförallt vintertid, kommer att bli mycket besvärlig.

Kommentar: Miljö och Stadsbyggnad är av uppfattningen att den exploatering som nu föreslås i detaljplanen inte kommer att innebära sådana konsekvenser.

SAMMANFATTNING

Det kan nu, liksom under samrådet avseende program till detaljplan, konstateras att det föreligger ett stort motstånd från de i området boende och verksamma mot en ytterligare exploatering. Motiven som framförs är huvudsakligen att mer bebyggelse kommer att innebära negativa konsekvenser för vägnätet och trafiksäkerheten, natur- och kulturmiljön, arbetsmiljön samt att några av de föreslagna husen kommer för nära befintlig bebyggelse.

Miljö och Stadsbyggnad kan, liksom under programsamrådet, konstatera att det inte är ovanligt att förslag till utbyggnad i anslutning till befintlig bebyggelse bemöts negativt av de i området boende, vilket ofta är naturligt då varje förslag till förändring innebär en osäkerhet inför framtiden. Miljö och Stadsbyggnad vill dock hävda, med hänvisning till de avvägningar som gjorts i planhandlingarna och de förslag till kompletteringar/förändringar som redovisas i den här redogörelsen, att de negativa konsekvenser som befaras av en ytterligare exploatering är av den arten att de går att bemästra eller måste ses i ett helhetsperspektiv där även bl a allmänintresset av nya bostäder bör vägas in i en värdering och ett ställningstagande. De avvägningar som gjorts i detaljplaneförslaget och i ovan redovisade kommentarer bedöms därför som relevanta. Vid ett planupprättande skall många olika intressen sammanvägas. Miljö och Stadsbyggnad menar att en rimlig sådan avvägning gjorts, även om det kan inses att t ex boende i området inte känner så.

Med anledning av ovanstående föreslår Miljö och Stadsbyggnad att planhandlingarna justeras och kompletteras enligt vad som framgår av kommentarerna i den här samrådsredogörelsen och att detaljplanen därefter ställs ut för granskning enligt PBL 5:23.

SYNPUNKTER SOM EJ TILLGODOSETTS

Synpunkter under samrådet som, helt eller delvis, inte tillgodosetts har lämnats av:

Forshälla kyrkliga samfällighet/Ljungs församling

Hyresgästföreningen

Lennart Olsson (skyddsombud kyrkogårdsförvaltningen)

Anne-Marie Andersson o Leif Stjernmar (Ljungs-Hälle 1:101)

Ingvar Lindgren o Eva Selin Lindgren (Ljungs-Hälle 1:65)

Ulla-Brith Gustafsson (Ljungs-Hälle 1:72)

Lennart o Siv Berger (Ljungs-Hälle 1:78)

Karl-Åke Andersson (Ljungs-Hälle 1:71)

Inga-Lill o Jarl Johnson (Ljungs-Hälle 1:168)

Berit Ohlsson (Ljung 1:20)

Helen o Pether Berglund (Ljungs-Hälle (1:80)

Sven-Olof o Maj-Britt Andersson (Ljungs-Hälle 1:77)

Lisbeth R Pedersén (Ljungs-Hälle 1:62, 1:63)

Valåsbergets samfällighetsförening

Anita Dahlberg (Ljungs-Hälle 1:79)

Anders Carlson (Ljungs-Hälle 1:85, 1:154)

Arne o Eva Bergström (Ljung 1:24)

Ann-Mari o Ingemar Walsund (Ljungs-Hälle 1:73, 1:74)

Under samråd avseende program till detaljplan har också synpunkter som, helt eller delvis, inte tillgodosetts lämnats av:

Kjell Fredgren (Ljungs-Hälle 2:1)
 Elisabeth Forsström (Ljungs-Hälle 1:64, 1:66)
 Göran o Svea Adamsson (Ljungs-Hälle 1:67)
 Paula Save o Lars Millberg (Ljungs-Hälle 1:146)
 Christer Ristorp (Ljungs-Hälle 1:145, 1:149)
 Carl-Henrik Thorén (Ljungs-Hälle 1:200)
 Gertie Helander (Ljungs-Hälle 1:81)
 Carl o Eva Gisaeus (Ljungs-Hälle 1:76)
 Peter o A-L Thungren (Ljungs-Hälle 1:17)

De synpunktslämnare som ovan redovisas är de som bedöms komma att få en s k ”överklagandeanvisning” om detaljplanen antages utan att synpunkterna tillgodosetts.

Komplettering 13 januari 2004

Samrådsredogörelsen behandlades på miljö- och stadsbyggnadsnämndens sammanträde den 13 november 2003. Nämnden beslutade då att återremittera ärendet till förvaltningen för vidare handläggning. Avsikten med beslutet var att de tre nordligast belägna husen skulle flyttas 5-10 meter åt söder och att huslägena skulle markeras i terrängen så att de kunde studeras på plats. Så har nu skett.

De nya lägena innebär att byggnaderna placeras på ett avstånd av ca 40 meter från befintlig bebyggelse vilket, med tanke på områdets förutsättningar och ställt i relation till bl a bostadsområden i närheten, får anses vara ett skäligt avstånd, både ur ett allmänt och ett enskilt perspektiv. Miljö och Stadsbyggnad föreslår därför att förslagen till beslut enligt nedan kvarstår.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden föreslår besluta

- att detaljplanen kompletteras och ändras i enlighet med vad som framgår av samrådsredogörelsen samt
- att detaljplanen ställs ut för granskning enligt PBL 5:23.

MILJÖ OCH STADSBYGGNAD

Håkan Björkman
 stadsbyggnadschef

Hans Johansson
 planarkitekt