

Detaljplan för bostäder vid Furulund Horsby 11:1 m.fl. Herrljunga kommun

Samrådsredogörelse 2022-11-22

Samrådsskede

Förslag till rubricerad plan har under tiden **2022-03-10 – 2022-04-13** varit föremål för samråd.

Granskningsskede

Efter samrådet kommer planen gå ut på granskning.

Synpunkter

Bygg- och miljöförvaltningen har nedan sammanfattat synpunkter från samrådskedet, i första hand de som berör plankartan (det juridiskt bindande dokumentet). Kontorets förslag till revideringar av plankartan framgår också (samt vissa revideringar av illustrationskartan och planbeskrivningen).

Följande skriftliga yttranden har inkommit (om anmärkningar finns mot den kommande juridiskt bindande plankartan, har detta markerats med ett x):

Myndigheter, nämnder m.fl.:	Anmärkn
1. Länsstyrelsen, 2022-04-08	x
2. Trafikverket, 2022-04-04	x
3. SGI, 2022-04-07	-
4. Vattenfall, 2022-04-06	x
5. Herrljunga elektriska, 2022-03-15	x
6. Skogsstyrelsen, 2022-03-31	-
7. Herrljunga vatten AB, 2022-04-13	-

Sakägare

8. Sakägare 1, 2022-04-14	-
9. Sakägare 2, 2022-04-08	-
10. Sakägare 3, 2022-04-12	x

Bostadsrättsinnehavare och hyresgäster

Inga synpunkter

Övriga

Inga synpunkter.

Synpunkter	Kommentarer
1. Länsstyrelsen Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripande- och grundarna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa och säkerhet behöver lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen. Motiv för bedömningen Länsstyrelsen befarar inte att: • Rikssintresse kommer att skadas påtagligt • Mellankommunal samordning blir olämplig • Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap) Länsstyrelsen finner det däremot inte säkerställt att: • Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten följs • Bebyggelse blir lämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion (buller, strålning, risk för olyckor, översvämning, erosion)	
<u>MKN vatten</u> Dagvattenutredningen har dimensionerat dagvattenhanteringen utifrån ett flödes- och volymperspektiv. Detta för att säkerställa att dagvattennätet klarar av att ta emot den ökande volymen dagvatten då det sker ett hårdgörande av mark i området. Det är positivt att kommunen tagit höjd för ökade dagvattenmängder men det svarar dock inte på frågan kring följandet av miljökvalitetsnormerna (MKN) för vatten. Kommunen behöver tydligare resonera kring reningsgraden/-effektiviteten gällande den planerade dagvattenhanteringen. Kommunen behöver även motivera varför den uppnådda reningsgraden anses tillräcklig med avseende på följandet av MKN och hur man kommer nå god status. Det räcker inte att enbart förmedla att "kommunen bedömer att MKN följs". Dagvattenutredningen har inte redogjort för föroreningsberäkningar, modelleringar eller reningseffekten av de planerade dagvattendamarna vilket behöver kompletteras till nästa skede. Detta ska sedan implementeras i planbeskrivningen genom att vara ett stöd i resonemanget kring följandet av MKN. Avseende icke-försämringskravet är det inte en jämförelse mellan situationen före och efter exploatering utan en jämförelse mellan den planerade situationen och den nivå på maximalbelastning för att fortfarande följa MKN och så	<i>Dagvatten- och skyfallsutredningen har reviderats.</i> <i>Dagvattnets föroreningshalt är bedömd utifrån databasen till recipient och dagvattenmodellen Storm Tac. Denna visar på låga till måttliga föroreningshalter för den markanvändning som anges i detaljplanen.</i> <i>Eftersom dagvattnet från planområdet leds till recipienten via fördröjningsmagasin där även viss rening genom sedimentering sker blir planområdets påverkan på recipienten mycket marginell.</i> <i>Information om grundvattentäkt har lagts till. Täkten är lokaliserad ca 900 m nordväst om planområdet. Avståndet till taktens bedömda gräns för påverkan är 300 m. Avståndet till fastställd gräns för yttre skyddsområde är 600 m. Med stöd av detta samt det faktum att marken vid planområdet utgöres av morän med låg genomsläpplighet samt att dagvattnet kommer att ledas till Nossan bedöms föreslagen exploatering inte ha någon påverkan på grundvattentäktens kvalitet</i>

småningom uppnå god status. Detta gäller på kvalitetsfaktornivå.

Utöver ytvattenförekomsten finns även grundvattenförekomsten Herrljunga (VISS EU_CD: SE643864-383474) i närheten av planområdet. Båda vattenförekomsterna bör i planbeskrivningen beskrivas och beaktas med avseende på följandet av MKN för vatten.

Det är positivt att kommunen i plankartan har avsatt yta för dagvattendammarna samt inkluderat en beskrivning av ansvarsfördelningen i planbeskrivningen kring både anläggande och driftskedet av anläggningarna. Detta är viktiga frågor för att kunna lättare säkerställa dagvattenanläggningarnas varaktiga funktion och målpuppfyllelse.

Farligt gods

Kommunen behöver komplettera underlaget med den riskanalys som de hänvisar till och säkerställa att den är applicerbar även för detta område. Kommunen behöver också säkerställa nödvändiga skyddsavstånd.

I planbeskrivningen hänvisas till en riskanalys genomförd för ett annat planområde. Riskanalysen bör bifogas till nästa skede då den utgör underlag för bedömningen. Då slutsatser i riskanalyser är direkt beroende av förutsättningar och indata behöver det säkerställas att denna utredning är tillämplig även för aktuellt område.

Utifrån den tidigare genomförda riskanalysen bör utrymning vara möjlig bort från Älvsborgsbanan och ventilation bör placeras i högt läge och bortvänd från Älvsborgsbanan. Länsstyrelsen bedömer att föreslagna åtgärder inte är tillämpliga för den aktuella typen av bebyggelse (småhus). Ventilationsåtgärden innebär sannolikt en låsning till en viss typ av ventilationssystem och dessutom måste kravet upprätthållas över tid vilket kan vara svårt att ha kontroll över. Vidare ger åtgärderna inget skydd för utemiljön. Denna problematik gör att Länsstyrelsen betraktar skyddsavstånd, d.v.s. lokalisering, som den viktigaste åtgärden för att begränsa risknivån – särskilt när det gäller aktuell typ av bebyggelse. I planbeskrivningen anges att närmaste tomt för bostadsändamål ligger på ca 85 meter från Älvsborgsbanan. Det avståndet stämmer inte med plankartan där den närmsta tomten för bostadsändamål ligger på ca 40 m avstånd.

Riskutredningen bifogas granskningshandlingarna.

Planbestämmelserna är ej tvingade då de är utformade med "bör" och inte "ska". Avståndet från järnväg blir därför den viktigaste åtgärder så som Länsstyrelsen framför. Plankartan har därför justerats så att närmaste bostadshus kan uppföras 50 meter från järnvägen vilket är i linje med rekommendationer från Trafikverket och även Länsstyrelsen Stockholm som har gett ur rekommendationer för hur nära transportleder för farligt gods ny bebyggelse kan placeras (minst 50 meter till bostadsbebyggelse).

Geoteknik

SGI lyfter i sitt yttrande att det finns stora höjdskillnader i området. Förändringar av

Utredningen har skickats till SGI efter samråd

markens nivå kan innebära stabilitetsrisker. Vidare efterfrågar SGI befintligt geotekniskt underlag som tagits fram vid tidigare planering. Länsstyrelsen delar SGI:s synpunkter. Om planområdet inte ska ha några restriktioner avseende höjning av markens nivå behöver det därför säkerställas att eventuella markhöjningsåtgärder kan utföras så att risken för ras och skred blir godtagbar. Länsstyrelsen hänvisar till SGI:s yttrande som bifogas detta yttrande.

Skyfall

Kommunen behöver tydligare redovisa underlaget för skyfallsbedömningen. Åtgärder som behövs för att markanvändningen ska vara lämplig behöver vara säkerställda. Kommunen behöver redovisa hur säkerställandet sker.

I den bifogade dagvattenutredningen har en bedömning av konsekvenserna av ett 100-årsregn gjorts baserat på marklutningen. Utifrån Länsstyrelsens övergripande lågpunkts- och skyfallskartering finns det dock risk för översvämning i det nordvästra hörnet av planområdet, se figur nedan, vilket inte hanteras i planen. Det kan finnas faktorer som karteringen inte tar hänsyn till och som förklarar skillnaden men det behöver tydligt framgå av planunderlaget vad bedömningen baseras på och vilka åtgärder som krävs. Om specifika markhöjder krävs för att hantera ett skyfall behöver dessa säkerställas i plankartan.

I dagvattenutredningen konstateras att föreslagna utjämningsmagasin inte kommer klara att ta emot hela flödet och att vattnet kommer rinna på markytan och i gatumark till det öppna diket. Utloppsdiket kan då temporärt översvämmas men utan risker för omgivande bebyggelse. Samtidigt konstaterar utredningen att särskild omsorg bör läggas på fastställande av lägsta golvnivåer för de föreslagna byggrätterna. Om lägsta golvnivå krävs för att säkerställa att byggnader inte drabbas av översvämning behöver dessa säkerställas på plankartan. Länsstyrelsen rekommenderar också att lägsta grundläggningsnivå anges istället för lägsta golvnivå.

Det är inte lämpligt att i plankartan fastställa marknivåer eller grundläggning innan projektering är utförd. Vid kommande projektering ska hänsyn tas till dagvatten- och skyfallsutredningen. En upplysning om att vid projektering av marknivåer och grundläggning ska hänsyn tas till översvämning till följd av kraftigt skyfall är införd på plankartan.

Råd enligt PBL och MB

Anmälan om vattenverksamhet

Att anlägga dammar eller liknande anläggningar är vattenverksamheter och omfattas av 11 kap miljöbalken. Planerade åtgärder gällande dagvattendammar kan vara anmälningspliktiga och då behöver kommunen anmäla vattenverksamheterna innan arbeten påbörjas. Denna information bör framgå av planbeskrivningen. Kommunen är välkommen

Noteras. I planbeskrivningen läggs text till som upplyser om detta.

att kontakta Länsstyrelsens vattenavdelning för mer information eller samråd.	
<u>Natur</u> Länsstyrelsen vill påminna om artskyddsförordningens förbud, i nuvarande skärpta tolkning, mot att skada eller döda individer av skyddade arter. Detta kan för fåglar undvikas genom att till exempel inte avverka skog under häckningssäsong.	Noteras.
<u>Markförvärv</u> Förvärvstillstånd kan komma att krävas för den del av planområdet som kommunen inte har rådighet över i dagsläget. Alternativt kan prövning ske vid underställan från Lantmäteriet till Länsstyrelsen. Detta är beroende av när i processen kommunen avser förvärva den aktuella delen inom planområdet.	Noteras.
<u>Behov av miljökonsekvensbeskrivning (MKB)</u> Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar denna bedömning. Således behöver inte en MKB tas fram.	Noteras.
<u>Synpunkter enligt annan lagstiftning</u> En arkeologisk utredning behöver göras över området innan planen går vidare till granskningsskede.	<i>En arkeologisk utredning har genomförts av Göta arkeologi. Undersökningen resulterade i tre nya arkeologiska fynd i form av tre områden med fossil åkermark. En ansökan om borttagande av fornlämning till följd av genomförande av detaljplanen har skickats in till Länsstyrelsen.</i>
2. Trafikverket	
<u>Trafikalstring</u> Kommunen bedömer att planen kommer att alstra cirka 735 resor/dygn. Av dessa bedömer man att 425 resor/dygn kommer att ske med bil. Trafikverket bedömer att uppskattningen av tillkommande trafik är rimlig. Trafikverket efterfrågar dock en bedömning av påverkan på det statliga vägnätet till följd av aktuellt planförslag. Kommunen anser att väg 181 inte har en god trafikmiljö idag och har tagit fram en ÅVS för väg 181 (antagen 2020-03-16) som föreslår flera åtgärder. Trafikverket delar inte bedömningen att det föreligger brister på väg 181 som kräver åtgärder. Om kommunen anser att det kommer	<i>Tillkommande trafik från planområdet bedöms inte påverka väg 181 och ingår inte i aktuellt planarbetet. Hantering av väg 181 och eventuella ombyggnationer och åtgärder på denna hanteras i separat process.</i>

finnas behov att göra åtgärder på väg 181 till följd av genomförandet av aktuell detaljplan, som ökar trafikbelastningen ytterligare, så behöver en dialog föras med Trafikverket om detta. Trafikverket avser inte att finansiera några åtgärder på väg 181 till följd av aktuell detaljplan.

Trafikverket har ett regeringsuppdrag att öppna det statliga vägnätet för bärighetsklass 4 (BK4). Väg 181 har öppnats till BK4 och i samband med det arbetet bedömde Trafikverket att åtgärder inte behövde genomföras på väg 181 för att det skulle vara möjligt

Trafiksäkerhet

Trafikverket bedömer, med nuvarande underlag, att det inte behöver göras åtgärder av trafiksäkerhetsskäl på det statliga vägnätet vid anslutningarna till väg 181, om aktuell detaljplan genomförs.

Trafikverket noterar dock att anslutningen från det nya planområdet till kommunens gatunät inte ser ut att vara optimalt placerad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Anslutningen är i en kurva och bör istället placeras på en raksträcka för bättre sikt. Trafikverket har inte rådighet över hur anslutningarna i det kommunala gatunätet utformas men vill ändå skicka med synpunkten till kommunen.

Anslutningen till Furulundsvägen har justerats.

Planerad GC-väg

Kommunen visar i planbeskrivningen en föreslagen GC-väg längs Furulundsvägen mot kommunens GC-nät längs statlig väg 181. Trafikverket vill delta i arbetet om anslutningen mot väg 181 kommer att förändras till följd av detta.

Kommunen har fortsatt dialog med Trafikverket angående väg 181.

Buller/vibrationer

Kommunen har använt en vibrationsutredning för kvarteret Lyckan som underlag till aktuell detaljplan. Att tillämpa utredningen som underlag för aktuell plan anser Trafikverket inte vara relevant. Det beror bland annat på markförhållanden och att banans högsta tillåtna hastighet, uppbyggnad och spårstatus kan skilja sig åt.

Trafikverket gör dock den samlade bedömningen att en vibrationsutredning inte behövs i det aktuella fallet på grund av avstånd, markförhållanden och att det är en mycket liten prognosticerad godstrafikering.

Avseende buller har Trafikverket inga synpunkter.

Noteras.

Riskutredning

Avseende risk så har en riskutredning för ett tidigare planarbete, kvarteret Lyckan, använts

Planbestämmelserna är ej tvingade då de är utformande med "bör" och inte "ska". Avståndet från järnväg är därför har den viktigaste

som underlag till denna plan. Trafikverket anser att den är tillämpbar då det är samma järnvägssträcka och ungefär samma avstånd mellan bebyggelse och järnväg. Det är dock lägre persontäthet i riskanalysen än i aktuell plan. Trafikverket bedömer den ändå som tillämpbar. Angivna planbestämmelser i planförslaget avseende risk är: • Utrymning bör vara möjlig bort från Älvsborgsbanan. • Ventilation bör placeras i högt läge och bortvänd från Älvsborgsbanan Trafikverket anser att en planbestämmelse inte ska formuleras med bör då den därmed blir otydlig och inte bindande. Trafikverket har gärna vidare dialog om planbestämmelsernas utformning/innehåll. I planbeskrivningen står på sidan 14 att bostäderna ligger 85 meter ifrån banan. Det stämmer inte med plankartan. Trafikverket bedömer att avståndet är cirka 50 meter. Avståndet 50 meter stämmer dock överens med den riskanalys som tillämpas som planeringsunderlag	<i>åtgärden. Plankartan har därför justerats så att närmaste bostadshus kan uppföras 50 meter från järnvägen vilket är i linje med rekommendationer från Trafikverket och även Länsstyrelsen Stockholm som har gett ur rekommendationer för hur nära transportleder för farligt gods ny bebyggelse kan placeras (minst 50 meter till bostadsbebyggelse).</i>
<u>MSA-ytan för Trollhättan/Vänersborgs flygplats</u> Tillåten byggnadshöjd är 8 meter, därmed finns inte något behov av en flyghinderanalys i ärendet.	<i>Noteras</i>
<u>Sammantagen bedömning</u> Trafikverket anser att en bedömning av påverkan på det statliga vägnätet behöver kompletteras i planbeskrivningen. Planbestämmelsernas formulering avseende risk bör ses över liksom text i planbeskrivningen. Trafikverket delar inte kommunens bedömning att brister föreligger på väg 181. Aktuellt planförslag kommer medföra mer trafik på väg 181 och om kommunen vill utföra åtgärder på väg 181 så är det något som kommunen får ha dialog med Trafikverket om och bekosta på egen hand. Trafikverket deltar gärna i kommande dialog om föreslagen GC-väg längs Furulundsvägen och dess anslutning mot det kommunala GC-nätet längs väg 181 om anslutningen till väg 181 kommer att ändras till följd av detta. Kommunen bör se över placeringen av föreslagen anslutning från planområdet till det kommunala gatunätet. Trafikverket ser fram emot att delta i fortsatt	<i>Planförslaget bedöms inte påverka de statliga vägarna i området i den grad att åtgärder behöver vidtas. En utförligare bedömning och motivering skrivs till i planbeskrivningen.</i> <i>Hantering av väg 181 sker i en separat process och påverkar inte planförslaget.</i> <i>Planbestämmelserna angående risk ändras inte då det är avståndet till järnvägen som är det största riskåtgärden.</i> <i>Anslutningen är ändrad.</i>

planarbete.	
3. SGI	
Enligt planbeskrivningen utgörs terrängen av kuperad, skogbevuxen mestadels blackig sandig moränmark. Markytan ligger på nivåer mellan + 113 längst i nordost och + 130 längst i sydväst. Marknivån varierar mest inom den norra delen om området. Jorden består överst av jordmån och därunder av morän. Enligt plan- och bygglagens andra kapitel ska, vid planläggning, hänsyn tas till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, översvämning och erosion. De geotekniska säkerhetsfrågorna avseende skred, ras och erosion kan inte skjutas till detaljprojekteringen utan ska klarläggas i planskedet. Inom planområdet finns det stora höjdskillnader, där lägre områden riskerar att bli översvämmade. Översvämningsåtgärder i form av markhöjning kan bli aktuellt. Då fyllningen mest sannolikt planeras i form av en slänt vill SGI lyfta frågan om det finns tillräckligt med utrymme inom planområdet för erforderliga släntlutningar för att fyllningen ska erhålla tillräcklig stabilitet i de delar av området där markhöjning planeras. SGI önskar att utförd översiktlig geoteknisk utredning 1992-01-27 som finns för området biläggs planhandlingarna. SGI ser från geoteknisk synvinkel att planläggning är möjlig förutsatt att ovanstående synpunkter beaktas i det fortsatta planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen.	<i>Utredningen är skickad till SGI efter samråd.</i>
4. Vattenfall	
Vattenfall har elanläggningar inom planområdet vilket visas av bifogad karta. Grön linje = 45 kV högspänningsledning. Heldragna linjer är luftledningar och streckade linjer är markförlagda kablar. Kablarnas läge i kartan är ungefär. För att få exakt placering av kablar så måste personal ut på plats som mäter in kablar så kallad ledningsanvisning, vilket beställs via: https://www.ledningskollen.se/ . Notera att luftledning är schematisk i karta. Vattenfall har ett säkerhetsavstånd på 20 meter mellan bostadsbyggnader och luftledning, se riktlinjer nedan. Därför ska inga bostadstomter	<i>Bebyggelseförslag och plankarta har justerats så att hänsyn tas till säkerhetsavstånd till ledningen.</i>

placeras närmare än 20 meter till ledningens yttersta anläggningsdel (faslina, stolpe eller stag).

Det finns en ledningsrätt för ledningen (1466-515) vilket reglerar en ledningsgata (skogsgata) som är 40 meter bred. Utöver ledningsgatan så har Vattenfall rätt att ta bort farliga träd och buskar som ligger utanför ledningsgatan. Därför kan det vara lämpligt att placera bostadstomterna längre ifrån än 20 meter om t.ex. boende vill placera träd och buskar vid fastighetsgränsen. Vilket avstånd som är lämpligt beror på områdets bonitet.

Vattenfall har säkerhetsavstånd för byggnader vid kablar, se riktlinjer nedan. Eftersom Vattenfall inte vill ha några byggnader närmare än 5 meter till kabel, så ska ingen bostadstomter placeras närmare än 5 meter till kabel.

Vid arbete nära Vattenfalls ledningar ska bevakning beställas via:
<https://www.vattenfalleldistribution.se/kundservice/bevakning/>.

Vid schaktningsarbeten ska ledningsanvisning beställas via <https://www.ledningskollen.se/>. Om ärendet brådskar kontakta Vattenfalls kundtjänst på telefon: 020-82 00 00, kostnaden för uttryckningen debiteras då beställaren.

Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploatören.

Vattenfall har följande riktlinjer som måste följas:

En ny byggnad intill en luftledning med spänningsnivå över 24 kV, där människor kan antas vistas stadigvarande, bör byggnaden placeras på ett avstånd av minst 20 meter från närmaste anläggningsdel, detta utifrån säkerhetsområde och elsäkerhetsrisk.

Ny parallell väg eller gång och cykelväg invid luftledning

Vägområde för parallell väg samt gång- och cykelväg bör placeras minst 10 meter horisontellt avstånd från luftledningens närmaste anläggningsdel (fas, stolpe och stag). Det horisontella avståndet från vägrenskant bör vara minst lika stort som stolparnas höjd över marken om luftledningen inte är utförd i A-klassat utförande. Dock gäller att avståndet från vägområdet bör vara minst 10 meter.

Rondell i luftledningsgata skall undvikas eftersom det försvårar underhåll och ombyggnad av luftledningen samt att det ofta är höga belysningsstolpar vid rondeller. Vid etablering av rondell bör luftledningen byggas om inom

Vägområdet är placerat minst 10 meter från luftledningens närmaste anläggningsdel. Ingen rondell är planerad.

aktuellt område.	
<u>Ny korsande väg eller gång och cykelväg under luftledning</u> Vägområdet för korsande väg samt gång- och cykelväg bör placeras minst 10 meter från luftledningens stolpar och stag. Avstånd i höjd mellan vägbana och luftledningens fasar skall vara minst det avstånd som gäller vid alla belastningsfall enligt gällande Elsäkerhetsföreskrifter. Luftledningen skall vara utförd i A-klassat utförande. Är inte luftledningen byggd i detta utförande får exploatören bekosta denna ombyggnad.	<i>Ingen väg korsar under luftledningen.</i>
<u>Ny belysningsstolpe invid luftledning</u> Belysningsstolpe bör placeras på ett horisontellt avstånd av belysningsstolpens totala höjd + 3 meter och som minst 6 meter till luftledningens närmaste fas. Dock gäller alltid att ett hinder skall placeras på ett sådant avstånd att ingen del kan nå luftledningen vid ett eventuellt fall. Vid en luftledning med spänningsnivå 1 kV till 84 kV gäller att om en belysningsstolpe placeras inom 10 meter från luftledningens i mark förlagda metalliska delar (stolpar, stag, jordtag och genomgående markledare) skall matning till belysning vara försedd med extra yttre isolation så att isoleravstånden enligt TSN uppnås. Placeras belysningsstolpe inom ovan angivna avstånd bör belysningsstolpen utföras i isolerat utförande. Vid placering av belysningsstolpe inom ledningsgata skall utförande ske enligt Svensk Standard.	<i>Belysningsstolpar kan uppföras i vägområdet som är placerat minst 10 meter från luftledningens närmaste anläggningsdel.</i>
<u>Ny reklam/vägs skylt invid luftledning</u> Skylten bör placeras på ett horisontellt avstånd av skyltens totala höjd + 3 meter och som minst 10 meter till luftledningens närmaste anläggningsdel (stolpar och stag). Dock gäller alltid att ett hinder skall placeras på ett sådant avstånd att ingen del kan nå luftledningen vid ett eventuellt fall samt ej påverka framkomligheten vid framtida underhåll. Elinstallation skall utföras enligt TSN.	<i>Inga skyltar är planerade att uppföras</i>
<u>Ny byggnad invid markkabel</u> Byggnader som kräver grundläggning skall placeras på ett minsta avstånd av 5 meter till markkabelns närmaste fas. Inom ett område med minst 3 meter på vardera sidan om markkabelns yttersta fas bör markanläggning t ex träd och buskar inte planteras. Om växtlighet i form av buskar och prydnadsväxter planteras inom ett område av 5 meter från ledningens mitt kan Vattenfall vara tvungen att flytta dessa vid en eventuell åtgärd på Vattenfalls markkabel vid t ex en driftstörning på markkabeln. Aktuella markanläggningar kan därvid skadas. Vattenfall	<i>Inga byggnader kan placeras närmaste än 5 meter från kabel. Ingen begränsning av placering av buskar och träd har införts i plankartan.</i>

skall i sådant fall hållas skadeslöst.	
<u>Ny korsande vägsträcka med markkabel</u> Vid ny korsande asfalterad, gatstensbelagd eller liknande belagd vägsträcka, både bilväg samt gång- och cykelväg, ska befintlig markkabel förläggas i rör alternativt flyttas. Vid annan typ av beläggning ska befintlig markkabel förläggas i rör alternativt flyttas om vägsträckan kommer trafikerats av tung trafik. Rekommendationer vid förläggning se EBR-publikation	<i>Cykelväg kommer att korsa befintliga markkabel. Val av utförande av cykelvägen är inte gjord.</i>
<u>Övrigt avseende ny anläggning invid markkabel</u> Fundament för belysningsstolpe, reklamskyltstolpe eller liknande anordning bör placeras på ett minsta avstånd av 5 meter till markkabelns närmaste fas.	<i>Noteras</i>
<u>Arbete invid luftledning och markkabel- Säkerhetsområde</u> Luftledning med spänningsnivå upp till 55 kV har ett säkerhetsområde om 4 meter horisontellt avstånd och 4 meter vertikalt avstånd från luftledningens faser. Inom säkerhetsområdet får under inga omständigheter maskiner, människor, redskap eller dylikt komma in.	<i>Inga tomter eller annat som innebär stadigvarande vistelse är planerat inom mindre än 4 meter för luftledningen.</i>
<u>Schaktning / Grävning - Luftledning</u> Man får inte ändra marknivån eller vidta annan åtgärd, t.ex. schaktning som kan medföra fara för ledningen eller medföra att ledningen kan vålla skada på person eller egendom. Schaktning/Grävning i ledningsrätts-/servitutsområde får inte ske utan att man i god tid inhämtat ledningsägarens medgivande. Säkerhetsbestämmelser vid schaktning/grävning invid luftledning enligt följande: Schaktning får inte ske inom ett avstånd av 10 meter från luftledningens närmaste anläggningsdel (stolpe, stag och fundament i mark). Schaktning under en luftledning får inte göras utan att det fastställts hur eventuella marklinor går så att dessa inte skadas samt att det klargörs vilka säkerhetsavstånd som gäller invid den aktuella luftledningen i samråd med Vattenfalls representant. Vid arbete i närheten av en luftledning skall entreprenören ha utbildning i de delar av Elsäkerhetsanvisningar (ESA) som är nödvändigt för att arbetet ska kunna utföras på ett säkert sätt. Om Vattenfalls luftledning skadas vid grävarbete är den som utför grävarbetet (entreprenören eller entreprenörens uppdragsgivare) skyldig att ersätta Vattenfall för de kostnader som uppstår i samband med reparation av skadan. Även	<i>Inga schaktning eller grävningsarbeten är planerade att ske nära luftledningen.</i>

kostnader som tredje man drabbats av på grund av att markkabel eller luftledning skadas kan bli aktuella.

Markkabel

Säkerhetsbestämmelser vid schaktning/grävning invid markkabel enligt följande:

Schaktning/ grävning vid förändring av markens nyttjande får inte ske inom ett avstånd av 5 meter från befintlig markkabel om risk för skada föreligger på Vattenfalls anläggning.

Allt arbete skall utföras enligt EBR-anvisningar i aktuell EBR-publication avseende förläggning av markkabel.

Vid arbete närmare än 2 meter till markkablar gäller att entreprenör skall inneha intyg avseende ESA-utbildning ESA Entreprenör - ESA-E.

Innan schaktning eller grävarbete påbörjas skall Vattenfall kontaktas avseende kabelanvisning. Detta skall ske minst fem arbetsdagar innan arbetena påbörjas.

Vattenfalls representant anger i samråd med gräventreprenören hur arbetet skall bedrivas och i vilken omfattning handgrävning måste ske vid friläggning av markkablar. Med handgrävning menas grävning med spade, skyffel eller liknande. Tryckluftspett eller andra verktyg av denna typ får inte användas.

Vattenfalls representant, Elarbetsansvarig, anger vidare hur markkablar ska förläggas samt skyddas under och efter arbetet.

Då markkablar frilagts skall föreskriftsenlig täckning och markering av mark-kablarna göras vid återfyllning. Detta för att undvika framtida kabelskador på grund av exempelvis sättning i marken.

Vattenfalls representant skall vid friläggning av kablar ges möjlighet att utföra skärmmätning av berörda kablar före friläggning och innan skyddsfyllning får ske av kablar.

Om Vattenfalls markkabel skadas vid grävarbete är den som utför grävarbetet (entreprenören eller entreprenörens uppdragsgivare) skyldig att ersätta Vattenfall för de kostnader som uppstår i samband med reparation av skadan. Även kostnader som tredje man drabbats av på grund av att markkabel eller luftledning skadas kan bli aktuella.

Inga schaktning eller grävningsarbeten är planerade att ske nära markkabeln.

Sprängning

Man får inte utföra sprängning invid befintlig lednings närområde som kan medföra fara för ledningen eller medföra att ledningen kan vålla skada på person eller egendom. Sprängning i ledningsrätts/servitutsområde får inte ske utan att man i god tid inhämtat ledningsägarens medgivande.

Luftledning

Vid sprängning invid Vattenfalls luftledningar gäller följande:

Risikanalyser för arbete/sprängning i närheten av Vattenfalls luftledningar skall utföras och presenteras för Vattenfall i god tid före arbetets början.

Vid sprängning i närheten av luftledningar skall Arbetsmiljöverkets föreskrifter om sprängarbete AFS 2007:1 tillämpas.

Vattenfall ska ta fram en konsekvensanalys avseende vad en skada orsakad av sprängningen och därmed driftstörning ger på aktuell anläggningsdel.

Vattenfalls handläggare ska kontaktas i god tid före arbetets påbörjan.

Besiktning av linor, stolpar, stag, fundament och berg i dagen ska utföras före byggstart.

Vibrationsmätare bör monteras på de anläggningsdelar som kan komma att beröras vid sprängning.

Vid sprängning ska täckning ske så att inte linor, stolpar eller isolatorer skadas av kringflygande stenar/berg.

Bevakningsmannen ska hålla kontakt med driftcentralen före och efter varje sprängningstillfälle.

Besiktning av linor, stolpar, stag, fundament och omgivande berg ska utföras efter slutförd sprängning.

☐ Protokoll med samtliga vibrationsmätvärden skall överlämnas till Vattenfall.

Markkabel

Vid sprängning invid Vattenfalls markkablar gäller följande:

Risikanalyser för arbete/sprängning i närheten av Vattenfalls markkablar skall utföras och presenteras för Vattenfall i god tid före arbetets början.

Vid sprängning i närheten av markkablar skall Arbetsmiljöverkets föreskrifter om sprängarbete AFS 2007:1 tillämpas.

Inga sprängningsarbeten är planerade att ske nära ledningen.

All hantering samt förändring av markkablar sker i samråd med Vattenfall.

Vattenfall skall ha full tillgång till sina markkablar under pågående arbete.

Övrigt

Vid brukande av mobilkran/byggkran/grävmaskin invid luftledning skall denna vara placerad på minst det avstånd från luftledningen så att kranens aktionsradie inte kommer innanför luftledningens säkerhetsområde. Vid arbete i närheten av en ledning gäller ESA Entreprenör - ESA-E, varvid entreprenör skall inneha intyg avseende angiven ESA-utbildning

Noteras

<u>Telestörningsnämnden – TSN</u> För ny elanläggning som placeras i närheten av Vattenfalls nätanläggning gäller att matningen till denna skall vara försedd med extra yttre isolation på så lång sträcka att isoleravstånden uppnås. I detta sammanhang hänvisas till Telestörningsnämndens (TSN) meddelande nummer 21. I TSN meddelande nummer 21 under rubrik "Avstånd mellan friledningar för hög-spänning och annan markförlagd anläggning med hänsyn till markpotential" står: För att förebygga risk för skador på i marken nedgrävda ledningar och kablar vid åsknedslag eller jordfel på närliggande friledning för högspänning bör angivna avstånd hållas mellan de nedgrävda ledningarna och friledningens i markförlagda metalliska delar (stolpar, stag, jordtag, genomgående markledare). I TSN meddelande nummer 21 under rubrik "Avstånd mellan starkströmskabel för högspänning och andra markförlagda anläggningar" står: För att förebygga risk för skador på i marken förlagda ledningar och kablar vid normal drift eller jordfel på närliggande starkströmskablar för högspänning bör angivna avstånd hållas. För gällande avstånd se TSN meddelande nr 21.	<i>Noteras</i>
5. Herrljunga elektriska	
Detta yttrande gäller vår roll som ledningsägare av EI, Fjärrvärme och bredband. Under tekniska frågor i planbeskrivningen (2022-02-18) beskrivs att transformatorstation som täcker behovet för området finns i närheten. Detta stämmer ej utan minst en ny transformatorstation behöver anläggas. Utbyggnad för tele blir sannolikt ej aktuell i området då ett fibernät för bredband täcker behovet.	<i>Plats för ny transformator regleras i plankartan.</i>
6. Skogsstyrelsen	
Vi har inga synpunkter på presenterat underlag och inte heller någon ytterligare information att tillföra som har bäring på detta.	<i>Noteras</i>
6. Herrljunga vatten AB	
När kommunen skriver att verksamhetsområdet ska utökas för vatten och avlopp (VA) så blir definitionen att även dagvatten ingår, då betydelsen av begreppet avlopp innefattar spill- och dagvatten. Stycket om dagvatten ovan blir något otydlig då det står att allt ska omhändertas lokalt. Herrljunga Vatten ser gärna en tydligare definition i stycket.	<i>Texten förtydligas.</i> <i>Tryckstegring har inte undersökts i samband med planläggning. Frågan undersöks vidare inom kommunen.</i> <i>Texten om anläggningens ägare är ändrad.</i>

Herrljunga Vatten AB försöker att tänka långsiktigt vad gäller drift och underhåll för verksamhetsområde varav det har identifierats att området kommer behöva rundmatning för vattnet. Att ansluta det nya området i väster mot det redan etablerade området Södra Horsby etapp 2 ses som en nödvändighet för att erhålla dricksvatten av god kvalité. En önskan är även att det utreds om det kommer krävas en tryckstegring av vattnet för det nya området i Furulund. Synpunkt som inte rör Herrljunga Vatten AB som ändå noterades i sammanhanget är under rubriken Huvudmannaskap, ansvarsfördelning står Herrljunga Elektriska AB som anläggningens ägare för gatubelysning, det ska nog vara Herrljunga Kommun som äger gatubelysningen. (I övrigt synpunkt i planbeskrivningen)	
7. Sakägare 1	
Bullerutredningen gäller bara tåg på Boråsbanan, sedan banan byggdes om till helsvetsade spår (2021) så har bullret minskat drastiskt från järnvägen. Det buller som är betydligt högre kommer från Remmene skjutfält. Den senaste tiden har intensiteten i skotten ökats så fönster och hus skakar (enligt observation på Orkideen/Kvistgatan) vid övningar på skjutfältet.	<i>Remmene skjutfält har ett miljötillstånd där bland annat ljudnivåer kontrolleras. Skjutfältet har inte överskridit sitt tillstånd och bedöms därför av kommunen vara inom ramen för acceptabel störning.</i>
Vad det gäller vägnätet så ser det ut enligt förslaget att det skall bli en fyrvägs korsning Furulundsvägen/Kvistgatan/nya Furulund. Många fyrvägs korsningar byggs idag bort för att öka trafiksäkerheten. Kör man idag på Kvistgatan norr ut på Furulundsvägen så är sikten skymd då Furulundsvägen har en kurva söder om Kvistgatan, att göra den korsningen kommer öka komplexiteten ytterligare. Trafiken på Furulundsvägen är idag riskfylld, det är många korsningar. En del förare kör lugnt och tar hänsyn till trafiken. En del kör efter högerregeln och en del gör inte det, vilket ibland skapar förvirring. Att öka trafiken på Furulundsvägen kommer ställa hårdare krav på bilisterna.	<i>Korsningen har justerats mellan samråd och granskningen. Hastigheten på de anslutande vägarna är inte hög och därför bedöms korsningen inte innebära ett trafiksäkerhetsproblem.</i>
Många Herrljungabor får längre till naturen och populära promenadstråk när en sån stor yta av skog som kommer att avverkas.	<i>En stor yta skog kommer att bebyggas även om ambitionen är att spara en så stor del av skogen som möjligt. Stora arealer av skog finns dock fortfarande kvar inom korta gång- och cykelavstånd.</i>

8. Sakägare 2

Buller

Planförslaget redovisar tyvärr endast bullerutredning rörande Boråsbanans påverkan. Var finns det "institutionella minnet" i Herrljunga rörande Remmene skjutfält?

Så länge I 15 förvaltade och bedrev verksamhet på fältet, fram till 2002, rådde av störningsskäl stopp för etablering västerut i Herrljunga, dvs Ekevägen och norra Horsby var sista villabebyggda området västerut.

Då I 15 avvecklades upphörde skjutverksamheten och därmed ett skäl för att avstå från byggnation västerut fanns inte längre.

Uppehållet varade sex år, till 2008, och nu med ett ökat nyttjande inledningsvis betingat av övningar med Hemvärns- och frivilligheter därmed mycket verksamhet förlagd till veckoslut/helger. Förvaltad i dag av Skaraborgs regemente, P 4.

Med Försvarsmaktens tillväxt, och med tilltagande värnpliktsvolym och --- kommer belastningen på fältet inte att avta.

Därtill kommer åldersläget på barrskogsbestånden fram till skjutfältsgränsen. Mognadsgraden är i stora delar hög varför stora avverkningar i relativt nära framtid kommer minska skogens bullerdämpande effekt. Detta bör vägas in vid val av område för bebyggelse!

Därtill skall läggas förhärskande vindar från SV vilka ytterligare ger belastning mot Herrljunga. Vi som bor i relativt högt belägna kv. Orkideen upplever vissa dagar långt större störning (husskakningar) av skjutning än av den under hösten 2021 uppgraderade Boråsbanan, där tågpassagera nu knappast förnimmes.

Jag är övertygad om att kommande fastighetsägare, särskilt de högt belägna, i området Södra Horsby 2, ganska fort blir varse sin bullerexponering.

Vad gäller vilande planer för ny sträckning av väg 181 och i ÖP skissad järnvägsslinga runt Herrljunga? Dessas ev påverkan i sydligaste delen av planområdet? Omnämnes inte i underlaget.

Remmene skjutfält har ett miljötillstånd där bland annat ljudnivåer kontrolleras. Skjutfältet har inte överskridit sitt tillstånd och bedöms därför av kommunen vara inom ramen för acceptabel störning.

Påverkan från eventuell ombyggnad av väg 181 och järnväg behandlas inte i detaljplanen då det inte är beslutat att dessa förslag kommer att genomföras inom närtid.

Anslutningen till Furulundsvägen

Planområdets anslutning till Furulundsvägen vid dess östra skänkel, se kartsnitt punkt A, är inte lämplig av indirekta trafiksäkerhetsskäl:

- Trafikflödet kommer då ansluta till Ringleden omedelbart väster om

Korsningen har justerats mellan samråd och granskningen. Trafikförslaget har tagits fram med hjälp av en trafikplanerare som bedömer att det går bra att lägga infarten i föreslaget läge.

Boråsbanans vägport, där sikten åt höger är mycket begränsad.

- Utfartsvinkeln är > 90°, sikten mot övergångsstället och sänkan under järnvägen ger en mycket svåröverskådlig trafiksituation, äventyrlig i synnerhet för vänstersvängande trafikanter.

En förläggning av anslutningen till Furulundsvägen vid punkt B, ger ett naturligare flöde i den västra skänkeln, och därmed anslutningen till Ringleden öster brandstationen, en utfart med avsevärt bättre överblick och därmed säkrare trafik.

Gatustruktur, trafikflöde

Det är förvånande att finna förslaget med hela 104 fastigheter begränsade under en nod i ett icke redundant gatunät. Punkt A på kartsnitt. Oavsett om gatan kommer innehålla installationer (VA, el) vilka kan kräva blockerande ingrepp eller ej är det att skapa onödiga problemsituationer.

Den andra icke redundanta noden i förslaget, punkt C på kartsnitt, binder under sig 67 fastigheter, med motsvarande problematik.

Jämförelsen med närmaste likartade situation i Herrljunga är bebyggelsen i anslutning till Stamvägen, där antalet fastigheter under en nod knappt är hälften så många - 41 st.

Det säregna förslaget till gatunät innebär dels långa körvägar, dels hög störande belastning på fastigheter och farliga trafiksituationer.

Fastighetsägaren vid punkt E kan antas färdas i den östra grenen av gatunätet. Han måste för att nå Furulundsvägen passera framför 39 fastigheter!

Hans granne vid punkt F kan antas starta sin resa i åt vänster, kommer då att på motsvarande sätt färdas framför 47 fastigheter innan han når Furulundsvägen!

Betänk den som väljer tomt märkt D, hela 103 fastigheters trafikflöde passerar framför dennes "egna hem".

Tag dessutom hänsyn till att i ett nybyggt område bor ofta barnfamiljer. Det innebär vanligen innehav av flera bilar och många körningar/dag.

Den komplexa strukturen på gatunätet innehåller många hörn och vinklar. Trafikfarliga situationer. Skall vi inte reducera bränsleförbrukningen? En väg att nå sådant mål är kortast möjliga körsträckor!

Föreslaget trafiknät är utformat efter vart det är lämpligt att förlägga vägar sett till områdets höjdskillnader samt för att skapa ett bra nät som fördelar trafiken där det går att välja den genaste vägen som boende i området. Vissa tomter kommer vara mer störda av trafiken än andra och därför har alla föreslagna hus tomt på baksidan. Trafikförslaget är även utformat för att sopbilen ska kunna trafikera området och att ledningar (vatten, avlopp osv.) kan dras i gatorna på bästa sätt.

Det finns planer på att bygga ut gång- och cykelnätet på Furulundsvägen.

Änjo en betraktelse av kvarteren under Stamvägen: Gynnsammare strukturen av Rönn-Lönn- och Lindvägen, där belastas man som "portvakt" i kvarteret bara av 9 grannars passager framför "eget hem".

Med en matargata i områdets västra kant, parallell med kraftledningsgatan, och därifrån utgående grenar eller slingor åt öster åstadkommes en betydligt gynnsammare trafikförhållanden och boendesituationer. Det stora antalet gathörn och vinklar elimineras, vilket avsevärt höjer säkerheten.

Därmed åstadkommes också ett gynnsammare flöde genom Furulundsvägen mot Ringledden.

Vidare tillgodoses kraven att kunna utrymma västerut som påtalas beträffande järnvägens risker.

Gång/cykelbana har endast ytligt berörts i planen. Vid detta stora område, skolorna beläget, är en separation av trafikslag nödvändig, bör fullföljas längs västra delen av Furulundsvägen.

Kultur- /naturvärden

De torrare höglänta södra delarna av området utgör den östliga förlängningen av det fornlämningstäta Eket, vilket fortsätter fram mot Nossan vid Sten unga.

Underlaget redovisar endast en skålgrop som fornlämning. Var inte överraskad om en arkeologisk förundersökning ger intressanta resultat.

Ett antal stenmurar utgörande dels gränsmarkeringar, dels rester av hägnade betesmarker är skyddade lämningar som måste beaktas vid planering.

Ett dominant flyttblock i norra delen är ett väsentligt naturvärde.

"Natur" i planen medför att områdets vegetation bestående av fur och lärk i norra delen, med inslag av gran i södra delen bör bevaras. Annars finns inte "Furuskogen" i Horsby eller "Furulund".

Sydligaste hörnet av området är idag slutavverkat!

De två "dammar" som anges i planen är en mycket förskönad omskrivning av befintliga alkärr/träsk. Blivande fastigheter i dess närhet torde bli varse insektsfaunans rikedom.

En arkeologisk utredning har genomförts i samband med planläggning. I utredningen framkom tre nya fyndområden.

Områden som är angivna som "Natur" kommer att skötas likt idag och träden kommer att sparas.

Dammarna som är angivna i illustrationsplanen och plankartan är två nya dammar som är förlagda där det är en lågpunkt i området.

Periferi

Nya ledningar kommer att byggas ut inom planområdet som är ansluta till befintliga

Planområdets stora behov av el- och VA-anslutningar; var och hur kommer anläggande av dessa påverka omgivningen? Sydligaste delen ligger inte långt från bebyggelsen i Berga "G" och utfart över Boråsbanan. Traktorväg/promenadstråk från Horsby "H" och skogsbilväg från Tarsled "I", den senare ansluter mot Berga. Detta lockar till spontanvägar, gärna öppningar för promenad, men hur parera oönskad trafik? Är det inte lämpligt ge området en struktur som förbereder området för anslutning söderut till planerad väg 181?	<i>ledningar i Furulundsgatan. En transformatorstation kommer att förläggas inom planområdet. Utbyggnad av ledningar kommer inte att påverka omgivningen, dock eventuellt temporärt under byggtiden när ledningsnäten kopplas samman.</i> <i>Befintliga och nya stigar kommer att finnas inom planområdet så att det fortfarande är möjligt att ta en promenad i skogsområdet. Eventuell ombyggnad av väg 181 är inte beslutad om och hanteras därför inte i planarbetet.</i>
<u>Fastighetsbildning – servitut</u> Fastigheten 1/4 mtl Horsby Lillegården 5:1 och 1/48 mtl Horsby Bengtsgården är sedan 1 sept 1939 belastade av ledningsservitut, Statens Vattenfall TL 823, av herrljungaborna vanligen kallad "Sjömarkenledningen". (Riksarkivet 1940 Akt: 15-iml-40/104.1 (Glla:13)). Ledningen förlades till del under jord då området inom Furulundsvägen etablerades och ligger på kommunal mark. Mottagningsstationen vid dåvarande Västergårdsgatans slut avvecklades. Det kan antas att brytpunkten för luftburen/jordförlagd ledning kommer att förflyttas ytterligare söderut inom ramen för realisering av föreslagen detaljplan. Punkt J på kartsnitt. Bara för att stamfastigheten var belastad överskrevs denna belastning helt okritiskt på våra avstyckningsfastigheter, trots att dessa var totalt oberörda av servitutet. Komplicera inte för blivande fastighetsägare genom att göra om misstaget!	<i>Lantmäteriet har samrådits med under planprocessen och de hade inget yttrande rörande fastighetsbildning eller servitut.</i>
11. Sakägare 3 Önskar koppling till kommunens uppsatta mål. På vilket sätt medverkar denna detaljplan till fastställda mål? Gulmarkerat de som jag tycker har en tydlig koppling till detaljplanearbetet därmed inte sagt att övriga mål inte har det. - En hållbar och inkluderande kommun ○ Herrljunga ska ta miljöansvar och effektivt hushålla med naturens resurser, nu och i framtiden - En välkomnande och attraktiv kommun ○ Herrljunga är en trygg plats att	<i>Vid nybyggnation är det viktigt att ta hänsyn till våra resurser. Därför har området en tät bebyggelsestruktur för att minska andel mark som ny byggnation tas i anspråk samtidigt som delar av skogen behålls. Genom detta är ambitionen att skapa ett bostadsområde som är attraktivt för både gamla och nya Herrljungabor, yngre som äldre.</i>

besöka, och leva och verka i - En utvecklande kommun ○ Oavsett ålder ges möjlighet till livslångt lärande och god livskvalitet ○ Herrljunga kommun ska växa genom hållbart samhällsbyggande	
Saknar barnkonsekvensanalys och socialkonsekvensanalys	<i>Kommunen bedömer att planförslaget inte har den komplexitet som behövs för att en socialkonsekvensanalys och/eller en barnkonsekvensanalys behöver tas fram</i>
Dokument Behovsbedömning Sid 5: 6 minuters cykelväg till stationen, planbeskrivningen anger 10 minuter => Synka informationen. Sid 5+10: Hur vägs värdet av att bibehålla större partier skog mot att effektivt nyttja området (högre exploateringsgrad) för att minska behov av att ta mer mark i anspråk någon annanstans i kommunen för byggnation? Sid 10: Ökad trafikmängd borde ge mer buller. Visad lösning på gator ger stark koncentration av trafik vid infart till området. Önskar analys/motivering för föreslagen lösning.	<i>Texten är justerad</i> <i>Området är planerat med en hög exploateringsgrad för att minska andel mark som tas i anspråk.</i> <i>Föreslaget trafiknät är utformat efter vart det är lämpligt att förlägga vägar sett till områdets höjdskillnader samt för att skapa ett bra nät som fördelar trafiken där det går att välja den genaste vägen som boende i området. Vissa tomter kommer vara mer störda av trafiken än andra och därför har alla föreslagna hus tomt på baksidan. Trafikförslaget är även utformat för att sopbilen ska kunna trafikera området och att ledningar (vatten, avlopp osv.) kan dras i gatorna på bästa sätt. Det buller som genereras av trafiken inne i området kommer dock vara måttlig och inte överskrida den gällande bullerförfordningen som anger att för bostäder över 35 kvadratmeter får ljudnivån inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad. En sådan hög ljudnivå uppnås mycket sällan inom liknande bostadsområden som i planförslaget.</i>
Dokument Planbeskrivning Sid 8 Vad är motiveringen till att inte en matargata föreslås inom planrådet? Sid 9 Redovisad trafikallstring saknar jämförelse med 0-läge dvs hur ser det ut idag på Furulundsvägen. Sid 9 Gång- och cykel. På plankarta finns endast en GC-väg med. Hur säkerställs en säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter inom området? Önskar att cykel- och gångtrafik ska prioriteras tydligare. Sid 10 I planbeskrivning visas en "förenklad variant" som ej stämmer med bifogad plankarta. Hänger ihop med kommentar ovan om prioritering av cykel- och gångtrafik.	<i>Föreslaget trafiknät är utformat efter vart det är lämpligt att förlägga vägar sett till områdets höjdskillnader samt för att skapa ett bra nät som fördelar trafiken där det går att välja den genaste vägen som boende i området. Vissa tomter kommer vara mer störda av trafiken än andra och därför har alla föreslagna hus tomt på baksidan. Trafikförslaget är även utformat för att sopbilen ska kunna trafikera området och att ledningar (vatten, avlopp osv.) kan dras i gatorna på bästa sätt.</i> <i>Furulundsvägen är inte en vältrafikerad gata som kommer att påverkas negativt av den tillkommande trafik. Ett nollalternativ har därför inte tagits fram.</i> <i>Karta över gång- och cykeltrafik är justerad</i> <i>Planförslaget har samrådits med Trafikverket</i>

Sld 15 Vibrationer. Går det att jämföra planområde Lyckan med detta område? Vibrationer är även kopplade till jordarter i området. Önskar komplettering med information om detta.

Sid 16. Står att planen kan rymma 100 bostäder. Finns det möjligheter att förtäta? Finns det begränsningar tex kopplat till vatten, avlopp, trafik...?

Sid 16. På vilket sätt styr detaljplanen omfattningen av de olika föreslagna bostadsformerna?

Sid 16. Mellanliggande skogspartier (natur) kan ändras till "park" och användas till tex lekplatser eller gång- och cykelvägar. Här finns också möjlighet att skapa ytor för odling. Önskar att ytorna ska uppmuntra till rörelse och samvaro.

som bedömer att området inte är utsatt för vibrationer från järnvägen

Andel bostäder är motiverat utifrån att skapa en tät bebyggelsestruktur samtidigt som mycket skog sparas. Därför finns det inte möjlighet att förtäta ytterligare, även om ledningskapacitet etc. skulle tillåta det.

Detaljplanen styr höjden men inte omfattningen på något annat sätt.

För att ytorna inte ska få en utökad skötsel som kan innebära att exempelvis träd tas ned är ytorna reglerade som natur. Det går dock fortfarande att anlägga både lekplatser, mötesplatser och gång- och cykelvägar inom natur. Hur de gemensamma ytorna ska utformas kommer inte att bestämmas i detaljplaneskedet.

Sammanfattning och revideringar

Med anledning av framförda synpunkter föreslår **Bygg- och miljöförvaltningen** följande revideringar av Plankarta med bestämmelser, planbeskrivning samt illustrationskarta:

- Revidering av plankartan och illustrationskartan för att tillgodose yttranden rörande elledning/luftledning samt gatunät
- Tillägg i planbeskrivningen rörande bland annat trafik
- Redaktionella ändringar

Sakägare med synpunkter från samrådet som inte tillgodosetts

- Inga kvarstående synpunkter

Bygg- och miljöförvaltningen Herrljunga kommun

Emil Hjalmarsson
Kommunarkitekt