



GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplan för **Skaven och del av Öxnered, Vänersborgs kommun**

Hur samråd och granskning har bedrivits

Samråd med standardförfarande enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen har skett under perioden 28 juni - 6 september 2017. Samrådet annonserades i TTELA, Vänersborgaren och på kommunens hemsida.

Granskning med standardförfarande enligt 5 kap 18 § plan- och bygglagen har skett under perioden 9 mars – 10 april 2018. Granskningen annonserades genom kungörelse i TTELA 2018-03-09 samt på kommunens hemsida.

Planhandlingar har sänts till Länsstyrelsen och kommunala lantmäterimyndigheten samt till berörda myndigheter, förvaltningar, organisationer och föreningar. Sakägare, berörda och rättighetshavare enligt fastighetsförteckningen bereds tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget genom särskilt meddelande.

Samråd om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens åsikt att planförslaget inte är av betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte tas fram.

Inkomna synpunkter

Det har kommit in 81 yttranden på granskningshandlingens.

Länsstyrelsen	4
Statens geotekniska institut.....	5
Trafikverket.....	5
Lantmäterimyndigheten i Vänersborgs kommun.....	6
Vattenfall Eldistribution AB	6
Fyrstads Flygplats AB	6
Västtrafik.....	6
Barn- och utbildningsnämnden,.....	6
Kultur- och fritidsnämnden	6
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	7

Samhällsbyggnadsnämnden	8
Socialförvaltningen	9
Norra Älvsborgs Räddningsförbund	9
Ideella föreningen Öxnereds Station	9
Bommen 1	10
Bommen 2	10
Botered 4:11	10
Dressinen 1	11
Dressinen 2	11
Dressinen 3	11
Dressinen 5	11
Dressinen 6	11
Katrinedalsvägen.....	12
Lokomotivet 1 och 9	12
Lokomotivet 2	12
Lokomotivet 3	12
Lokomotivet 4	12
Lokomotivet 5	12
Lokomotivet 6	13
Lokomotivet 7	13
Lokomotivet 8	13
Lokomotivet 10	13
Rälsen 1	13
Rälsen 2	13
Rälsen 3	14
Rälsen 5	15
Semaforen 1	15
Semaforen 2	15
Semaforen 3	15
Semaforen 4	15
Semaforen 5	15
Semaforen 8	16
Semaforen 10	16
Smörsoppen 9	16
Syllen 2	16
Tabellen 5	16
Öxnered 4:8.....	16
Öxnered 4:9.....	16
Öxnered 4:15.....	17
Öxnered 4:18.....	17

Öxnered 4:20.....	17
Öxnered 4:22.....	18
Öxnered 4:24.....	18
Öxnered 4:26.....	18
Öxnered 4:28.....	18
Öxnered 6:5.....	19
Öxnered 6:9.....	19
Öxnered 6:11.....	19
Öxnered 6:14.....	20
Öxnered 6:16.....	20
Öxnered 6:17.....	20
Öxnered 6:18.....	21
Öxnered 6:19.....	21
Öxnered 6:20.....	21
Öxnered 6:23.....	21
Öxnered 6:24.....	22
Öxnered 6:26.....	22
Öxnered 7:1.....	22
Öxnered 7:4.....	22
Öxnered 7:17 och 7:25.....	23
Öxnered 7:28.....	23
Öxnered 7:29 och 7:30.....	23
Öxnered 7:31.....	23
Öxnered 7:35 och 7:40.....	24
Öxnered 7:42, 7:43 och 7:44.....	24
Öxnered 7:47.....	25
Öxnered 7:50.....	25
Öxnered 8:41.....	25
Öxneredsbo 1.....	25
Öxneredsbo 2.....	26
Öxneredsbor 3.....	26

Nedan följer referat av de yttranden som inkommit under granskningen samt kommentarer på hur dessa bemöts vidare i planförslaget.

Länsstyrelsen

daterat 2018-04-13

Länsstyrelsens samlade bedömning är att planen inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas. Man befarar att strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser då man anser att strandskyddet väger tyngre än nybyggnation av ett fåtal småhus. Länsstyrelsen anser vidare att bebyggelsen blir olämplig för människors hälsa och säkerhet om inte belastningsrestriktioner längs bäcken regleras i detaljplanen, att förstärkningsåtgärder utförs vid strandlinjen i planområdets norra del, att berget i planområdets sydvästra del undersöks och säkras mot blocknedfall samt att samtliga bullerkällor (bil, tåg, flyg och skjutbana) beaktas i det fortsatta planarbetet. Länsstyrelsen befarar också att riksintresset för kommunikationer kan komma att påverkas negativt av den byggrätt som ligger närmast järnvägen. Järnvägsanläggningen kan komma att behöva utökas på denna plats.

Kommentar

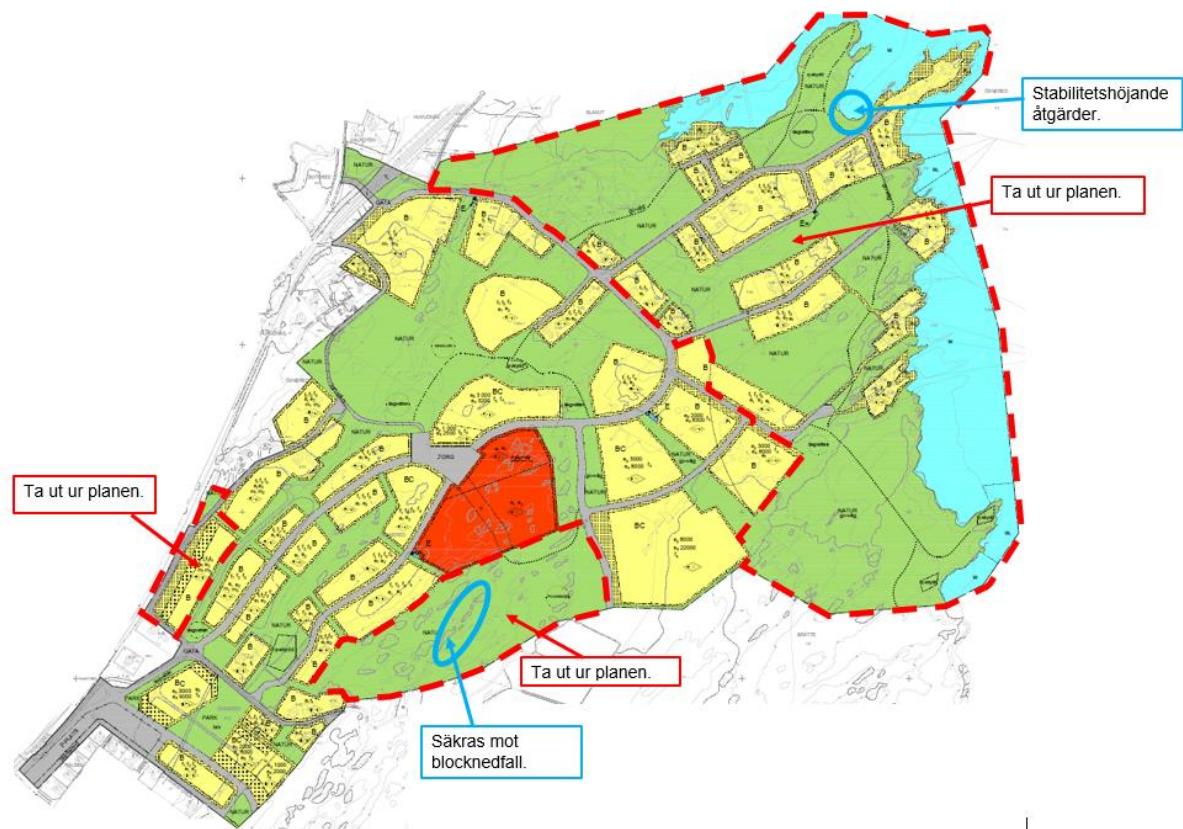
För att inte riskera att strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser behålls inom planområdet endast den del av det strandskyddade området där flerbostadshus föreslås. Det innebär att kravet på förstärkning av strandkanten i norr också utgår.

Plankartan kompletteras med belastningsrestriktioner på erforderliga delar av bäcken utifrån kompletterad geoteknisk bedömning.

I naturområdet i sydväst finns en bergrygg vilken länsstyrelsen och SGI kräver ska säkras mot blocknedfall i det fall den ska ingå i planområdet. Aktuell naturmark lyfts ur detaljplanen.

Perrongen vid Öxnereds station kan komma att förlängas ytterligare och då kan Trafikverket behöva ta delar av marken i anslutning till spåret i anspråk. För att inte försvåra framtida utbyggnad av järnvägsanläggningen lyfts byggrätten som ligger närmast järnvägen ur detaljplanen.

Bullerutredningen kompletteras gällande det samlade bullret från järnväg, väg och flyg. Även en särskild bullerutredning tas fram gällande buller från skjutbanan. Planbeskrivningen kompletteras med resultaten av bullerutredningarna.



Statens geotekniska institut

daterat 2018-03-29

SGI anser att hela planområdet ska vara säkert att vistas i när planen läggs fast. Belastningsrestriktioner bör läggas in på plankartan samt att risken för blocknedfall och stabilitetshöjande åtgärder måste hanteras.

Kommentar

De geotekniska förutsättningarna kring bäcken i centrala planområdet klarläggs ytterligare. Planen kompletteras med belastningsrestriktioner längs bäcken. Den naturmark som SGI menar måste säkras för blocknedfall och där stabilitetshöjande åtgärder erfordras utgår ur planområdet.

Trafikverket

daterat 2018-04-06

Trafikverket påtalar att bullerutredningen bör förtydligas avseende den gemensamma bulleralstringens påverkan på planområdet. Planbeskrivningens text under rubriken farligt gods, vad som sägs om kolonistugor och odlingslotter bör utgå samt att plangränsen mot järnvägsanläggningen justeras på ett sådant sätt att detaljplanen inte begränsar en framtida utveckling av järnvägsanläggningen i Öxnered.

Ett avtal behöver träffas mellan Trafikverket och Vänersborgs kommun för genomförande av planskildhet mellan väg och järnväg i detaljplanens nordvästra del.

Kommentar

Bullerutredningen och planbeskrivningen kompletteras gällande sammanvägning av buller från väg, järnväg och flygtrafik.

Plangränsen mot järnvägen justeras och avtal om tunneln under järnvägen har tecknats.

Lantmäterimyndigheten i Vänersborgs kommun

daterat 2018-04-06

Lantmäterimyndigheten påtalar att planbeskrivningen behöver kompletteras under rubriken fastighetsrättsliga frågor med att avstyckning även kan genomföras från mindre privatägda bostadsfastigheter.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras i enlighet med yttrandet.

Vattenfall Eldistribution AB

daterat 2018-03-13

Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra.

Fyrstads Flygplats AB

daterat 2018-04-09

Planen behöver kompletteras med att det finns andra ytor som kan medföra höjdstriktioner utöver radiomastens influensområde. Hela planområdet ligger inom den så kallade koniska ytan där hinder upp till vissa höjder kan tillstyrkas. Samråd ska ske med flygplatsen innan utrustning som kan förorsaka elektromagnetisk störning på radiomasten eller anläggningar på flygplatsen uppförs.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras i enlighet med yttrandet.

Västtrafik

daterat 2018-04-10

Västtrafik ser positivt på att bebyggelseutveckling sker i nära anslutning till befintlig kollektivtrafik och har inga synpunkter i övrigt på planen.

Barn- och utbildningsnämnden

daterat 2018-03-26

Barn- och utbildningsnämnden har inget att erinra.

Kultur- och fritidsnämnden

daterat 2018-03-29

Kultur- och fritidsförvaltningen har inget att erinra.

Miljö- och hälsoskyddsämnden

daterat 2018-04-09

Miljö- och hälsoskyddsämnden konstaterar att planen nu tar mer hänsyn till naturmiljöer och strandskydd än i samrådsskedet samt att dagvattnet lyfts fram i högre grad. Gällande dagvatten saknas i beskrivningen att en skötselplan för dagvattnet bör tas fram och hur omhändertagandet av dagvatten på egna fastigheter ska säkerställas. Under upplysningar på plankartan bör det hänvisas till dagvattenutredningen. Det är svårt att på plankartan utläsa om det finns utrymme för öppna dagvattenlösningar.

Nämnden ser en risk i att den föreslagna exploateringen inom strandskyddat område påverkar livsvillkoren för växt- och djurlivet på ett sätt som strider mot strandskyddets syften.

Det är viktigt att tunneln under järnvägen och breddning av vägen inte innebär skada på den värdefulla miljön som Boteredsbäcken utgör. Gångstråken genom utpekade värdefulla naturområden ska inte breddas, asfalteras eller belysas för att inte ge negativ påverkan på djurlivet vilket bör regleras med planbestämmelser.

Planbeskrivningen saknar beskrivning av biotopskyddade miljöer i jordbruksmark. Diken och stenmurar i jordbruksmark är biotopskyddade och dispenser från biotopskyddet behöver vara beviljade innan detaljplanen antas.

Gällande utpekade badplatser behöver badvattenkvalitén säkerställas med minst tre prover så att bedömningen inte baseras på ett enstaka vattenprov, planbeskrivningen bör visa hur tanken är kring parkering, toaletter och renhållning.

Skötselplan för naturmark som avsätts för rekreation och för att stärka den mindre hackspetten bör upprättas tillsammans med budget för tillkommande driftkostnader.

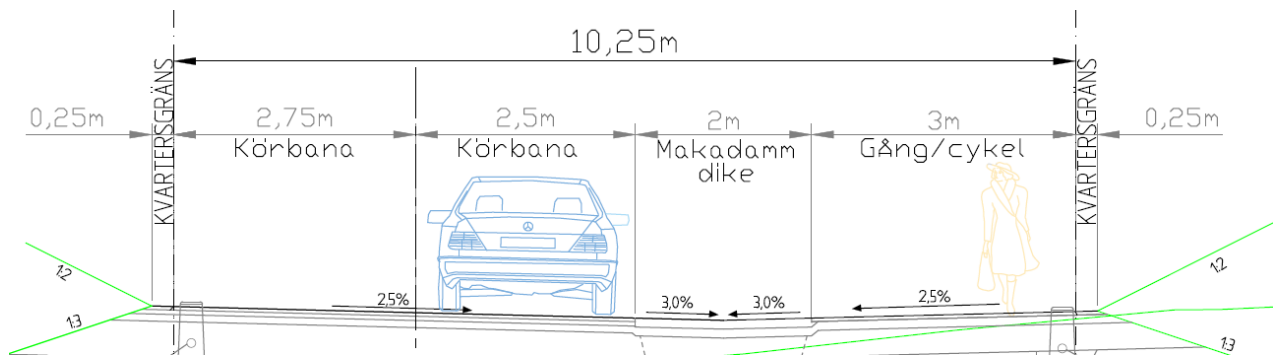
För att undvika konflikt med värdefull naturmark behöver planen medge nödvändiga åtgärder såsom t ex slantning utanför planerad byggnation och anläggning.

I samband med bygglov för skola kommer miljö- och hälsoskyddsämnden att ha synpunkter på utformningen av skolgården t ex gällande träd för att begränsa farlig solinstrålning. Det bör utredas om det kan regleras med krav på marklov.

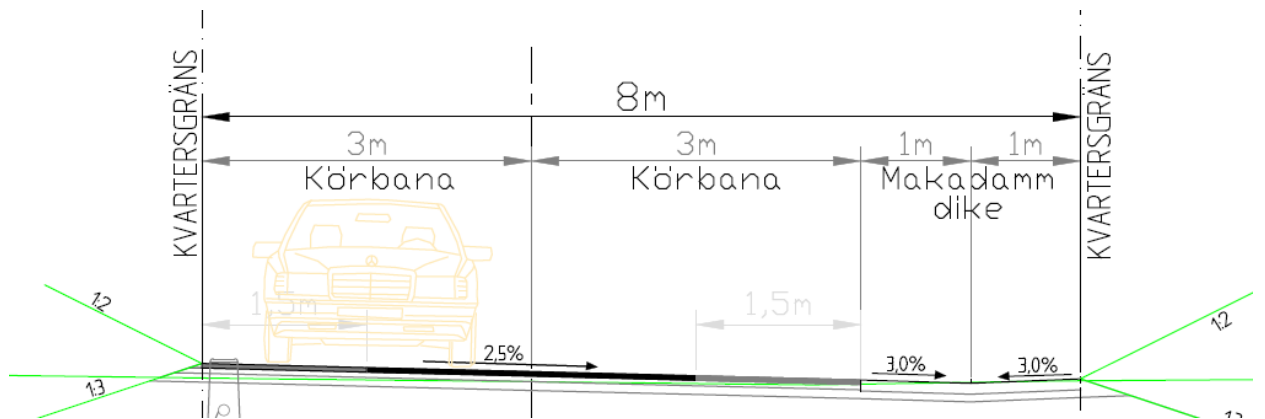
Den främmande arten Parkslide bör lyftas fram under egen rubrik.

Kommentar

Detaljplanen har mycket mark som inte är hårdgjord, där dagvatten kommer kunna infiltreras och fördröjas. I gatumarken finns en yta mellan körbana och gc-väg inräknad i gatubreddens och i denna finns utrymme för dagvatten, se nedanstående sektion av huvudgata.



För de gator som inte kommer ha en separat gc-bana finns det i gatumarken utrymme för dagvattenhantering (makadamdike) enligt nedanstående bild.



Hantering av dagvatten på varje enskild fastighet tas upp i bygglovsprocessen där man tittar på lämplig lösning. Utgångspunkten är kommunens dagvattenpolicy.

Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av biotopskyddade miljöer i jordbruksmark.

Planområdet har minskats ner vilket innebär att område för badplats, området med Parkslide och den större delen av den värdefulla naturmarken inte längre ingår i detaljplanen.

Utformning av en eventuellt framtida skolgård är inte lämpligt att styra genom detaljplanen utan hanteras i samband med projektering och bygglov.

Samhällsbyggnadsnämnden

daterat 2018-03-22

Samhällsbyggnadsnämnden påtalar att det finns flera vägar som slutar utan vändplats och att vändplatser med en radie om minst 9 meter bör ges möjlighet att anläggas i detaljplanen. I några korsningar saknas hörnavskärningar. Vägen vid nuvarande överfart över Älvsborgsbanan i planområdets norra del behöver rätas ut. I anslutning till vattenområden med bryggor kan parkeringsplatser behövas och för att hantera iläggning av bryggor behöver det finnas väg fram.

I anslutning till fastigheten Öxnered 6:23 kommer diket att grävas om utanför fastigheten som därmed kan omfattas av kvartersmark i sin helhet.

Cirka 10,5 km väg inklusive den nya vägen mellan Öxnered och väg 2025, ca 2,7 km, GC-väg samt parkering/torgytorna ger tillsammans en ökad driftkostnad per år på ungefär 1,6 miljoner kronor. Till det kommer utökad årlig driftkostnad för lekplats och parkområde på ungefär 0,4 miljoner kronor vilket då ger en total årlig driftkostnad på cirka 2 miljoner kronor.

Kommentar

Plankartan kompletteras med vändplatser och hörnavskärningar. Planbeskrivningen kompletteras med behovet av ökad budget för drift och underhåll av det nya bostadsområdet.

Planområdet har minskats ner vilket innebär att område för bryggor inte längre ingår i detaljplanen.

Socialnämnden

daterat 2018-03-21

Socialnämnden konstaterar att tidigare anförda synpunkter har beaktats och har i övrigt inget att tillägga.

Norra Älvsborgs Räddningsförbund

daterat 2018-03-29

Norra Älvsborgs Räddningsförbund ställer sig positiva till att det anläggs en ny tillfartsväg till området. Vidare påtalar man att ordet nödavstängningsmöjlighet bör bytas till nödstopp för att följa benämningen i Boverkets byggregler.

Kommentar

Planbestämmelsen m₁ ändras så till vida att ordet nödavstängningsmöjlighet byts till nödstopp.

Ideella föreningen Öxnereds Station

Då kommunen ansett det möjligt att utvidga planområdet söderut för att anordna parkeringar utefter järnvägen önskar föreningen att planområdet utvidgas ytterligare söderut så att den omfattar stationshuset och fd hotellet. På så vis kan de två byggnaderna som utgör stationssamhällets identitet få ett skydd och parkeringar norr om fd hotellet kan legaliseras och parkeringen öster om villaområdet kan minskas.

Kommentar

Riksantikvarieämbetet håller på med en utredning gällande stationsbyggnaden och hotellet för att bedöma om byggnaderna kan kulturminnesförklaras. Kommunen har inte för avsikt att inrymma stationsområdet i den nu aktuella detaljplanen.

Yttranden från privatpersoner

I många av yttrandena återkommer liknande synpunkter. För att göra utlåtandet så tydligt som möjligt kommenteras dessa synpunkter under rubriken ”Kommentar till

återkommande synpunkter”. Synpunkter som är mer specifika kommenteras direkt under respektive yttrande.

Bommen 1

Hen motsätter sig vägen söderut mot Brätte då den går rakt genom det planerade nya bostadsområdet och ansluter till plankorsningen över Älvsborgsbanan. Söder om planområdet kommer vägen dras genom ett rekreationsområde och vara förödande för naturen. Öxnered knyts bättre ihop med Vänersborg via en bro över Vassbotten med anknytning till Korseberg.

Parkeringsplatser planeras utan hänsyn till befintliga bostäder.

I tidigare planer och diskussioner var det tänkt tvåvåningshus och villor i Öxnered, nu föreslås delvis höghus utan hänsyn till samhällets befintliga karaktär.

En detaljplan för hela Öxnered hade kunnat ge ett helhetsperspektiv på stationssamhällets utbyggnad.

Kommentar

Som utgångspunkt för detaljplanen finns det planprogram som kommunfullmäktige godkände 2016. I planprogrammet finns helhetsperspektivet för Öxnered. Detaljeringsgraden i en detaljplan är hög och det är inte lämpligt för ett så stort område på en gång.

Bommen 2

Den tidigare lekplatsen utgjorde en träffpunkt för området och den är saknad. Hen önskar att kommunen ska måna om befintlig befolkning och inte anlägga en ny parkering på östra sidan om Älvsborgsbanan. Vidare påtalas behovet av säkra gång- och cykelvägar mellan befintligt bostadsområde och Öxnereds skola både under och efter att planområdet byggs ut.

Kommentar

Detaljplanen ger möjlighet att placera en ny lekpark i planområdets sydvästra del, inom markanvändningen PARK. Inom planområdet kommer gång- och cykelvägar att byggas ut. Kommunen har påtalat behovet av utrymme för gc-väg vid plankorsningen närmast Öxnereds stationsområde i samband med att Trafikverket utreder vilka behov till åtgärder som finns utmed järnvägen. Detaljplanen innehåller också utrymme för en tunnel för bil- och gc-trafik under järnvägen i höjd med Öxnereds skola. Ett avtal gällande tunneln har tecknats mellan Trafikverket och kommunen.

Botered 4:11

Hen motsätter sig placeringen av den föreslagna tunneln under Älvsborgsbanan och vill att den flyttas så att bostadshuset inte behöver rivras.

Kommentar

Den stadsplan som gäller för fastigheten Botered 4:11 vann laga kraft 1981 och anger allmän plats Park. Allmän plats innebär att marken inte får upplåtas för enskilt ändamål. Bostad är ett enskilt ändamål.

Med tanke på att avståndet till Älvsborgsbanan endast är 16 meter mellan bostadsfasaden och spårmittpunkt och 8 meter mellan bostadsfasaden och järnvägsbankens släntfot kommer det inte vara möjligt att göra en byggrätt för bostad i detta läge. Som en jämförelse kan nämnas att i den riskanalys som tagits fram för planområdet anges att bostadsbebyggelse inte ska placeras närmare än 40 meter från järnvägen.

Dressinen 1

Planförslaget utgör våld mot det befintliga samhället och det krävs planskilda korsningar då befintliga järnvägsövergångar inte kommer klara den ökade trafik som planområdet kommer alstra.

Kommentar

Detaljplanen innehåller utrymme för en tunnel för bil- och gc-trafik under järnvägen i höjd med Öxnereds skola. Ett avtal gällande tunneln har tecknats mellan Trafikverket och kommunen. Kommunen har också påtalat problemen vid plankorsningen med Oslo/Vänerbanan för Trafikverket.

Dressinen 2

Hen är positiv till att det byggs bostäder i Skaven/Öxnered men ställer sig undrande till om det är omöjligt att få till en GC-väg vid den flyttade plankorsningen. Vidare anses att pendelparkeringen ska tas bort och att vägen söderut ersätts med en anslutning till E45 via den planskilda korsningen vid Möjered.

Kommentar

Kommunen har påtalat behovet av utrymme för gc-väg vid plankorsningen närmast Öxnereds stationsområde i samband med att Trafikverket utreder vilka behov till åtgärder som finns utmed järnvägen.

Dressinen 3

Järnvägsövergången är svår för samtliga trafikslag då bommarna är fällda under längre tid vid varje tågpassage och det är därför olämpligt att leda fler bilar över den. Hen motsätter sig även den föreslagna parkeringen på ett område som är parkmiljö.

Vidare ifrågasätts varför kommunen inte har med området söder om Amneredsvägen i det nya detaljplaneförslaget då det skulle kunna innebära en väganlutning mot Trestad Center.

Dressinen 5

Vägarna till och från området måste finnas innan bostäderna byggs eftersom järnvägsövergången inte är säker, den planerade parkeringen ska tas bort och planerad bebyggelse är för hög och tät.

Dressinen 6

Den rådande trafikmiljön är inte anpassad till den planerade byggnationen. Järnvägsövergångarna är inte anpassade för gång- och cykeltrafik och med den täta tågtrafiken är bommarna ofta fällda med köer som följd. Vägen mot Brätte (väg 2025) kommer användas av ett fåtal trafikanter medan Djupedalsvägen kommer få kraftigt ökad trafikintensitet. Hen ifrågasätter hur situationen för de boende längs

Djupedalsvägen kommer bli. Bättre då att genomföra förslaget om trafikbro över Vassbotten till Korseberg. Den motsätter sig den föreslagna parkeringen på ett område som är parkmiljö då den kommer störa angränsande bostäder med buller, luftföroreningar och ljus samt att plankorsningen kommer få högre belastning. Parkeringen på västra sidan av järnvägen är inte fullt utnyttjad.

Projekt av den här storleken bör beslutas av kommunfullmäktige och inte delegeras till byggnadsnämnden.

Katrinedalsvägen

Planen behöver kompletteras med en utredning som redovisar konsekvenserna för fastigheter med anknytning till Öxnereds- och Djupedalsvägen utifrån den trafikökning som planområdet kommer alstra.

Lokomotivet 1 och 9

Den motsätter sig byggnation av hyreshus i anslutning till stationsområdet och pendelparkeringen som planeras mellan järnvägen och bostadsområdet vid Stinsgatan och Konduktörsgränd.

Kommentar

Förslaget med flerbostadshus närmast järnvägsstationen följer kommunens översiktsplan där det anges att det i anslutning till stationsområdet ska ges utrymme för många bostäder.

Lokomotivet 2

Vägarna till och från området måste finnas innan bostäderna byggs eftersom järnvägsövergången inte är säker, den planerade parkeringen ska tas bort och planerad bebyggelse är för hög och tät.

Lokomotivet 3

Pendelparkeringen är olämplig med hänsyn till närheten till bostäderna på Stinsgatan med störningar av ljud, ljus och avgaser. Planerade byggnadshöjder i anslutning till befintlig bebyggelse är för hög, byggnader högre än 2 våningar bör placeras längre ut mot Skaven där inga, eller få, befintliga bostäder berörs. Trafikstörningar kommer att uppstå morgon och eftermiddag vid järnvägsövergången. Frågan om var de boende i flerbostadshusen ska parkera tas upp.

Lokomotivet 4

Pendelparkeringen är olämplig med hänsyn till närheten till bostäderna på Stinsgatan med störningar av ljud, ljus och avgaser samt ökad insyn. Järnvägskorsningen kommer inte klara den ökade belastningen som den höga exploateringen kommer innebära. Det räcker med villabebyggelse.

Lokomotivet 5

Ärendet ska behandlas av kommunfullmäktige, byggnadshöjden begränsas till villor i två våningar, frågor om vägnät, plankorsningar och gc-vägar behöver vara helt löst, finansierad och genomförd innan byggnation påbörjas och den föreslagna pendelparkeringen befaras leda till ökad trafik, ökat ljus/buller samt utsläpp på en yta som klassats som parkmark.

Lokomotivet 6

Sexvåningshus passar inte in i den lantliga miljön, bygg villor eller radhus istället.

Lokomotivet 7

Det är fel att bygga på brukad åkermark och det saknas en trafikanalys. Planfri korsning över Älvsborgsbanan vid stationen önskas. Pendelparkeringen skapar problem för boende och ökar belastningen på järnvägsövergången. Vägar och säkra skolvägar måste byggas innan bostadsbebyggelse. Området planeras för högt och för tätt. Ärendet ska behandlas av kommunfullmäktige.

Lokomotivet 8

Det är positivt att fokus läggs på utveckling av området runt Skaven/Öxnered. Viktigt att kommunen bygger en lekplats öster om Älvsborgsbanan och att trafiksäkra gång- och cykelvägar finns när byggrafiken ska in i området. Det är viktigt att utformningen av den föreslagna pendelparkeringen görs så att den integrerar med befintlig bebyggelse och naturen med stora inslag av träd och buskar. Förslagsvis kan den byggas ut etappvis när man ser hur stort behov det finns. För att planområdets befintliga attraktivitet inte ska gå förlorad behöver områdena runt husen behålla tydliga inslag av natur.

Kommentar

Detaljplanen ger möjligheter att placera en ny lekpark i planområdets sydvästra del, inom markanvändningen PARK.

Lokomotivet 10

Järnvägsövergången behöver åtgärdas med breddning och trottoarer innan området byggs ut. Höghus passar inte in men det gör villor och radhus. Ingen mer parkering innan den befintliga inte räcker till.

Rälsen 1

Hen ifrågasätter hur det är tänkt att fungera med 1500 nya hushåll som ska stå och vänta vid järnvägsövergångarna för att ta sig till E45 utan att åka över Blåsut. Vidare vill man ha ett bostadsområde med endast villor och radhus med maximalnockhöjd på 8 meter. Den föreslagna parkeringen är onödig då de befintliga parkeringarna inte är fullbelagda, bättre då att göra en rejäl cykelparkering. Man önskar mer hänsyn till redan bosatta i området.

Kommentar

Detaljplanen ändras genom att begreppet byggnadshöjd utgår och ersätts med nockhöjd istället. Kommunen önskar en blandad bebyggelse i den nya stadsdelen varför det även fortsättningsvis kommer vara olika höjder på byggrätterna. För de byggrätter som inrymmer tvåvåningsbyggnader kommer nockhöjden max vara 8,5 meter och för de med byggrätt för tre våningar vara max 12 meter.

Rälsen 2

Hen anser inte att kommunen lyckats skapa ett positivt bostadsområde med en långsiktigt hållbar livsmiljö för alla idag och kommande generationer. Vidare saknas alternativ till och beskrivning av det väsentliga samhällsintresset för att exploatera jordbruksmark. Att öka trafiken med mer parkering och de föreslagna vägarna genom

skogsområdet innebär att övergången vid Öxnereds station kommer belastas med nuvarande trafik, trafik från planerade bebyggelsen och pendlartrafiken. Trafik och köbildning innebär en försämrad miljö med utsläpp av avgaser och partiklar.

Ytan mellan bostadshusen och järnvägen ska inte bebyggas med en parkering. Man ifrågasätter om förslaget att placera en parkering på grönområdet hanterats rätt i samrådsprocessen.

Att bygga fyravåningshus på jordbruksmarken bevarar inte områdets karaktär.

Planen tar inte hänsyn till miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö.

Hen anser inte att lokalbefolkningen fått vara delaktiga när det gäller den bostadsnära naturen eller att planen beskriver effekterna på fastighetsvärde, folkhälsa eller attraktivitet.

Slutsatsen är att Öxnered inte kommer bli en attraktiv knutpunkt utan ett område med få grönområden nära stationsområdet, genomfartsvägar, mycket trafik och ökat buller.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras gällande motiven för att ta jordbruksmark i anspråk för bostadsbebyggelse.

Definitionen av miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö lyder "Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas."

Att bygga ut planområdet innebär ett långsiktigt hållbart bostadsbyggande då det ligger nära kollektivtrafik, kommunal infrastruktur samt inom ett område som medverkar till att på sikt knyta ihop Vänersborg både rent tekniskt och känslomässigt runt Vassbotten, staden blir rund istället för att den sträcker ut sig i olika riktningar.

Rälsen 3

Det saknas analys på hur boende i Öxnered, Skaven och utmed Öxneredsvägen/Djupedalsvägen kommer påverkas av den nya bebyggelsen och trafiken den alstrar.

Bygg inte någon ny pendelparkering. Hur kan man plötsligt utöka planområdet med en parkering?

Hen anser att den föreslagna bebyggelsen på "gården" är en väldigt hög exploatering och att det inte är en anpassning till befintlig bebyggelse.

Bättre att bygga en bro mellan Skaven och Korseberg än att anlägga föreslagen väg mot Brätte.

Vidare påtalar hen att hen inte är emot att det byggs på området Skaven/Öxnered men att de nya husen ska anpassas till det befintliga bostadsområdet och att trafikfrågan löses innan byggnationen startar.

Rälsen 5

Väganslutningar måste finnas innan bostäderna byggs ut. Järnvägsövergången närmast stationen är inte säker. Pendelparkeringen ska tas bort. Föreslagen byggnation är för hög och för tät.

Semaforen 1

Planen ska antas av kommunstyrelsen, inte byggnadsnämnden.

På ”ängen” ska det byggas villor.

Trafiksituationen måste lösas gällande miljöpåverkan, trafiksäkerhet och trafikintensitet både inom och utanför området.

Ingen pendelparkering längs Perrongvägen. Möjlighet finns att bygga ut befintlig vid behov.

Semaforen 2

Om det ska byggas högre hus än två plan ska de byggas i skogen där det inte finns några befintliga hus. Plankorsningen vid stationen kommer inte klara den tillkommande trafiken.

Semaforen 3

Hen motsätter sig den föreslagna pendelparkeringen men tycker det är positivt att granskningsförslaget innehåller mer grönområden i väster. Vidare påtalas att planen är av stor vikt och att den därför bör antas av fullmäktige.

Planen saknar en övergripande trafikanalys för anslutningsvägarna, anslutning bör göras med en bro mot Korseberg för att slippa trafikunnel under järnvägen och anslutningsvägen mot Brätte.

Semaforen 4

På byggrätten mitt emot Semaforen 4 kan endast villor på ett avstånd av minst 25 meter mellan husväggarna accepteras. Det ger mindre insyn och bättre utrymme för de nya boendes bilar. Hen ser positivt på den föreslagna parken på ”gårdet” men är kritisk till de planerade fyravåningshusen, pendelparkeringen och den föreslagna väganslutningen mot Brätte.

Kommentar

I ett ”vanligt” villaområde ligger det 4-6 meters prickmark från gatumarken in på villafastigheten och gatan är oftast ca 6 meter bred. Det innebär att det kan bli ett avstånd på 14-18 meter mellan bostadshusen. I anslutning till Semaforen 4 handlar det om ett minsta avstånd på 15 meter mellan den befintliga byggrätten på Semaforen 4 och den nya i nordöst och om en gata som försörjer upp till som mest 10 bostäder.

Semaforen 5

Gärdet närmast stationen borde bebyggas med villor/radhus eller mindre flerfamiljshus för att passa in och bevara den befintliga miljön. Det behövs en trafiksäker gc-överfart vid plankorsningen innan byggtrafiken börjar. Genomfartsvägen bör inte byggas mitt i bostadsområdet.

Semaforen 8

Väganslutningar måste finnas innan bostäderna byggs ut. Järnvägsövergången närmast stationen är inte säker. Pendelparkeringen ska tas bort. Föreslagen byggnation är för hög och för tät.

Semaforen 10

Hen anser att området förstörs genom att planera för stora vägar och höghus. Syftet med den högre exploateringen ifrågasätts och det finns en oro för att värdet på befintliga villor ska sjunka.

Kommentar

För att Vänersborg ska kunna växa behövs många bostäder och vägar för att göra dem tillgängliga. I det här planområdet handlar det om 600-700 bostäder fördelat på 50-60 småhus och resten i flerbostadshus.

Anslutningsvägen söderut är inte en stor väg utan kommer ha en körbana i var riktning. Den kommer göra det möjligt att bygga ut fler bostadsområden i dess närhet längre fram. När ett bostadsområde bebyggs med nya hus är det vanligt att befintliga hus i bra skick får en ökad efterfrågan. Från kommunens sida bedöms att värdet på befintliga bostadsfastigheter inte kommer påverkas negativt då områden som genomgår förändringar oftast utvecklas till något bättre.

Blandad bebyggelse och olika upplåtelseformer är bra för bostadsområden, för samhället och för integrationen.

Smörsoppen 9

Hen ifrågasätter behovet av en ny väg mellan Öxnered och Brätte då det finns flera befintliga alternativ som borde kunna rustas upp och anpassas i stället. Det viktiga är att på ett smidigt sätt ta sig till E45 och E44 och de vägarna finns redan. Det är många människor som rör sig i området mellan Öxnered och Brätte varför det är synd att förstöra det med en ny väg.

Syllen 2

För att skapa ett attraktivt, säkert och miljömässigt boende anser man att det viktigaste är att ordna med en planfri korsning in och ut från området. Vidare motsätter man sig den föreslagna parkeringen längs Perrongvägen då man anser att den kommer förfula och störa befintliga bostäder.

Tabellen 5

För att inte öka trafiken dramatiskt och för att behålla vandringsstråk vill man att detaljplanen ska tillåta endast villor och mindre flerbostadshus.

Öxnered 4:8

Väganslutningar måste finnas innan bostäderna byggs ut. Järnvägsövergångarna klarar inte den ökade trafiken. Föreslagen byggnation passar inte in i omgivningen.

Öxnered 4:9

Den kraftigt ökande trafiken och framför allt järnvägsövergången närmast stationen kommer inte bli trafiksäker för barn på väg till skolan.

Öxnered 4:15

Den planerade vägen mot Brätte, med påtaglig trafik, kommer gå för nära fastigheten.

Kommentar

Anslutningsvägen från planområdet söderut kommer ligga på ett avstånd av omkring 150 meter från fastigheten Öxnered 4:15.

Öxnered 4:18

Väganslutningar måste finnas innan bostäderna byggs ut. Järnvägsövergången närmast stationen är inte säker. Pendelparkeringen ska tas bort. Föreslagen byggnation är för hög och för tät.

Öxnered 4:20

Planhandlingen saknar en redogörelse kring planprogrammet och de synpunkter som inkom då.

Inför att jordbruksmark tas i anspråk ska alternativa platser utredas, vilket inte gjorts.

Området i Skaven har större potential att utgöra ett centrumområde än området närmast järnvägsstationen.

Nuvarande centrum vid Öxnered station har inte alls beaktats som det småskaliga centrum som det faktiskt utgör idag. Kopplingen till stationssamhällets utveckling och kulturhistoria har förbisetts. Detta har inte utretts. En småskalig förtätning har inte beaktats vilket kan ge lika många villatomter som den stora detaljplanen visar, utan att nämnvärt mycket åkermark tas i anspråk. Det allmänna intresset för områdets historiska och kulturhistoriska värden har inte beaktats enl PBL kap 2 och inte utretts.

Detaljplanen saknar en utredning kring trafiksäkra miljöer för skolbarn.

Det saknas en redogörelse för hur trafikflöden ska lösas med nuvarande vägförbindelser och framtida förbindelser och dess konsekvenser.

Korsningen vid järnvägsövergången kommer blockeras av väntande bilar från alla håll vid fällda bommar. Konsekvenser av detta har inte utretts i planen.

Kommentar

Planbeskrivningen innehåller en beskrivning av det antagna planprogrammet. Till godkännandet av planprogrammet finns en samrådsredogörelse där de inkomna synpunkterna finns sammanställda och bemötta.

Jordbruksmark och bostäder är båda allmänna intressen. För det aktuella området görs bedömningen att intresset av bostäder väger tyngre än intresset av jordbruksmark baserat på det uppdämda behovet av bostäder i Vänersborg och närheten till bra, utbyggd kollektivtrafik. I kommunens översiktsplan är Öxnered utpekad som ett av kommunens stationssamhällen. Rekommendationen för stationssamhälle lyder: ”Kring befintliga järnvägsstationer och spår reserveras mark för utveckling av stationssamhällen. Tillgänglighet med cykel och kollektivtrafik är central. Det bör även finnas pendelparkering för bilar. Nya centrumbildningar kan

bli aktuella. I övrigt bör planeringen utgå från att ge utrymme för många bostäder inom gång- och cykelavstånd från stationen.” Planbeskrivningen kompletteras gällande jordbruksmarkens ianspråktagande.

Den större exploateringen ligger längre ut mot Skaven i detaljplanen. Att tillåta en något högre exploatering i anslutning till stationsområdet är god hushållning med de markresurser som kommunen har. Många människor får bostad på ett kort gångavstånd från kollektivtrafik vilket uppmuntrar till att inte använda bil i samma utsträckning som annars.

Öxnered 4:22

Hen vänder sig emot den föreslagna pendelparkeringen, fundera på en planfri korsning istället. Ny väg mot Brätte i kombination med befintlig järnvägsövergång kommer innebära trafik kaos. Föreslagna hyreshus passar inte i områdets karaktär. Tillåt villor och radhus i max två våningar.

Öxnered 4:24

Hen anser att utökningen av planområdet med parkering inte ska göras och för den del av parkeringen som ligger inom det ursprungliga planområdet ska ett gestaltungsförslag göras. Vidare ifrågasätts varför det tillåts flerbostadshus på en av de smala byggrätterna och inte på byggrätterna i anslutning. För byggrätterna för flerbostadshus i planområdets västra del anser man att byggnadsarea och bruttoarea ska sänkas.

Kommentar

Pendelparkeringen styrs upp genom att delar planläggs som park. På de smalare byggrätterna kommer inte flerbostadshus att vara aktuellt, plankartan korrigeras. Exploateringsgraden på flerbostadshus ändras från att uttryckas i byggnadsarea och bruttoarea till att uttryckas som största bruttoarea i procent av fastighetsarean. På det viset styrs ett maximalt antal bostäder samtidigt som det inbjuder till en variation av höjder på byggnaderna inom varje byggrätt.

Öxnered 4:26

Hen ser det som spännande med en viss utökning av bostäder i området, men oroar sig för ökning av trafik som ska passera över de ej planskilda järnvägsövergångarna som finns. Den i det senaste förslaget inritade nya pendelparkeringen intill dagens bostadsområde kommer inte göra god reklam för området då den kommer ge ett fulare intryck.

Det är attraktivt att bo i ett område med villor och skog inpå knuten.

Öxnered 4:28

Höjden på husen skulle förstöra Öxnereds känsla av lantlig idyll. Om höjden hålls nere skulle bebyggelsen smälta in och fler vilja flytta hit. Man oroas över att bara ha en plankorsning över järnvägen (Thn-Vbg) Det har redan blivit svårare att komma över utan att köa vid nedfällda bommar. Hur går det om vi behöver assist av brandkår – ambulans.

Är också förvånad att en ny genomfart planeras så att bl a Onsjöbor ska kunna komma snabbare till stationen. Att ha genomfartstrafik i ett nyplanerat område känns inte bra.

Har också svårt att förstå fler parkeringar så nära bebyggelse. Vem vill flytta till en parkeringsplats? En idè är att bygga ut kollektivtrafiken. I detta fall busstrafiken så att alla resenärer slipper ta bilen till stationen. Miljöproblemen ökar ju i världen och vi borde bidra till att så inte är fallet.

Kommentar

En anslutningsväg söderut, utan att korsa någon järnväg är en viktig del i räddningstjänstens tillgänglighet till det nya bostadsområdet.

Öxnered 6:5

Väganslutningar måste finnas innan bostäderna byggs ut. Järnvägsövergångarna klarar inte den ökade trafiken. Den föreslagna pendelparkeringen är inte nödvändig. Det är positivt att höjden på hyreshusen sänkts, bygg hellre t ex radhus och villor.

Öxnered 6:9

Vägar till och från Öxnered bör göras om och planfria järnvägs korsningar bör göras innan samhället byggs ut. Den föreslagna pendelparkeringen är inte nödvändig.

Öxnered 6:11

Behovet av ytterligare en pendelparkering ifrågasätts och om det är korrekt hanterat att utöka planområdet med denna efter samrådet. Centrala Öxnered har på bara några år förvandlats från en lantlig miljö till en enda stor asfalterad parkeringsyta i anslutning till långa, starkt upplysta betongperronger och höga stängsel. Stora hårdgjorda ytor utan tillstymmelse till rumsskapande element, gröna inslag eller trivselskapande åtgärder har förfulat stationssamhället. Man är oroliga för att det blir samma brist på gestaltning i den fortsatta utbyggnaden. Det bör finnas bestämmelser i planen kring hur såväl parkeringar som andra delar i planen ska utformas mer i detalj så att det är tydligt vad som gäller vid genomförandet.

Det behövs knappast mer parkeringsyta. Det är mer rimligt att järnvägsövergången justeras och dimensioneras så att redan utbyggda parkeringsplatser kan utnyttjas även för trafik från Onsjöhållet.

Planområdet bör utökas så det även innefattar Öxnereds stationshus, som tillsammans med stationsparken och hotellet är karaktärsskapande för orten och centrala för stationssamhället. Dessa byggnader är en stor tillgång och bidrar till att skapa en attraktiv plats för nya människor att flytta till.

Kommentar

I plan- och bygglagen finns inte några hinder för att ändra, utöka eller minska planområdet efter samråd eller granskning. Om detaljplanen ändras väsentligt ska en ny granskning hållas. Parkeringsplatsen tillkom efter samrådet som en följd av de farhågor som framfördes om att plankorsningen vid stationsområdet skulle bli överbelastad. Kommunens avsikt med pendelparkeringen är att minimera antalet passager över järnvägen med bil och cykel.

Öxnered 6:14

Utbyggnaden välkomnas men det finns olika åsikter om hur den ska se ut.

Maxhöjden för byggnaderna på "Gärdet" ska vara 6,5 meter (exkl tak). Frigjorda parkeringsutrymmen bör kunna användas för bebyggelse. Byggnadstyperna bör vara flerbostadshus, friliggande villor, parhus och radhus och olika upplåtelseformen bör kunna användas oberoende av byggnadstyp. Illustrationsplanen bör vara grunden för detaljplanens byggnadsarea.

Nya pendelparkeringar bör inte byggas förrän det visar sig att nuvarande parkering inte räcker till. Den nuvarande parkeringsytan bör också lättas upp genom planteringar och träd. Förebilder för vackra parkeringar finns både i Sverige och utomlands. Eftersom det krävs så pass många ytterligare parkeringsplatser vid flerbostadshusen bör antalet hushåll minska genom att bygghöjden maximeras till 6,5 meter.

Trafiksituationen under och efter utbyggnaden av Skaven och Öxnered måste få en lösning innan detaljplanens förslag förverkligas. Nuvarande underlag för trafiken bygger i hög grad på gissningar och önsketänkande. Förutsättningen för en god boendemiljö är bra kommunikationer. Detaljplanens förslag är i det avseendet undermåliga.

Kommentar

Stadsträdgårdsmästaren arbetar med planeringen av planteringar på de stora parkeringsytorna mellan de båda järnvägarna.

Öxnered 6:16

Detaljplanen har inte en stor andel villa-tomter, de flesta bostäderna är flerbostadsboenden. Bevara charmen och atmosfären i Öxnered/Skaven genom att tillåta mest villor men också par- och radhus. Vägar, trottoarer och cykelbanor måste byggas innan tung byggtrafik kommer in i området. Den föreslagna pendelparkeringen är varken nödvändig eller bra placerad, bör hellre vara på västra sidan om Karlstadsjärnvägen.

Bygg vallar/ bullerplank för att dämpa ljud ifrån järnväg. Det vore lämpligt att bygga en bullervall längs vägen bredvid pendelparkeringen till den nyanlagda plankorsningen och gärna med förlängning för de fastigheter som ligger norr om plankorsningen.

Bygg upp en ny lekplats. När byggnation påbörjas, iordningställ då tomter/ områden steg för steg, känn efter förfrågan. Bygg inte tomter på stora områden på en gång. Bevara grönområden.

Öxnered 6:17

Det har tagits för lite hänsyn till redan boende i området och informationen har varit dålig.

Grusvägarna i området kommer inte klara den tunga byggtrafiken. Alternativa vägar måste byggas innan bostäder byggs ut. Järnvägsövergångarna i Öxnered är redan problemfyllda och klarar inte den ökade trafiken. Den föreslagna pendelparkeringen är inte nödvändig. Inga hus högre än två våningar bör tillåtas då högre bebyggelse kommer förstöra hela området och Öxnereds själ.

Kommentar

Detaljplanen har anpassats i möjligaste mån efter de synpunkter som lämnats av de boende i anslutning till planområdet. Utformningen och innehållet utgör en sammanvägning och kompromiss mellan krav och synpunkter från myndigheter, kommunala nämnder och privatpersoner.

Öxnered 6:18

Det är positivt att byggnadshöjden sänkts för intilliggande byggrätt och man ser gärna att det blir samma för den byggrätt i sydväst med beteckningen BC. Pendelparkeringen känns inte motiverad. Framtida pendlings- och boendetrafik bör studeras noggrant för att klarlägga hur parkeringar och trafikflöden ska anordnas på bästa sätt för att skapa trafiksäkra skolvägar.

Öxnered 6:19

Hen är för att området byggs ut men att det ska vara tvåvåningshus för att passa in i befintlig miljö. Det är viktigt att trafiksituationen åtgärdas innan området byggs ut. Framför allt ska barnen ha en säker väg till skolan.

Hen är övertygad om att det är den lantliga miljön i Öxnered som lockar nya boende till kommunen och att höghus inte kommer bli attraktivt.

Öxnered 6:20

Byggnationen på ”gärdet” blir för hög och kommer för nära Öxnered 6:20. Man menar att tomten kommer skuggas och att det riskerar försvåra användandet av solceller. Värdet på fastigheten kommer sjunka på grund av vägar och höghus. Behåll den lantliga miljön.

Kommentar

För byggrätten för flerbostadshus ändras maximal byggnadshöjd till maximal nockhöjd. Enligt planförslaget kommer ett hus med en nockhöjd på 15 meter som närmast att kunna placeras på ett avstånd av 30 meter från fastighetsgränsen till Öxnered 6:20 och 50 meter från bostadshuset. Skuggan från flerbostadshuset kommer inte att nå så långt att det kommer ge en negativ påverkan på fastigheten Öxnered 6:20.

När ett bostadsområde bebyggs med nya hus är det vanligt att befintliga hus i bra skick får en ökad efterfrågan. Från kommunens sida bedöms att värdet på befintliga bostadsfastigheter inte kommer påverkas negativt då områden som genomgår förändringar oftast utvecklas till något bättre.

Öxnered 6:23

Järnvägsövergångarna över Oslobanan och Älvsborgsbanan kommer troligen inte klara den ökade trafiken som planområdet kommer innebära. Det saknas gång- och cykelväg över Älvsborgsbanan. Det finns en risk att buller från järnvägen kommer öka om området väster om gatan bebyggs, där finns en bergknalle som dämpar ljudet idag. Planen saknar en motivering till att brukad jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse. Delar av fastigheten har lagts som allmän plats natur för att klara dagvattenhanteringen.

Fastigheten behöver större byggnadsarea än 250 m² för att möjliggöra utbyggnad av bostadshuset.

Kommentar

Kommunen har gjort bedömningen att det är bättre att dagvattendiket grävs om så att det ligger utanför Öxnered 6:23, plankartan ändras så att hela fastigheten Öxnered 6:23 ingår i kvartersmark för bostadsändamål. Byggnadsarean ökas till 350 m² för de större, befintliga fastigheter som finns inom planområdet.

Öxnered 6:24

Området är perfekt för fortsatt utbyggnad av villor och radhus. Tillfartsvägar och järnvägsövergångar är inte dimensionerade för så mycket trafik som planförslaget visar på.

Öxnered 6:26

Kommer Ljungstigen belastas med mer trafik? I dagsläget övergår den till en gc-väg men bilister blir hänvisade den vägen av sina gps:er. Det saknas också en skylt att det bara är gc-väg. Kommer den befintliga överfarten stängas om det byggs en tunnel?

Kommentar

Förslag till detaljplanen anger att Ljungstigen kommer vara en återvändsgata som fortsätter endast som gc-väg. De hus som planeras längre mot sydväst kommer ha infart från stationshållet. Skyltningen kommer man att rätta till i samband med att detaljplaneområdet byggs ut. Om det byggs en tunnel under järnvägen kommer överfarten att stängas.

Öxnered 7:1

De föreslagna byggnadshöjderna kommer göra att miljön kommer uppfattas som stad snarare än ett villaområde integrerat i naturen. För att det inte ska bli så behöver den maximala byggnadshöjden begränsas till två våningar. För att få ett variationsrikt uttryck bör inte utformningen av taken styras i detaljplanen. Den tänkta tunneln mot Öxneredsvägen bör göras så rymlig som möjligt. De befintliga järnvägsövergångarna i Öxnered ställer till med stora problem med nedfällda bommar under långa tider.

Kommentar

Detaljplanen ändras genom att begreppet byggnadshöjd utgår och ersätts med nockhöjd istället. Kommunen önskar en blandad bebyggelse i den nya stadsdelen varför det även fortsättningsvis kommer vara olika höjder på byggrätterna. För de byggrätter som inrymmer tvåvåningsbyggnader kommer nockhöjden max vara 8,5 meter och för de med byggrätt för tre våningar vara max 12 meter.

Tunneln som planeras under Älvsborgsbanan i höjd med Öxnereds skola kommer inrymma en gc-bana och två körbanor, en i vardera riktningen, för bil. Kommunen har påtalat problemen med järnvägs korsningarna för trafikverket.

Öxnered 7:4

På norra Skaven bör inte ny bebyggelse blandas med befintliga äldre hus, intrycket blir inte harmoniskt och estetiskt. Naturen behöver hållas sammanhängande för rekreation

och djurliv. Höga hus passar inte in i omgivningen. Detaljplanen bör ställa krav på att alla nya hus byggs med tak i söderläge och med tvingande krav på solceller/paneler.

Kommentar

Området tas ut ur detaljplaneförslaget vilket innebär att inga nya byggrätter tillskapas i området.

Öxnered 7:17 och 7:25

Hen ser fram emot att detaljplanen ska bli klar och att byggstoppet på Skavens udde ska hävas så att det är möjligt för fastighetsägarna att kunna bygga ut när man nu får vatten och avlopp inkopplat.

Kommentar

Byggstoppet på Skaven har hävts och det finns nu möjligheter att få bygglov för att bygga om befintliga hus med samma förutsättningar som i andra oplanlagda områden. För de fastigheter som ligger inom strandskydd behövs strandskyddsdispens innan bygglov. Området tas ut ur detaljplaneförslaget.

Öxnered 7:28

Ta bort byggrätten och låt grönområdet bakom fastigheten Öxnered 7:28 vara till för alla.

Kommentar

Området tas ut ur detaljplaneförslaget vilket innebär att inga nya byggrätter tillskapas i området.

Öxnered 7:29 och 7:30

Man anser att det är olämpligt att anlägga en gång- och cykelväg mellan skiftena på fastigheten Öxnered 7:29.

Kommentar

Området tas ut ur detaljplaneförslaget varför det inte är aktuellt att bygga någon gång- och cykelväg på angiven plats.

Öxnered 7:31

Infart sker genom skogen på en väg som byggdes till tegelbruket som låg ute på udden. Den möjligheten ska inte stängas genom denna nya detaljplan. Det finns ett servitut för utfartsväg mellan fastigheterna Öxnered 7:32 och 7:29 men den vägen har aldrig blivit byggd troligen för att det är mycket brant och smalt.

Kommentar

Det finns ett servitut för Öxnered 7:31 att använda den befintliga vägen genom skogen. Däremot finns ingen rätt att rusta upp den eller bygga en ny.

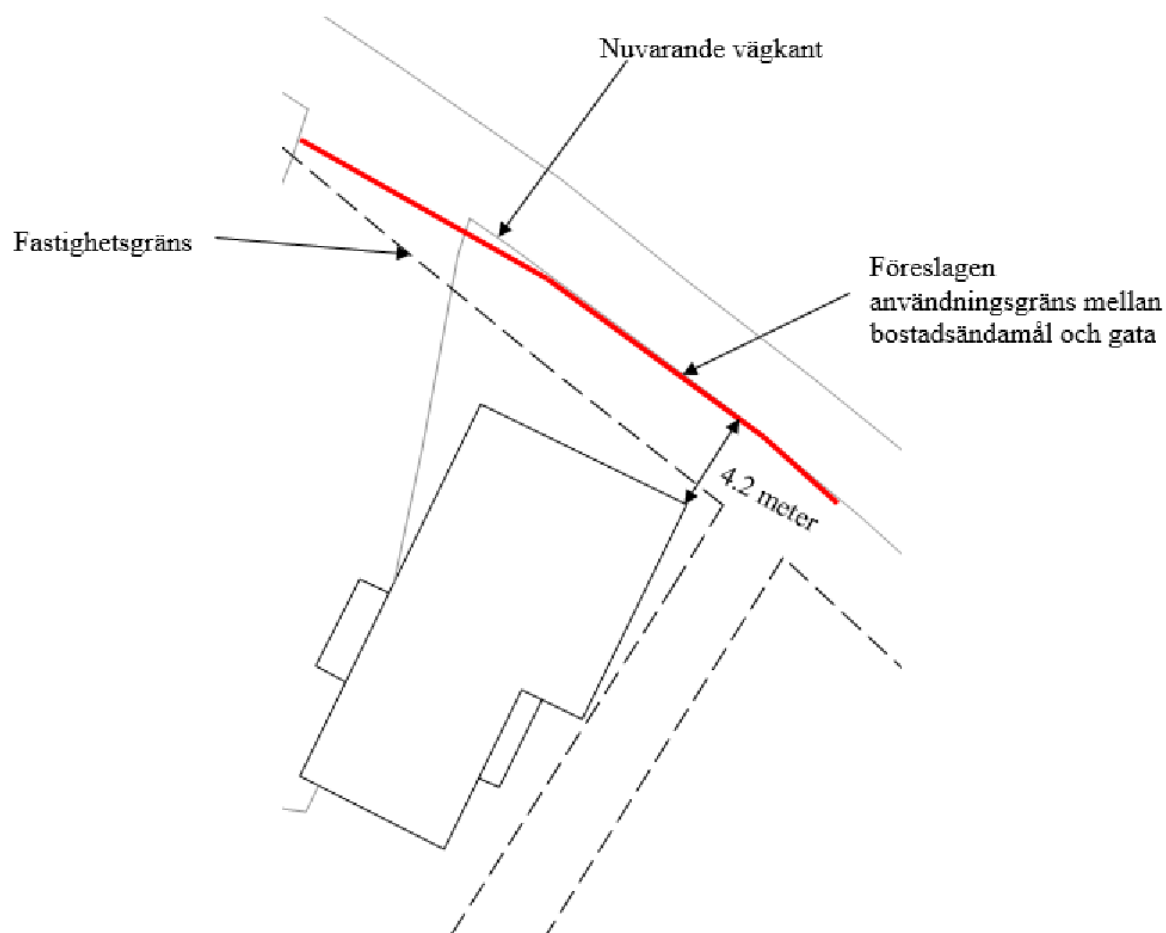
Området tas ut ur detaljplaneförslaget och servitutet fortsätter gälla.

Öxnered 7:35 och 7:40

Vägen ligger så nära bostadshuset att det kommer bli negativ påverkan med buller, damm, luftföroreningar mm. Fastighetens värde kommer minska. Man ser positivt på en gc-väg.

Kommentar

Gatumarken flyttas så långt från fastighetsgränsen som det är möjligt, vilket innebär att det blir ett minsta avstånd på 4,2 meter mellan hus och gata.



Öxnered 7:42, 7:43 och 7:44

Riskerar bli mycket trafik på den lilla infartsvägen förbi fastigheterna med insyn och buller som följd. Man önskar lite mer space runt befintliga bostäder.

Kommentar

Infartsvägen avslutas med en vändplan och infart till byggrätt nordväst om vägen, i höjd med fastighetsgränsen mellan Öxnered 7:43 och 7:44.

Användningsområdena läggs också samman så att det, om fastighetsägarna kommer överens, finns möjlighet att utöka Öxnered 7:44 för att ge mer utrymme på egen fastighet framför det befintliga huset.

Öxnered 7:47

Förslaget bör omarbetas och höghusbebyggelsen helt tas bort. Att göra en tunnel även för biltrafik under Älvsborgsbanan kommer leda till att Skavenvägen kommer bli en genomfartsled. Den trafikintensitet på Skavenvägen som biltunneln kommer medföra befaras förstöra boendemiljön och ge en oacceptabel påverkan. Man har inte nåtts av den inbjudan till dialogmötet som skickats ut.

Kommentar

Förslaget med en biltunnel under järnvägen i höjd med Öxnereds skola innebär att en trafikfarlig plankorsning stängs och att trafiken vid plankorsningen Öxneredsvägen –Oslo/Vänerbanan inte ökar i lika stor omfattning som den skulle göra annars.

Inbjudan till dialogmötet fanns sist i det meddelande om granskning som skickades med vanlig post till de som finns upptagna på fastighetsförteckningen tillhörande detaljplanen. Dialogmötet annonserades även på kommunens hemsida och i TTELA i samband med meddelandet om granskning av detaljplanen.

Öxnered 7:50

Ny bebyggelse bör inte tillåtas inom strandskyddet men skogen bör rensas upp och bevaras som rekreationsområde och till gagn för befintligt djur- och växtliv. De tomter som är bebyggda bör få utökade möjligheter till utveckling men bortsprängning av berg för ny bebyggelse bör undvikas då berg inte kan återställas.

Kommentar

Området lyfts ut från detaljplaneförslaget vilket innebär att inga nya byggrätter tillskapas i området.

Öxnered 8:41

Tunneln bör inte inrymma biltrafik utan endast gång- och cykeltrafik framför allt för att skapa en säker skolväg för barnen.

Kommentar

Förslaget med en biltunnel under järnvägen i höjd med Öxnereds skola innebär att en trafikfarlig plankorsning stängs och att trafiken vid plankorsningen Öxneredsvägen – Oslo/Vänerbanan inte ökar i lika stor omfattning som den skulle göra annars. I tunneln kommer en separat gångbana att inrymmas.

Öxneredsbo 1

Hen anser att det räcker med de parkeringsplatser som redan finns och om det behövs fler bör de lämpligast göras väster om Norge-Vänerbanan där det tidigare låg ett godsmagasin. Då kan man utnyttja den befintliga gångbron över spåren och minska pendeltrafiken på den nya Brättevägen. Avgiften för att parkera på pendelparkeringen bör vara samma som i Trollhättan. För att bevara den lantliga idyllen anser man att hyreshusen inte ska vara högre än 1 våning.

Öxneredsbo 2

Väganslutningar måste finnas innan bostäderna byggs ut. Järnvägsövergången närmast stationen är inte trafiksäker, det saknas gc-väg. Pendelparkeringen behövs inte. Föreslagen byggnation är för hög och för tät.

Öxneredsbor 3

Detta yttrande är undertecknat av 93 boende i Öxnered.

Man ifrågasätter om det inte borde vara kommunfullmäktige som antar detaljplanen och inte byggnadsnämnden.

Fyravåningshus och hög förtätning av hushåll kräver många parkeringar som man inte ser utrymme för i detaljplanen.

Föreslagen väg från Brätte kommer leda rätt igenom ett stort bostadsområde med barnfamiljer rätt över tre icke planskilda korsningar vid Älvsborgsbanan, Oslobanan (vid Björnbergs) och Skaven utan plats för cykel eller gående. Järnvägs korsningar som redan idag är stora stoppklossar i trafiken morgon och kväll.

Den nya plankorsningen med Älvsborgsbanan som var klar för ca 1 år sedan saknar GC övergång. Att bredda korsningen nu i efterhand innebär stora merkostnader.

Vänersborgs kommun har anlitat företaget Trivector för att lämna förslag på vägsträckning och trafikflöden. Vad som är allvarligt i sammanhanget är att Trivector bara fått två begränsade utredningsuppdrag. Steg 1 Utreda vilket av följande alternativ som är det bästa Alt 1, anslutningsväg från Skaven/Öxnered till väg 2025 vid kulturområdet Brätte. Alt nr 2 anslutning till väg 2025 vid Brätte ridskola. Steg 2 Går det att bredda den planerade gång och cykeltunneln vid Öxnereds skola till att klara personbilstrafik?

För att inte öka trafiken på Öxneredsvägen och Djupedalsvägen och för att leda trafik in till Vänersborg för t ex handel ser man lösningen genom en kombinerad gång-, cykel- och bilbro över Vassbotten för anslutning mot Korseberg. Även räddningstjänsten får en kortare väg vid olycka. Man bedömer att en bro med en längd på 220 meter och en höjd över vattenytan på 2 meter skulle kosta ca 125 miljoner kronor. Genom att ersätta den föreslagna gc-bron mot Korseberg, anslutningsvägen mot väg 2025 och bildelen av tunneln under Älvsborgsbanan med en ny bro blir kostnaden inte så hög.

Det saknas en analys av hur de boende i Öxnered, Skaven och boende utmed Öxneredsvägen/Djupedalsvägen kommer att påverkas av den nya bebyggelse samt den ökade trafiken.

Den planerade pendelparkeringen mellan väg/järnväg och bebyggelsen klassades 1979 som parkmark och skulle inte användas till något annat. Denna gräsyta med träd och buskar är en avgränsning till väg, nya perrongen, och den nya pendelparkeringen som absolut inte får tas bort.

Kommentar till återkommande synpunkter

Antagande av detaljplanen

Byggnadsnämnden har delegation på att anta detaljplaner som inte är av stor vikt eller principiell betydelse. Kommunfullmäktige har antagit det föregående planprogrammet där de grova dragen för utveckling av Öxnered har fastställts. Den föreslagna detaljplanen strider inte mot idéerna i programmet vilket har bedömts vara grunden för att detaljplanen inte är av principiell betydelse eller av stor vikt och att byggnadsnämnden därför bör kunna anta detaljplanen. Utifrån den mängd av åsikter som detaljplanen lett till ändras bedömningen och byggnadsnämnden kommer därför att lämna den till kommunfullmäktige för att fatta beslut om antagande av detaljplanen.

Behovet av blandad bostadsbebyggelse.

Detaljplanen för Skaven och del av Öxnered innebär möjligheten att börja bygga en ny stadsdel i Vänersborg, väster om Vassbotten. I kommunens översiktsplan från 2017 är en av rekommendationerna att planeringen ska sträva efter att i varje stadsdel skapa bebyggelse med blandade funktioner, hustyper och upplåtelseformer. I Vänersborg är efterfrågan stor på främst hyreslägenheter och småhustomter. Detaljplanen innehåller byggrätter för olika hustyper men reglerar inte upplåtelseformerna. I detaljplan är det inte möjligt att reglera bostäders upplåtelseform, till exempel bostadsrätt eller hyresrätt. Byggrätterna för flerbostadshus är utformade för att antalet bostäder inom respektive byggrätt inte ska bli orimligt stort samtidigt som det inbjuder till att bygga olika höga hus. Planbeskrivningen visar hur beräkningen är gjord och ungefär hur många bostäder som kan inrymmas inom de större byggrätterna.

För att tillmötesgå inkomna synpunkter och för att detaljplanen ska bli tydligare att förstå kommer begreppet byggnadshöjd att tas bort och byggrätterna istället styras med en maximal nockhöjd. För de byggrätter som inrymmer tvåvåningsbyggnader kommer nockhöjden max vara 8,5 meter och för de med byggrätt för tre våningar max 12 meter.

Utbyggnad av planområdet

Kommunen äger den övervägande delen av planområdet och styr utbyggnadstakten på den kommunala marken genom att välja när olika fastigheter säljs. För privata fastighetsägare gäller att de kan nyttja sina byggrätter så snart detaljplanen antagits och beslutet vunnit laga kraft. Byggnadsnämnden anser att plankorsningen vid Öxnereds station klarar den ökning av fordon som cirka 60 småbostadshus alstrar och att småhus på kommunens mark därför kan byggas ut så snart detaljplanen vunnit laga kraft, fastigheter avstyckats och kommunen byggt ut infrastrukturen i planområdet. Korsningen mellan Skavenvägen och Älvsborgsbanan bedöms inte klara någon tillkommande trafik jämfört med idag och det är i denna del av planområdet som andra fastighetsägare än kommunen kan börja bygga så snart detaljplanen är klar. Anslutningsväg söderut och tunneln under järnvägen är därför en mycket viktig del av den infrastruktur som kommunen behöver bygga ut för att detaljplanen ska kunna förverkligas på ett bra sätt. Flerbostadshusen kommer alstra betydligt mer trafik och bör därför inte byggas innan planområdet har en anslutningsväg söderut. Dessa ställningstagande grundar sig i den befarade trafiksituationen vid plankorsningen med Älvsborgsbanan och på

Öxneredsvägen/Djupedalsvägen samt framkomligheten för byggtrafik och räddningstjänst.

Utbyggnaden av planområdet föreslås ske i etapper då den är beroende av att kommunfullmäktige avsätter investeringsmedel för anslutningsvägar och tunnel. Utbyggnaden bör göras i följande ordning:

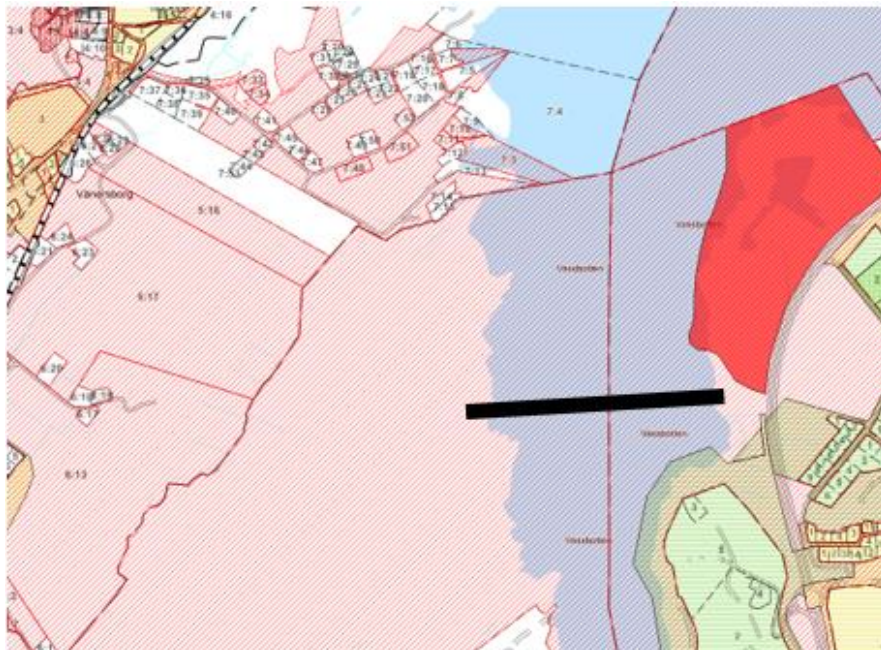
1. Allmän plats (park, gator, tunnel och gc-vägar) inom planområdet
2. villabebyggelse på kommunal mark samt privata fastighetsägares utbyggnad
3. anslutningsväg söderut
4. pendelparkering längs Perrongvägen
5. flerbostadshus på kommunens mark

Tidpunkten för tunneln och anslutningsvägen söderut är beroende av kommunens budget. Tunneln är också beroende av Trafikverkets tidplan.

Bro över Vassbotten

Som jämförelse kan man titta på kostnaderna för bron över Munksjön i Jönköping. Den är 260 meter lång och har två körfält samt gång- och cykelbana på båda sidor. Kostnaden för den uppgavs till 100 miljoner kronor 2006. Om man tittar på kostnader för en gång- och cykelbro finns uppgifter från Karlstad där man planerar för en 300 meter lång gång- och cykelbro till en uppskattad kostnad på 43 miljoner kronor.

För en eventuell bro över Vassbotten kommer längden att behöva vara 550-600 meter. Här är det viktigt att poängtera att kommunen aldrig har budgeterat för någon gc-bro. Det finns bara en idé om att det skulle ge en bra cykelväg runt Vassbotten.



Rödskrafferat område visar mark som ägs av kommunen, Rött område utgör naturreservat. Svart linje visar ungefärlig sträckning för en bro.

En bro med liknande utförande som i Jönköping uppskattas kosta minst 300 miljoner kronor i dagens penningvärde och en bro för endast gång- och

cykeltrafik till cirka 80 miljoner kronor baserat på gång- och cykelbron i Karlstad.

Anslutningsvägen mot väg 2025 har beräknats till 30 miljoner kronor och tunneln med bilmöjlighet till 20 miljoner kronor. En tunnel under järnvägen i höjd med Öxnereds skola för bara gång- och cykeltrafik bedöms kosta ca 10 miljoner kronor.

Aktivitet	Kostnad, miljoner kr
Anslutningsväg mot väg 2025	30
Bil och gc-tunnel i höjd med Öxnereds skola	20
Summa	50

Alternativa trafiklösningar:

Aktivitet	Kostnad, miljoner kr
Bro för bil och gc, Vassbotten	300
Gc-tunnel i höjd med Öxnereds skola	10
Summa	310

Den exakta kostnaden för de olika aktiviteterna går inte att veta innan en detaljerad projektering och upphandling gjorts. Ovanstående kostnader är därför endast uppskattade med utgångspunkt från liknande projekt.

Anslutningsvägar och omgivningspåverkan

Utbyggnad av planområdet kommer innebära att fler människor bor och vistas i Öxnered samt på vägarna till och från området. Kommunen jobbar för att skapa flera alternativa anslutningar för att den trafik som planområdet alstrar ska kunna fördela sig på olika vägar och inte enbart belasta det befintliga vägnätet i Öxnered. En ny väg söderut ger en anslutning som inte korsar någon järnväg och som bedöms vara ett smidigt alternativ för att komma ut på E45. Förslaget med en biltunnel under järnvägen i höjd med Öxnereds skola innebär att en trafikfarlig plankorsning stängs och att trafiken vid plankorsningen Öxneredsvägen –Oslo/Vänerbanan inte ökar i lika stor omfattning som den annars skulle göra. För de boende längs Skavenvägen kommer trafikökningen att märkas men vägen kommer breddas och en gc-bana kommer anläggas för att minimera problemen och ge en säker väg för oskyddade trafikanter. Trafiken in mot centrum, på Öxneredsvägen/Djupedalsvägen, kommer öka något. Baserat på de ca 600 bostäderna som planområdet inrymmer beräknas trafikökningen bli ca 550 fordon (ÅDT) på Öxneredsvägen/Djupedalsvägen. Tillsammans med dagens cirka 3500 fordon ger det en total trafikmängd på cirka 4050 fordon (ÅDT). Säkerheten för oskyddade trafikanter bedöms vara god då det är en separerad gång- och cykelväg längs hela sträckan från Öxnereds station, genom Blåsut, över Dalbobron in till centrum och fartdämpande åtgärder genomförts på strategiska ställen utefter vägen, till exempel har övergångsställen höjts upp. Kommunens bedömning är att belastningen på

Öxnereds-/Djupedalsvägen kommer öka men att vägen har tillräcklig kapacitet att klara trafikökningen från det aktuella planområdet. Antalet tillkommande fordon blir inte så stort att det kommer innebära någon större påverkan på miljön, luftföroreningar eller buller utifrån dagens situation.

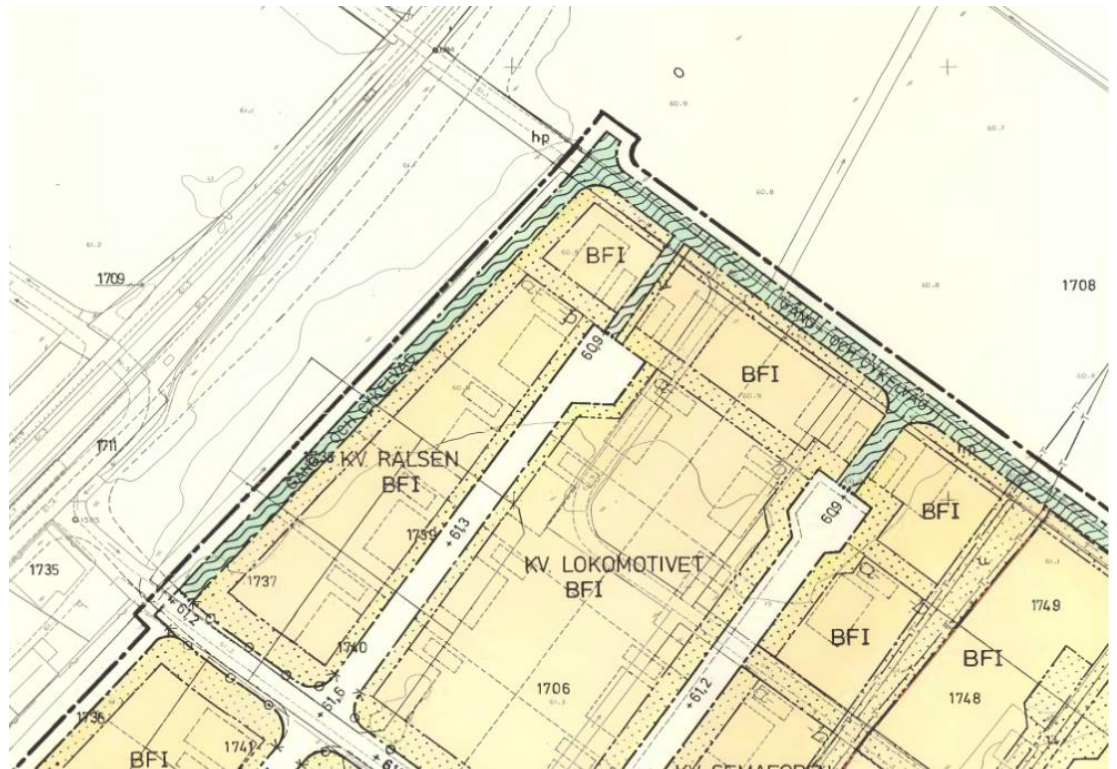
Inför att perrongen och plankorsningen vid Öxnereds station byggdes om tog trafikverket fram en järnvägsplan där man bedömde att det inte var möjligt att bygga varken över- eller underfart. Bedömningen låter så här:

”Att utforma korsningen planskilt anses inte rimligt då topografin på platsen innebär att det krävs långa anslutningsramper för att komma under alternativt över järnvägen. För att uppnå krav avseende utformning av bro över järnvägen med en antagen lutning på 6 % och minsta godtagbara vertikalradier krävs 150 meter långa anslutningsramper på var sida om järnvägen. Om man istället väljer att gå under järnvägen i en port är den önskvärda maxlutningen 3 %. Med minsta godtagbara vertikalradier skulle det innebära 250 meter långa anslutningsramper.”

Att ansluta planområdet till E45 via den planskilda korsningen vid Möjered skulle innebära att vägen skulle behöva breddas och kommunen har inte rådighet över marken utmed hela vägens sträckning. Om kommunen går vidare och planlägger mer mark mot sydväst i enlighet med planprogrammet kommer tunneln att få en central betydelse.

Pendelparkeringen

Ytan där planen anger en pendelparkering är inte planlagd utom för en remsa på ca 5 meter, från villabebyggelsens fastighetsgränser, som är planlagd för gång- och cykelväg i den stadsplan som gäller från 1978.



En mindre pendelparkering på östra sidan av Älvsborgsbanan bedöms minska behovet av att köra över plankorsningen. Genom att utforma ytan på ett bra sätt finns även möjlighet att skapa en ”smitväg” för de som bor söder

om plankorsningen på järnvägens östra sida att komma förbi eventuella köer som väntar vid bomfällning. Pendelparkeringen ramas in med parkmark för att lyfta fram behovet av växtlighet i parkeringsmiljön. Området närmast befintliga bostadsfastigheter anges för allmän plats Park. Området blir bredare än vad den i dagsläget planlagda gc-vägen är. Parkytan kommer utgöra en grön zon som minskar störningarna från parkeringen. I ändamålet parkering ingår även cykelparkering.

Parkering för bostäders behov

De generella reglerna för bebyggelse anger att det inom varje fastighet måste finnas utrymme för tillräckligt många parkeringsplatser för att täcka den egna fastighetens behov (Plan- och bygglagen 8 kap 9 §, pkt 4). Vänersborgs kommun har en parkeringsnorm, antagen av Byggnadsnämnden 2016-03-01 § 20. I den anges grundprincipen vara att behovet av bil- och cykelparkering i första hand ska lösas inom kvartersmark. För ett småhus ska det finnas två p-platser per bostad och för flerbostadshus mellan 0,5 och 1 p-plats per lägenhet. Antalet är beroende på lägenhetsstorlek och upplåtelseform. Inom varje fastighet ska även finnas utrymme för till exempel avfallshantering, cykelparkering och utevistelse. I vissa lägen är den begränsande faktorn för hur många bostäder som kan godkännas just utrymmet för parkering.

Större revideringar av planförslaget

Planområdet minskas

Belastningsrestriktioner längs bäcken

Byggnadshöjd ersätts med nockhöjd

Pendelparkeringen styrs upp med inslag av park

Byggnadsarean ökas till max 350 kvm för befintliga bostadsfastigheter

Komplettering gällande buller

Komplettering gällande geoteknik

Komplettering gällande flyghinderytor

Komplettering gällande motiven för att ta jordbruksmark i anspråk samt biotopskyddade miljöer i jordbruksmark

Komplettering gällande etappvis utbyggnad av planområdet

Genomförandetiden ändras från 5 år till 10 år

Antagandet av planen hänvisas till fullmäktige

Den fortsatta planprocessen

Planprocessen fortsätter nu med att byggnadsnämnden godkänner detta dokument (granskningsutlåtande) och beslutar om att planförslaget ska ställas ut för en förnyad granskning där det finns möjligheter att lämna synpunkter på förslaget ännu en gång.

När den förnyade granskningen är klar kommer inkomna synpunkter att sammanställas i ett nytt granskningsutlåtande som ska godkännas av byggnadsnämnden. Därefter lämnar byggnadsnämnden över planförslaget till kommunfullmäktige för antagande enligt 5 kap 27 § plan- och bygglagen.

MILJÖ- OCH BYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Anette Klang

Planhandläggare