

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Slängomvägen Södra

Hammarö kommun

2022-01-21

Dnr 2020/136



Inledning

Planens syfte

Syftet med planläggningen är att möjliggöra för bostäder i form av flerbostadshus med ett drygt trettiotal lägenheter.

Detta uppnås genom att planlägga fastigheten Nolgård 1:20 för bostäder (B) och möjliggöra att bostäderna kan uppföras i två våningar.

Planförfarande

Planen upprättas med standardplanförfarande enligt PBL 2010:900 (SFS 2014:900).

Samrådsskedet

Samrådshandlingar

- Plankarta med bestämmelser och grundkarta
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Undersökning om betydande miljöpåverkan

Remiss

Planförslaget (Samrådshandling 2021-02-22) har varit utsänt på remiss under tiden 2021-03-11 till 2021-04-02. Utsickret har sänts till sakägare och remissinstanser enligt sändlista. Inkomna skriftliga synpunkter har sammanställts och redovisas i sin helhet i denna samrådsredogörelse med planarkitektens kommentarer.

Sammanfattning av samrådet

Förändringar av planen pga. inkomna synpunkter

Planbeskrivning:

- Syftet till prickmarken förtydligas.
- Planhandling kompletteras med beskrivning om naturvärde i området.
- Markreservat för dagvattenhantering ska läggas till i planförslaget.
- Höjdnivå regleras för att säkra dagvattenhanteringen.
- Antal nya hus ses över inför granskning.
- Parkeringsytan ska minskas i samband med justering av antal hus.
- Plantering i form av häck eller annan avskärmade vegetation ska anordnas mellan parkeringen och Slängomvägen.
- Lösning till bullerproblematiken, som att anlägga en gemensam uteplats, ska förtydligas.
- Kommunen ska initiera fastighetsbildningen, på exploatörens bekostnad.
- Tillåtna höjder på kommande hus ska ses över. Högsta tillåtna byggnadshöjden ska ersättas med kombinerade bestämmelser om nockhöjd och takvinkel.
- GC-vägen vid Tangovägen kommer förlängas till planområdet. Ett exploateringsavtal behöver tas fram.
- Beskrivning om lekplats ska justeras.

- Ett övergångsställe för gång- och cykeltrafik ska anläggas vid det nya bostadsområdet.
- Uppgifter om avstånd till skolor ses över i planhandlingen.
- En lämplighetsprövning för befintlig bebyggelse gällande trafikbuller ska göras och läggas i planbeskrivningen.
- Beskrivningen om kollektivtrafik ska kompletteras.
- Marklov kommer krävas vid ändring på marknivå.

Plankarta:

- Syftet till prickmarken ska förtydligas.
- Markreservat för dagvattenhantering ska läggas till i planförslaget.
- Marklov kommer krävas vid ändring på marknivå.
- Högsta tillåtna byggnadshöjden ska ersättas med kombinerade bestämmelser om nockhöjd och takvinkel.
- Antal nya hus kommer ses över inför granskning.
- Parkeringsytan ska minskas i samband med justering av antal hus.
- Plantering i form av häck eller annan avskärmande vegetation ska anordnas mellan parkeringen och Slängomvägen.
- Det ska finnas möjlighet att anlägga en gemensam uteplats inom planområdet.

Övrigt:

- Ett exploateringsavtal kommer tas fram för att reglera ansvar och kostnad vid anläggning av GC-vägen och övergångsstället.
- Utredda möjligheter att få en större förskola på Nolgård.

Kvarstående synpunkter efter samråd

Följande har inte fått sina synpunkter tillgodosedda:

- 84 personer som säger sig stödja den inkomna petitionen
- Johan
- Klas
- Annika
- Örjan
- Mathias
- Helena
- Familj Janliden
- Niklas
- Andrea
- Cindy
- Daniel
- Johanna
- Patrik
- Mariah
- Erik
- Hanna
- Mats

Granskningsskedet

Granskningshandlingar

- Plankarta med bestämmelser och grundkarta
- Planbeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Fastighetsförteckning
- Undersökning om betydande miljöpåverkan

Remiss

Planförslaget (granskningshandling 2021-06-03) fanns tillgängligt för granskning under tiden 2021-06-18 till 2021-07-09 på kommunens hemsida, i kommunens kontaktcenter samt biblioteket. Kommunen har skickat underrättelse om granskning till kända sakägare och övriga intressenter. Inkomna skriftliga synpunkter har sammanställts och redovisas i sin helhet i detta granskningsutlåtande med planhandläggarens kommentarer.

Sammanfattning av granskningen

Följande instanser/sakägare har angett att de inte har något att erinra

- Servicenämnden

Förändringar av planen pga. inkomna synpunkter

Planbeskrivning

- Planens syfte har ändrats till att planläggningen ska möjliggöra för nya bostäder i form av radhus med 26 lägenheter (sid 1).
- Skissförslaget om antalet lägenheter har reducerats sedan granskningen samt placerats längre i söder, från Tangovägen (sid 10).
- Inventering om naturvärden kompletteras i planbeskrivningen (sid 5).
- Planbeskrivningen kompletteras med VA-utredning (sid 4).
- Bullerutredningen kompletteras och bifogas till antagandehandlingarna (sid 19).

Plankarta

- Den tillåtna användningen av prickad mark förtydligas på plankartan där marken ej får användas för parkering.
- Området för prickad mark har ökat till 10 meter i norra delen av plankartan.
- Ny planbestämmelse om att bevara ett av de äldre träden i planområdets sydöstra del.
- Bestämmelsen b₂ i plankartan justeras.
- Reglering av tillåten bebyggelse i planens sydöstradel kompletteras efter bullerutredning.
- Ny bestämmelse om största byggnadsarea är 30% av fastighetsarean inom egenskapsområdet (e₁)
- Ny egenskapsbestämmelse om minsta fastighetsstorlek är 8 000 kvadratmeter.
- Ny bestämmelse om att minst hälften av bostadsrummen i varje bostad ska vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasad samt 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrider mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasad.
- Ny bestämmelse om att varje bostad ska tillgång till minst en uteplats, gemensam eller privat, i anslutning till bostaden där den ekvivalenta ljudnivån inte överskrider 50 dBA.
- I plankartan har mark reserverats på en plats där riktvärdena inte överskrider med en bestämmelse om att en gemensam uteplats ska anordnas.
- Ny bestämmelse om att färdig golvnivå för bostadshus ska vara högst +56.0 meter.

Kvarstående synpunkter efter granskning

Följande har inte fått sina synpunkter tillgodosedda:

- 84 personer som säger sig stödja den inkomna petitionen
- Johan
- Klas
- Annika
- Örjan
- Mathias
- Helena
- Familj Janliden
- Niklas
- Andrea
- Cindy
- Daniel
- Johanna
- Patrik
- Mariah
- Erik
- Hanna
- Mats
- Åke
- Ulla
- Hans
- Maud
- Jan
- Stig

Beslutsprocess

Planen förväntas att antas av kommunfullmäktige enligt nedan:

- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslut 7 feb 2022
- Kommunstyrelsen beslut 14 feb 2022
- Kommunfullmäktige beslut 21 feb 2022

Ett beslut att anta en detaljplan vinner laga kraft efter tre veckor från den dag då beslutet eller justeringen av protokollet över beslutet har tillkännagetts på kommunens anslagstavla om ingen har överklagat beslutet under den tiden.

Inkomna yttranden med kommentarer

Regionala yttranden

Länsstyrelsen

Beskrivning av ärendet

Rubricerat förslag till detaljplan, upprättat med standardförfarande den 3 juni 2021, har översänts för granskning enligt 5 kap. 18 § plan- och bygglagen (2010:900) (PBL). Planförslaget har behandlats i samråd med företrädare för Trafikverket och berörda enheter inom Länsstyrelsen vid planberedning den 8 juli 2021.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra uppförandet av ett trettiotal bostadslägenheter av radhus typ i planområdet.

Länsstyrelsens roll

Enligt PBL 5 kap. 22 § ska Länsstyrelsen under granskningstiden yttra sig över planförslaget, om förslaget enligt länsstyrelsens bedömning innebär att

1. ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses,
2. en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs,
3. strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser,
4. regleringen av sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte har samordnats på ett lämpligt sätt, eller
5. en bebyggelse eller ett byggnadsverk annars blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Kvarstående synpunkter från samrådet

I samrådet framförde Länsstyrelsen synpunkter om buller för nya bostäder, dagvatten, naturmiljö, parkering och gestaltning av området. Kommunen har till granskningsskedet bemött Länsstyrelsens synpunkter och vissa justeringar har gjorts. Länsstyrelsen har kvarstående synpunkter angående dagvatten, naturmiljö och buller.

Redaktionella synpunkter

Kommunen uppger i samrådsredogörelsen att parkering inte är avsett på all prickad mark och att detta förtydligas till granskningen. Länsstyrelsen kan inte se att någon förändring har skett och prickad mark som omger planområdet möjliggör fortsatt parkering då endast byggnader regleras. Marken får fortsatt bebyggas med åtgärder som inte utgör byggnad, exempelvis parkeringar.

Kommentar: Den tillåtna användningen av prickad mark förtydligas på plankartan med placering av n₃, marken får inte användas för parkering.

Naturvärden

I samrådet hade inte platsens naturvärden undersökts. Mellan samråd och granskning har kommunens trädgårdsmästare inventerat träd och funnit 23 värdefulla träd med en ålder över 150 år, som också har mätts in enligt uppgift. Länsstyrelsen har inte sett några resultat av denna inventering och anser därför att det saknas bedömning av förekomst av fridlysta och rödlistade arter. Om exempelvis hålträd finns bör kommunen undersöka detta. De vattensamlingar som finns bör bedömas med avseende på förekomst av amfibier.

Kommentar: Inventering om naturvärden kompletteras enligt synpunkten i planbeskrivningen. Inventeringen visade att strax öster om planområdet finns sex träd med särskilt skydd men inte inom planområdet. Planbeskrivningen kompletteras dock under rubriken "art- och naturmiljö" att ambitionen bör vara att om möjligt spara de äldre träden i planområdet i någon omfattning. Ny planbestämmelse om att bevara ett av de äldre träden i planområdets sydöstra delen (n4) har införts till antagandeskedet då det konstaterats vara bebott av nötväcka.

Vid inventeringen inmättes även två mindre vattensamlingar inom den sydöstra delen av planområdet. Varken artportalen eller i naturvärdesbeskrivningen som kommunens trädgårdsmästare har gjort finns några observationer av amfibier vilken då blir bedömningen att det inte förekommer några amfibier i vattensamlingarna.

Dagvatten och miljö kvalitetsnormer

Av planhandlingarna framgår att kommunen ställer krav på fördröjning av 50% av det dagvatten som genereras i ett område. Eftersom planförslaget innebär en ökning av dagvattenavrinningen och endast hälften av volymen fördröjs, så kommer recipienter motta en kraftigt ökad tillrinning av dagvatten vid nederbörd. Det innebär att diken och det kommunala dagvattensystemet måste vara dimensionerade för att hantera denna ökning. Det framgår inte av handlingarna att befintligt system klarar detta, och inte heller vilka effekter som en bristande kapacitet kan leda till i kringliggande fastigheter eller för miljö kvalitetsnormer i recipient. Länsstyrelsen konstaterar att ansvarsfrågan är löst då kommunen har ett verksamhetsområde för dagvatten.

Kommentar: Efter granskning har resultat efter en genomförd VA-utredning inkommit till kommunen. VA-utredning undersökte kapaciteten hos kommunens dagvattensystem och närliggande diken. Utredningen påvisade att kommunens dagvattensystem och närliggande diken klarar att dimensionera 10-årsregn med klimaffaktorn. Planbeskrivningen har kompletterats med ovanstående information.

Bestämmelsen [b2] föreskriver en exakt storlek på dagvattenmagasin. Länsstyrelsen ställer sig frågande till om detta är lämpligt då den inte möjliggör ett större magasin om det skulle framgå

att ett sådant krävs vid detaljprojektering. Lämpligare är, för denna typ av bestämmelse, att en minimistorlek uppges.

Kommentar: Bestämmelsen b₂ i plankartan justeras så att storleken på dagvattenmagasinet minst ska ha en volym på minst 55,6 kubikmeter.

Hälsa och säkerhet – bullerstörningar från Skoghallsleden

Länsstyrelsen konstaterade i samrådet att kommunen har uppskattat bullernivåer med hjälp av en mjukvara som inte kan ligga till grund för exakta bedömningar. Uppskattade nivåer tangerar ställda riktvärden i förordning om buller. Mätmetoden i detta fall är inte generellt acceptabel. Länsstyrelsen önskade ett utökat resonemang kring placering av byggnader för att skydda de enskilda bostäderna från höga bullernivåer, eftersom området möjliggör olika placeringar. Inga inskränkningar av bygggrätter till följd av bullernivåer har gjorts till granskningen, dock har ett område lagts till i plankartan som möjliggör en gemensam uteplats. Kommunen bör överväga att inskränka bygggrätter ytterligare för att klara uppsatta bullerriktvärden.

Kommentar: Bullerutredningen kompletteras och bifogas till antagandehandlingarna.

Bullerutredning påvisade att av de 26 planerade bostäderna uppfylls riktvärdet vid fasad för 25 av dem, utan bullerskyddsåtgärder. Den bostad som inte klarar riktvärdet ligger längst ner i den sydöstra delen av planområdet och beräknas som högst ha en ekvivalent ljudnivå på 63 dBA vid fasad.

För att klara riktvärdet vid fasad kan berörd radhuslänga vridas så att baksidan på byggnaderna löper parallellt med Skoghallsleden. Genom att vrida radhuslängan klaras riktvärdena vid fasad, då vridningen möjliggör att minst hälften av bostadsrummen i varje bostad vänds mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden samt 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

Alternativt kan berörd radhuslänga placeras närmare Slängomvägen, exempelvis genom att de tre södra radhuslängorna blir två. Även på detta sätt klaras riktvärdet vid fasad.

För att säkerställa detta har en bestämmelse (m₂) införts på plankartan om att minst hälften av bostadsrummen i varje bostad ska vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad samt 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasad. Bestämmelsen omfattar endast den sydöstra delen av planområdet.

Riktvärdet avseende ekvivalent ljudnivå vid uteplats klaras, enligt trafikbullerutredningen, vid nio av de 26 bostäderna. Detta innebär att minst en gemensam uteplats behöver anordnas i ett bullerskyddat läge, avskärmad från

Skoghallsleden. En bestämmelse om detta (m_1) har införts i planen. I plankartan har mark reserverats på en plats där riktvärdena inte överskrids med en bestämmelse (f_1) om att en gemensam uteplats ska anordnas.

Mer om buller går att utläsa i planbeskrivningen under rubriken "Störningar", avsnitt om "vägtrafik".

Prövningsgrundande synpunkter

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10 § PBL besluta att pröva kommunens beslut att anta en detaljplan. Länsstyrelsen kan av det nu aktuella planförslaget och av i dagsläget kända förhållanden inte se att de föreslagna åtgärderna kommer att föranleda någon prövning.

Kommentar: Noteras.

Trafikverket

Ärendet

Trafikverket har tagit del av rubricerat underlag som avser möjliggörande av ett 30 tal bostäder intill befintligt bostadsområde. Närmaste byggrätt uppges ligga cirka 45 meter från länsvägväg 236 där Trafikverket är väghållare. Väg 236 har pekats ut i Funktionellt prioriterat vägnät. Längs aktuellt avsnitt uppgår ÅDT (årsmedeldygnstrafik) till cirka 9300 fordon varav cirka 600 utgör tung trafik (mät år 2017). Hastighetsbegränsningen är 80 km/h. Vägen har bärighetsklass 4 med särskilda villkor.

Buller

För bostadsbyggnader gäller förordning SFS 2015:216 om trafikbuller och i samband med detaljplanläggning och bygglovgivning är kommunen skyldig att ta hänsyn till trafikbuller. Trafikverket ställer därför krav på att kommunen tar fram en bullerutredning/bullerberäkning som underlag för bedömning.

En sådan utredning ska alltid ta hänsyn till både ekvivalenta och maximala ljudnivåer vid befintlig trafikmängd samt för prognostiserade trafikflöden år 2040, både vid fasad och uteplats. Om utredningen visar att riktvärdena överskrids ska den redovisa möjliga åtgärder för att uppnå kraven för trafikbuller, t ex ändrad placering av byggnad eller uppförande av bullerplank. Uteplats och rum för vila bör lokaliseras till en tyst sida.

Road Noise är ett bra verktyg för att få en indikation av bullernivån. Appen är dock inte tillräcklig som underlag då man i det här fallet tangerar ljudnivån ekv 60 dBA för planerad bebyggelse samtidigt som nivåerna för uteplats kan komma att överskridas. Därför behöver planhandlingarna kompletteras med en bullerutredning (utifrån trafikbuller från väg 236) där det redovisas ljudnivåer vid den planerade bebyggelsens olika fasader, våningsplan och uteplatser.

I det här läget behöver man använda sig av en etablerad programvara för att beräkna bullret när man ligger så nära riktvärdena. Trafikverket hävdar generellt att en bullerberäkning ska tas fram om man ligger inom 5 dBA från riktvärdet.

Kommentar: Antagande handlingarna har kompletterats med en ny bullerutredning och har bifogats till antagandehandlingarna. Se även kommentar ovan om buller.

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade juni 2021) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

KVM TILLÅTEN EXPLOATERING ANGIVEN PER FASTIGHET

Planbestämmelsen kring exploateringsgrad är utformad så att en viss angiven byggnads- eller bruttoarea är tillåten per fastighet. Lantmäteriet vill här påminna om att det inte finns några fastighetsindelningsbestämmelser angivna i planförslaget och att detta innebär att det i vissa fall kan vara möjligt att kvartermarken delas upp i flera olika fastigheter. Ett sådant scenario innebär med nuvarande formulering av planbestämmelserna att den tillåtna byggnads- eller bruttoarean inom ett kvarter till exempel fördubblas om kvarteret delas i två fastigheter i stället för att ingå i en fastighet. Om detta inte är kommunens avsikt bör kopplingen till fastighet tas bort ur planbestämmelsen.

Bebyggandets omfattning

e_1

Största byggnadsarea är 30 % av fastighetsarean inom egenskapsområdet, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Kommentar: Synpunkten noteras. Bestämmelsen e_1 har ersatts med två andra egenskapsbestämmelser – största byggnadsarea är 30% av fastighetsarean inom egenskapsområdet (e_1) och minsta fastighetsstorlek är 8 000 kvadratmeter.

Kommunala yttranden

Bildningsnämnden

Bildningsnämnden beslutar att en barnkonsekvensanalys genomförs.

Bildningsnämnden har i övrigt inget att erinra.

Kommentar: En barnkonsekvensanalys anses inte behöva genomföras i samband med upprättande av detaljplan. Det anses att barnperspektivet redan kommer i förstahand och tas hänsyn till i detaljplaneprocessen genom plan- och bygglagen.

Miljö- och byggnadsnämnden

Miljö- och byggnadsnämndens yttrande

Miljö och byggnadsnämnden anser att den i dagvattenutredningen och planhandling föreslagna höjden på färdigt golv om 0,5 meter över högsta närbelägna hårdgjorda yta omarbetas så att kravet på tillgänglighet enligt Plan och bygglagens 8 kap 1§ tillgodoses. I övrigt har inte nämnden något att erinra mot planförslaget

Bakgrund

Miljö- och byggnadsnämnden har tidigare lämnat ett yttrande över detaljplanen för Slängomvägen södra delen i samband med erhållen samrådsremiss, nämnden påpekade då att det sakades begränsning av takvinklar för den nya bebyggelsen, byggnadshöjden var satt till 6,5 meter och utan begränsning av takvinklar vilket kunde ha inneburit tvåvåningshus med upp till 45 gardar takvinkel. I granskningsremissen så har ändring införts av takvinkel och byggnadshöjd har ersatts av nockhöjd.

Det har inför granskningsunderlaget genomförts en dagvattenutredning, i denna så föreslås att färdigt golv i byggnaderna ska vara 0,5 meter över högsta närbelägna hårdgjord yta, detta strider mot Plan och bygglagens 8 kap 1§ 3:e stycket avseende tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. En nivåskillnad på 0,5 meter från entrégång till bostadens golv innebär att om en person med funktionsvariation ska kunna komma in i bostaden så krävs en ramp om 6 meter. Dagvattenhanteringen bör utredas vidare så att nivå på färdigt golv kan sänkas till en lägre nivå, alternativt att föreskrift om gångytor ska vara upphöjda till nivå som uppfyller kravet på tillgänglighet vid entréer.

Kommentar: Planbestämmelsen f3 redigerats till att färdig golvnivå för bostadshus ska vara högst +56.0 meter.

Övriga yttranden

Åke och Ulla

Att det ska byggas på vår granntomt har vi väl länge befarat och förstått!

När det nu är dags, så förstår vi inte varför det måste bli så många huskroppar på denna begränsade yta och dessutom i 2-plan! Sammanlagt 34 familjer, ca 100 personer!!

Varför inte bygga vanliga villor, som på Tangovägen? Då skulle det se både bättre och mer enhetligt ut!

Trafiken på Slängomvägen blir nu ännu mer belastad, den är redan idag hög, sedan rondellen vid Nolgård byggdes. speciellt morgontid, då många tar Slängomvägen för att hinna först till rondellen och slippa den kö som uppstår! Hastigheten är då i många fall hög, långt över den 40 km. som är tillåtet!

Kommentar: Planförslaget har reviderats och planens syfte är att möjliggöra för radhus i form av 26 lägenheter, se nya skissförslaget över den tänkta utformningen i planbeskrivningen (sid 14).

Området är utpekad i översiktsplanen som ett strategiskt bra läge att möjliggöra för blandad bebyggelse, så som flerbostadshus, för att skapa mer varierade områden.

Planförslaget anses inte bidra till en sådan väsentlig ökning på Slängomvägen enligt utförd beräkning om ökning av trafiken (som finns att utläsa i avsnittet Trafik sid 17), att det krävs särskilda åtgärder för att genomföra detaljplaneförslaget. Trafiksäkerhet utanför planområdet eller som inte påverkas av planens genomförande behandlas inte i detaljplaneprocessen.

Hans

Bästa Ordförande och Ledamöter i Kommunstyrelsen!

Hammarö Kommun är Värmlands Skärgårdskommun och Barnens Ö.

Problemet med Slängomvägens Detaljplan är att den avviker från Hammarös ambitioner och rykte.

1. 30 Bostäder på 1,2 hektar! (Nordvästra Tye planen anger 40–60 Bostäder på 10,5 hektar.)
2. 64 P-platser på 1600 m², (inklusive körytor)
3. Barnens lekyta och samvaro är 150 m² (ca en tiondel av bilens ytkrav!)
4. Riksbyggens Annebergsplan är en generöst och bra plan med motsvarande bostäder.
5. Markägaren med Huspartner har med skohorn pressat in 30 bostäder (maximal vinst).
6. Förslag: Ta bort mittraden och glesa ut övriga hus. Lekytor på Barnens Ö måste uppfyllas.

Kommentar: Kommunen besvarar synpunkterna efter dess numrering nedan.

1. Planförslaget har reviderats och planens syfte är att möjliggöra för radhus i form av 26 lägenheter. Planområdet är utpekad i Översiktsplanen som antogs 2018 som område för förtätning. I Översiktsplanen beskrivs området på Slängomvägen som ett strategiskt bra läge att förtäta i form av bland annat friliggande villor, parhus, radhus eller fyrbohus. Därav att antalet bostäder kan vara högre på en mindre yta när kommunen valt att pröva marken för annat än villor. Till skillnad från exempelvis Nordvästra Tye där planen består till mestadels av möjliggörande av villor förutom mittendelen, som var utpekad i dåvarande Översiktsplanen som område för blandad bebyggelse. Detaljplan för Slängomvägen följer Hammarö kommuns strategiskt övergripande planeringsdokument, Översiktsplanen, så som upprättandet av detaljplan för Nordvästra Tye även gjorde.
2. Behovet av antalet parkeringsplatser har reducerats sedan granskningsförslaget i och med att antalet lägenheter reducerats. Antalet parkeringsplatser är skissade efter kommunens parkeringsnorm. Antalet

parkeringsplatser kan komma att reduceras ytterligare i samband med bygglov.

3. I planförslaget finns möjlighet för att anordna lekplats inom kvartsmarken. I söder finns Mörmoskogen med anlagt motionsspår samt en större grönyta som möjliggöra spontanlek. Nolgårds förskola kan användas som för lek under kvällstid och på helger när verksamheten är stängd. Samtliga ovanstående förslag på lek- och rekreationsytor finns inom en radie av 350 meter från planområdet. Enligt Plan- och bygglagen 8 kap. 9 § står att när en obebyggd tomt ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller flerbostäder ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Det är kommunen som har ansvar för planläggning och bygglovsprövning enligt PBL och som avgör vad som är tillräcklig stor friyta lämplig för lek och utevistelse. Kommunen anser att planförslaget möjliggör samt har möjlighet för friytor för lek och utevistelse på ett tillfredsställande avstånd.
4. (Samt punkt 5 och 6) Planförslaget har reducerats i antalet lägenheter sedan granskningsförslaget och till viss del ändrats i möjlig placering av huskroppar. Kommunen anser att barnens möjlighet till lek- och friytor är tillgodosedda.

Mathias och Helena

Med anledning av den utställda granskningshandlingen 2021-06-03 gällande Detaljplan för Slängomvägen Södra, kommer här en redogörelse för de synpunkter och invändningar vi har mot förslaget.

1. Typen av bebyggelse förändrar områdets karaktär på ett negativt sätt.

Såväl Hälltorp som stora delar av Nolgård består av byggnader i främst 1 och 1½ plan med några enstaka 2-planshus. Även om många befintliga tomter kan anses vara små är såväl befintlig bebyggelse som infrastruktur anpassade utifrån det vilket gör att de boende trivs bra. Att plötsligt bygga ett trettiotal "par-hus" i två fulla våningar passar inte alls in i boendemiljön och skulle förändra karaktären på hela området negativt. Såväl utsikten och insynen förändras rejält med hus så höga som 8,5 meter på "andra sidan gatan" och även karaktären på närområdet blir totalt förändrat med så pass höga byggnader som endast finns i ett mycket begränsat antal i dagsläget.

Kommentar: I det strategiskt övergripande politiska dokumentet, Översiktsplanen som antogs 2018 pekas Slängomvägen ut som en strategiskt bra plats för förtätning i form av blandad bebyggelse, så som flerbostadshus. Detta för att få en varierad bebyggelse i andra former än villor samt att med tanke på ekologisk mångfald och klimafförändring har Hammarö kommunen tagit ställning för hållbart byggande i sin

översiktsplan. Att bygga tätare är en metod att minska miljöpåverkan på varje tillkommande bostad.

I detaljplanen för Slängomvägen möjliggörs för större områden planlagda för PARK där möjlighet för träd, buskar med mera kan placeras för att minska möjligheten till insyn till planområdet.

2. Typen av bebyggelse förtätar området på ett orimligt sätt.

I och med att befintliga områden i stort sett uteslutande består av mindre enfamiljshus är befolkningstätheten i området på en nivå som radikalt kommer att förändras om den planerade bebyggelsen genomförs. Allt från gång-, cykel- och bilvägar till grönområden, lekplatser och förskoleplatser är anpassade utifrån befintlig befolkningstäthet och kommer att påverkas mycket negativt av den, i förhållande till omkringliggande områden, extremt befolkningstäta bebyggelse som planeras. T.ex. används den lekplats som hänvisas till i planförslaget som ligger vid Dahliavägen redan idag av många barnfamiljer boende på Hälltorp och ett trettiotal fler barnfamiljer skulle skapa dels ett för hårt tryck på lekplatsen men också påverka ljud- och lugnmiljö för de närliggande fastigheterna på ett mycket negativt sätt. Rimligtvis borde det inte bara ges möjlighet för lekplats inom planområdet utan ställas krav på byggnation av lekplats för att hantera områdets behov på egen hand.

Kommentar: Planområdet är utpekad i Översiktsplanen som strategiskt bra läge för förtätning med blandad bebyggelse. Se kommentar ovan om förtätning av området.

Planförslaget möjliggör yta för lek och föreningsaktiviteter inom planområdet. Att ställa krav på en lekplats i samband med nybyggnation i en detaljplan är inte förenligt med Plan- och bygglagen, utan PBL 8 kap. 9 § står att när en obebyggd tomt ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller flerbostäder ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Det är kommunen som har ansvar för planläggning och bygglovsprövning enligt PBL och som avgör vad som är tillräcklig stor friyta lämplig för lek och utevistelse. Kommunen anser att planförslaget möjliggör samt har möjlighet för friytor för lek och utevistelse på ett tillfredsställande avstånd. I en detaljplaneprocess redovisas platsens alla förutsättningar, bland annat avstånd till närliggande lekplatser men även om det finns närliggande grön-, rekreation och naturområden, vilket även också är möjliga platser för barn och ungdomar att vistas. Mer om detta går att utläsa i planbeskrivningen vid stycket om "Friytor" (sid 17) samt se kommentar ovan om lek-och friytor.

3. Ökningen av trafik med över 25 % p.g.a. den planerade bebyggelsen skapar en ökad risk för barnen som idag bor i området och även inflyttande barn till det nya området.

Det finns redan idag många barn i förskole- och yngre skolålder i områden kring den planerade bebyggelsen och utifrån det som framgår i planhandlingen kan man förvänta sig ytterligare ett femtiotal inflyttade barn på området.

Gång- och cykelvägen längs med Slängomvägen är redan idag en alltför kort buffert mellan de många barnen på Hälltorp och trafiken på vägen. Under stora delar av dygnet är det mycket bilar och hastigheten ofta över den tillåtna vilket redan idag är en risk för de barn som bor i området. Att vilja förtäta trafiken på Slängomvägen med över 25 % är häpnadsväckande då man samtidigt räknar med stora mängder nyinflyttade barn i unga åldrar och det inte planeras några som helst åtgärder för att komma tillrätta med befintliga trafikrisker. Högsta tillåtna hastighet på Slängomvägen borde sänkas med fler fysiska hinder för att säkerställa att maxhastighet inte överskrids. Många barn i området går, cyklar och leker längs Slängomvägen och det är oansvarigt av kommunen att inte ta risken för allvarliga olyckor på allvar. Detta gäller alltså inte bara precis vid planområdet utan påverkar hela Slängomvägen eftersom trafiken beräknas öka rejält längs hela Slängomvägens sträckning så det räcker inte med ett övergångsställe på ett ställe för att dämpa hastigheterna.

Kommentar: Synpunkter på trafiksituation och förbättringsförslag för Slängomvägen skickas till Serviceförvaltningen för vidare utredning och eventuell åtgärdsplanering. En GC-passage från planområdet över Slängomvägen är planerad, vilket även kommer fungera som en hastighetssänkande åtgärd.

Då planförslaget har reviderats och planens syfte är att möjliggöra för radhus i form av 26 lägenheter sedan granskningsförslaget blir även ökningen av biltrafik på Slängomvägen mindre. Trafiksäkerhet behandlas inte i detaljplanprocessen för detaljplan Slängomvägen då det anses att detaljplanens genomförande inte medför en betydande påverkan på närliggande trafik. Läs ovan om ytterligare svar om trafiksäkerheten på Slängomvägen.

4. Ökningen av trafik med över 25 % p.g.a. den planerade bebyggelsen höjer bullernivåer för befintliga boende i området till oacceptabla nivåer.

I planhandlingen avhandlas buller- och luftmiljösituationen för det nya området och där konstateras att det enligt förslaget kommer att vara tillfredsställande för de som flyttar dit. Men hur tänker man kring befintliga boende i området? De befintliga husens uteplatser är byggda betydligt närmre än så, speciellt längre ner på Slängomvägen. När Hälltorp och Tangovägen bebyggdes fanns inte det nya området i planerna och avstånden från uteplatserna till Slängomvägen är därför kortare än för det nya området. Eftersom många redan idag väljer att använda Slängomvägen som genomfart under rusningstrafik kan man anta att en stor del av trafikökningen kommer att drabba boende längs hela Slängomvägen, dvs även boende på t.ex. Hambovägen, Mazurkavägen och Schottisvägen. Samtidigt saknas det helt skydd för befintliga boende och man räknar med en trafikökning på över 25 % på Slängomvägen utan att ta någon som helst hänsyn till de som redan bor i området. I planen anges att området räknas som

"country" då det bara är bebyggelse på ena sidan Slängomvägen. Ett problem är ju dock att planerad bebyggelse ändrar på just detta faktum – efter byggnation av planområdet är det ju bebyggelse på båda sidor Slängomvägen!?

Kommentar: Frågor om buller på befintlig bebyggelse behandlas av Miljö- och byggnadsnämnden.

Den tilltänkta bebyggelsen enligt detaljplanen är i en sådan begränsad grad att dess genomförande kommer marginellt påverka buller- och luftmiljön för närliggande bebyggelse kring planområdet.

Ytterligare bullerutredning har tillkommit efter granskning. Därmed har planbeskrivningen justerats vid rubriken "Störningar", under stycket om "vägtrafik" (sid 20).

Läs vidare om svar till synpunkter kring trafik och buller ovan. För att sammanfatta från planbeskrivningen och utredningen med bullerberäkningsprogrammet är att för befintlig bostadsbebyggelse i närheten av planområdet så klaras riktvärdena för ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad redan idag och att det inte kommer att påverkas av ett plangenomförande.

Att planområdet angavs som "country" i bullerberäkningsprogrammet är baserat på detaljplaneområdets lokalisation, då det ligger i en tätbebyggelse. Hade planområdet varit placerat närmare ett centrum eller stad hade området klassat som "city" då det innebär andra förutsättningar för hur ljudet färdas och studsar mellan byggnader bland annat. Av de två alternativen i bullerberäkningsprogrammet stämde alternativet "country" in mer än alternativet "city".

5. Anläggning av en parkeringsplats för ett 60-tal bilar

Vad jag vet finns det inte ett enda bostadsområde på hela Hammarö som har en så stor parkeringsplats att den rymmer över 60 bilar om det inte finns några servicefunktioner i den direkta närheten och det är helt oacceptabelt att anlägga en så stor parkeringsplats i vårt område. Som jämförelse skulle den exempelvis bli i paritet med parkeringen vid ICA Supermarket i Skoghall och betydligt större än den vid kommunhuset i Skoghall. En parkeringsplats av en sådan storlek i ett bostadsområde passar överhuvudtaget inte in i området.

Den typen av stor parkeringsplats som planeras kommer att inbjuda till långtidsparkering av husbilar och husvagnar vilket kommer se oerhört tråkigt ut. Det är också välkänt att stora parkeringsplatser har en tendens att dra till sig olika typer av kriminalitet som utöver det uppenbara att göra inbrott i parkerade bilar även skapar en plattform för annat i skydd av mörker och utan direkt närhet till husen.

Det minsta kravet vid den här typen av bebyggelse vore att parkeringsplatser skapas i direkt anslutning till respektive hus för att minimera risken att dra på sig ovanstående problem.

Att kommunen endast tar hänsyn till kommande boende inom planområdet visar på en häpnadsväckande arrogans och total brist på hänsyn och förståelse och visar tydligt att man inte bryr sig om de befintliga kommuninvånare som redan bor i området. Att i sina kommentarer till samrådsyttrande till och med skriva ut att tanken är att de nyinflyttade ska ha en bilfri miljö är minst sagt provocerande och en tydlig passning till oss som redan bor i området att vår boendemiljö tydligt prioriteras ner till förmån för det nya området.

Kommentar: Antalet parkeringsplatser har reducerats sedan granskningsförslaget i och med att planförslaget har reviderats och planens syfte är att möjliggöra för radhus i form av 26 lägenheter. Antalet parkeringsplatser enligt skissförslaget är efter kommunens parkeringsnorm. Antalet parkeringsplatser kan dock komma att reduceras ytterligare i samband med bygglovet.

Detaljplaneförslaget kan endast planera för inom planområdet och redogöra för konsekvenser av planens genomförande för utanför planområdet. Angående planförslagets påverkan kring ökning av trafik och buller utanför området, se svar till synpunkter ovan.

Den parkering som planförslaget föreslår är en privat parkering som endast är till för de boende och besökande i området.

6. Förutsättningarna för de boende på Dahliavägen och Malvavägen som har tomter ut mot Slängomvägen förändras dramatiskt.

Området med de kringliggande vägarna planerades och byggdes utifrån vissa givna förutsättningar gällande befolkningstäthet, trafik, insyn med mera. Med en byggnation på det aktuella området förändras förutsättningar fundamentalt vad gäller såväl inne- som utemiljö för många på Hälltorp och då främst de på Dahliavägen och Malvavägen med tomt mot Slängomvägen.

Den planerade bebyggelsen kommer att öka mängden liv och rörelse på gång- och cykelvägarna i området avsevärt precis som biltrafiken ökar på Slängomvägen. Det innebär att de med tomt ut mot dessa vägar får en stökigare miljö med konstant rörelse och insyn i sina trädgårdar. Dessutom är den planerade bebyggelsen så pass hög att det kommer att vara insyn till såväl trädgårdar som övervåningar på befintliga hus oavsett hur höga häckar eller plank det byggs.

I kommunens kommentar till samrådsyttrande anges att nya hus kommer att byggas med ett avstånd på ca 35 meter från Dahliavägen. Det är inte ens ett svar på själva frågan/yttrandet på denna punkt utan visar återigen på kommunens totala brist på vilja att tillgodose behov som befintliga boende i området har! Att husen byggs 35 meter ifrån Dahliavägen gör inte att

mängden liv och rörelse eller biltrafik på gång-, cykel- och bilvägar blir mindre varken vad gäller buller eller allmänt stök. Att det byggs 35 meter ifrån hjälper knappast i övrigt heller då husen ska tillåtas vara 8,5 meter höga vilket i det närmaste kommer att upplevas som höghus för befintliga boende då det nya området dessutom byggs på en högre marknivå än t.ex. Dahliavägen.

Kommentar: Planförslaget möjliggör för att förlänga cykelvägen i planens västra del för att gå ihop med cykelvägen vid Tangovägen vilket ämnar underlätta för trafiken på gång- och cykelvägen längs med Slängomvägen samt att ytterligare en GC-passage söder om infarten till planområdet är planerad. Detta för att skapa möjligheter för säkra passager över Slängomvägen.

Planen genomförande anses inte medföra en betydande påverkan på närliggande trafik på gång- och cykelvägen samt biltrafiken på Slängomvägen att det krävs speciella åtgärder.

Planförslaget har reviderats och planens syfte är att möjliggöra för radhus i form av 26 lägenheter. Meningen med kommunens yttrande i samråd om husen kommer byggas cirka 35 meter från Dahliavägen är för att påvisa att husen kommer placeras på ett så pass stort avstånd att det försvårar möjligheten till insyn till- och från nytilkomna hus. Det högsta tillåtna nockhöjden (från markplan uppnocken på huset) får max vara 8,5 meter med en vinkel om 22 – 27 grader. Det resulterar i att byggnaderna kommer ha en bygghöjd om ca 6,5 meter. Samtidigt är marken på planområdet lägre än på Tangovägen vilket gör att höjdskillnaden mellan Tangovägen och den nya bebyggelsen harmoniseras och upplevs på samma nivå mot exempelvis Dahliavägen. Kommunen anser därmed att tillkommande byggnationer har en lämplig byggnadshöjd sett till omgivande bebyggelse.

Angående ytterligare svar om trafik se ovanstående kommentarer.

7. Förutsättningar för de boende på Tangovägen förändras dramatiskt.

När de boende på Tangovägen byggde sina hus för några år sedan flyttade de in till ett lugnt och avskilt område med skog och ett fåtal enfamiljshus runt omkring sig. Att plötsligt planera ett bostadsområde med ett trettiotal bostäder med ett hundratal boende i direkt anslutning till Tangovägen känns helt orimligt och förändrar fundamentalt förutsättningarna för de boende på Tangovägen såväl direkt som indirekt med alla förändringar kring utsikt, buller, trafik- och boendeförtätning med mera. Att det finns stöd för den planerade bebyggelsen i översiktsplan som kommunen skriver i sina kommentarer till samrådsyttranden är naturligtvis sant rent formellt. Det innebär dock inte att kommunen måste ge tillåtelse till ett 30-tal lägenheter på en höjd av 8,5 meter som förstör för övriga boende i området utan kommunen kan bry sig om sina befintliga invånare och istället föreslå en mindre tät bebyggelse i lägre höjd istället för att gömma sig bakom en översiktsplan.

Kommentar: Översiktsplanen är kommunens mest strategiska politiskt antagna dokument som är vägledande för kommunens visioner och ambitioner. I översiktsplanen är området utpekade som ett strategiskt bra läge att förtäta i form utav flerbostadshus för att få en mer varierad bebyggelse bland annat.

När detaljplanen för Tangovägen togs fram möjliggjordes det även för blandad bebyggelse i form utav villor eller flerbostadshus med max 8–18 tomter som fick upprättas i två våningar. På Tangovägen finns alltså ingen reglerad bygghöjd. Efter detaljplanen för Tangovägen var färdig antogs nya översiktsplanen där området pekades ut som en strategisk bra plats att kunna variera boenden i området i form utav bland annat flerbostadshus, detta för att passa in med detaljplanen på Tangovägen för att bygga vidare på det tilltänkta området. Projektering av Tangovägen startade dock efter att Översiktsplanen antogs år 2018 där kommunen tydligt visat sina visioner och ambitioner för förtätning kring Slängomvägen samt att förutsättningarna för området är beskrivet.

8. Förutsättningarna för boende på Nolgård 1:143 förändras dramatiskt.

De boende på i närhet till planområdet går enligt förslaget från att ha ett enda grannhus på sin sida Slängomvägen till ett trettiotal och den skog som angränsar till i stort sett hela deras norra tomtgräns kommer att ersättas av bostadshus, inte bara ett fåtal enfamiljshus eller liknande utan ett helt bostadsområde på en mycket liten yta.

Kommentar: Alla boende i närhet till området har fått underrättelse om detaljplaneprocessen samt information om dess innehåll i samråd och granskning där möjlighet har getts för att kunna lämna sina åsikter om förslaget.

9. Trafikmiljön för samtliga boende i hela områden på såväl Hälltorp som Nolgård förändras fundamentalt.

Redan idag är trafiken på Slängomvägen ett problem för de boende längs vägen. Detta mycket på grund av att trafiksituationen i Nolgårdsrondellen inte fungerar tillfredsställande i tider av mycket trafik. Många som bor på bland annat Hammar och Götetorp väljer idag att använda Slängomvägen för genomfart till Nolgårdsrondellen för att undvika köer och få en lättare och snabbare väg in i rondellen och därmed ut på Hammaröleden in till Karlstad eller motsvarande åt andra hållet på vägen hem. Inte nog med att det innebär högre trafikdensitet och buller utan det sker dessutom ofta i höga hastigheter då man vill försöka tjäna ytterligare tid i en redan stressad vardag.

Att i den situationen planera för ytterligare ca 200 in- och utfarter till området känns konstigt och kommer att spä på situationen ytterligare. Trafiksituationen på Slängomvägen kommer försämrats inte bara för de boende i absolut närhet till den planerade bebyggelsen utan kommer att påverka samtliga boende på såväl Hälltorp som Nolgård.

En rimlig åtgärd oavsett detaljplan eller inte vore att förbjuda genomfart på Slängomvägen mellan förslagsvis Tangovägen och Nolgårdsvägen samtidigt som man sänker den högsta tillåtna hastigheten till 30 km/tim. Det vore också önskvärt att ställa upp hinder i syfte att sänka hastigheten på de fordon som kör på Slängomvägen som t.ex. stora blomlådor eller liknande.

Eftersom det inte heller kommer att finnas tillräckligt med förskoleplatser till de barn som flyttar in kommer de boende rimligtvis att tvingas använda bil för såväl hämtning som lämning vid förskola vilket ytterligare ökar trafiktrycket.

I planhandlingen skriver kommunen "Närmaste busshållplats, Hälltorp, finns cirka 50 meter söder om planområdet. Busshållplatsen har kontinuerliga avgångar till Skoghall." Den enda buss som trafikerar den aktuella hållplatsen är Värmlandstrafik linje 914 som är anropsstyrd och överhuvudtaget inte stannar på hållplatsen om anrop inte gjorts. Att kalla det för kontinuerliga avgångar känns verklighetsfrånvänt och visar att kommunen inte brytt sig om att fördjupa sig i frågan om kollektivtrafik överhuvudtaget utan förlitar sig på att de nyinflyttade ska använda bil. Detta gör att ovan nämnda problem med trafiksituationen längs hela Slängomvägen åter igen kommer i ljuset.

Kommentar: Synpunkter på trafiksituation och förbättringsförslag för Slängomvägen skickas till Serviceförvaltningen för vidare utredning och eventuell åtgärdsplanering.

Planförslaget anses inte bidra till en sådan väsentlig ökning på Slängomvägen enligt utförd beräkning om ökning av trafiken (som finns att utläsa i avsnittet "Trafik" i planbeskrivningen, sid 17) att det krävs särskilda åtgärder för att genomföra detaljplaneförslaget. Trafiksäkerhet utanför planområdet eller som inte påverkas av planens genomförande behandlas inte i detaljplaneprocessen. Se tidigare kommentarer om trafiken på Slängomvägen ovan. Däremot planeras ytterligare en GC-passage söder om infarten till planområdet som kan komma att fungera som en hastighetssänkande åtgärd.

Planbeskrivningen anger vilka förutsättningar planområdet har, bland annat närhet till kollektivtrafik. Planbeskrivningen har ändrat beskrivningen för den anropsstyrda trafiken vid Slängomvägen.

10. Ett redan hårt tryck på skol- och förskoleplatser för de befintliga boende i området försämrats ytterligare.

Som alla med barn i förskole- eller skolålder på Hammarö vet är det ingen enkel sak att få plats där man önskar redan i nuläget och samtliga förskolor i närområdet har redan kö. Att, som kommunen gör, konstatera i planhandlingen att det kan uppstå behov av förskoleplatser när man planerar för inflytt av ett trettiotal barnfamiljer till ett område utan att ha något som helst förslag på lösning är förbluffande nonchalant. Att behovet av förskoleplatser utreds är inte på långa vägar

tillfredsställande utan jag tror att de flesta kan konstatera, utan att göra någon utredning, att behovet kommer att öka om det flyttar in ett femtiotal barn i området.

Att "se över" situationen för framför allt förskoleplatser i området är inte tillräckligt om man ska medge inflyttning av ett trettiotal barnfamiljer i området. Denna granskning måste såklart vara klar och beslut tagna som säkerställer lösningar på situationen naturligtvis vara klubbade innan man klubbar detaljplan som medger den här bebyggelsen.

Kommentar: Kommunen bedömer att det finns kapacitet för fler nya elever i befintliga förskolor, grundskolor och gymnasium efter att bland annat nybyggnationer av större förskolor som Mörmoskogen och Anneberg står klara samt grundskola som Götetorp.

Kommunen ser över ytterligare framtida behov för förskolor på Nolgårdområdet samt lämpliga placeringar.

11. Specifikt närliggande fastighet till planområdet

Enligt skiss/bild på sida 13 i den aktuella granskningshandlingen är in-och utfarten för det planerade området tänkt att ligga mittemot den gång-/cykelväg som går in från Slängomvägen till Dahliavägen. Det innebär att fastigheten på Dahligavägen kommer att belastas extremt hårt vad gäller buller- och, främst, ljusstörningar från det nya området.

När VA drogs inför byggnation av Tangovägen var ordinarie infart till Hälltorp avstängd under en längre period och den aktuella GC-vägen användes då som infart för stora delar av Hälltorp. Under den tiden gick det knappt att bo i huset då strålkastare lyste rakt in i såväl kök som sovrum på nedervåningen och även i det uterum som finns byggt. Störningarna från framför allt strålkastarljus var så pass störande att vi inte längre kunde nyttja köket till att äta utan började äta samtliga måltider i vardagsrummet. Sovrummet blev inte heller brukbart utan vi fick flytta in barnen i ett och samma sovrum på övervåningen och själva ta över det andra sovrummet och låta sovrummet på nedervåningen stå oanvänt. Det säger sig självt att en sådan situation är ohållbar i längden.

Det här är extremt allvarligt då vi som bor på fastigheten känner oss tvingade att flytta om det planerade området blir av och har redan kontaktat mäklare för att leta efter nytt boende och värdera vårt befintliga hus (det är alltså inget tomt prat). Inte nog med att vi tvingas flytta oss själva och våra barn från hela vår sociala trygghet utan vi kommer också få lägre betalt för vårt hus då potentiella köpare ryggar när de får se den tänkta detaljplanen.

Med det planerade området kommer strålkastarljuset endast några meter ytterligare bort från vår husfasad och det kommer samtidigt att vara en stor mängd parkeringsplatser riktade rakt mot vårt hus. Växtlighet kommer inte att hjälpa mot detta vilket vi vet med säkerhet då våra egna, väl tilltagna häckplanteringar inte hjälpte överhuvudtaget under den nämnda perioden.

Buller har vi inte ens nämnt men det kommer självklart också att öka dramatiskt bara några meter från vårt sovrum vilket kommer att bidra till en ohållbar miljö för oss i såväl kök som sovrum.

Hur har Hammarö kommun tänkt att lösa vår situation och kompensera oss för allt detta??

Kommentar: När bygglov söks för ny/tillbyggnation och startbeskeds ges så innebär även det rätten att få projektera och genomföra byggnationen. Vid all form av byggnation så tillkommer tillfällig ökning av buller och ljus under en begränsad tid. Vid tillfällig ökning av buller och ljus, som vid exempelvis byggnationen av VA-utbyggnaden för Tangovägen, är det tillåtet att riktvärdena får överskridas men att själva arbetet rekommenderas att utföras inom vanliga arbetstid. Detta enligt Naturvårdsverket allmänna råd om buller för byggsplatser (till 2 kap. och 26 kap. 19 § MB).

Till viss del kommer buller och ljus från bilar att öka till och från planområdet. Dock anses planens genomförande inte vara i sådan omfattning att dess genomförande kommer ha en betydande påverkan på människors hälsa och säkerhet, varken inom eller utanför planområdet.

Angående buller, se kommentarer ovan.

Sammanfattningsvis är det chockerande att kommunen överhuvudtaget föreslår den här typen av bebyggelse på den här platsen. En kan inte låta bli att tänka att enda sättet den här idén överhuvudtaget skulle komma i fråga är om det finns en jävsituation i sammanhanget där "någon känner någon" eller, ännu värre, att det finns ett ekonomiskt incitament någonstans för att driva igenom en så fullkomligt huvudlös detaljplan. Det kanske vore på sin plats att kommunen eller media gjorde en genomgång av vilka kopplingar kommunens förtroendevalda har till byggbolag och andra intressenter?

Att föreslå så betydande ingrepp i boende- och levnadsmiljön för hundratals befintliga boende i området till förmån för nyinflyttade och ekonomisk vinst för privata byggbolag visar tydligt att förtroendevalda och tjänstemän på Hammarö kommun inte arbetar för det bästa för de boende i kommunen utan styrs av helt andra intressen.

Att Hammarö är en inflyttningskommun är naturligtvis positivt och att vissa områden bebyggs som inte tidigare haft någon större bebyggelse är inget konstigt i sig och hade förslaget varit att på sikt bygga 8–10 fristående enfamiljshus så hade vi inte haft några som helst synpunkter på det utan tyckt att det var en naturlig utveckling för området.

Om kommunen hade det bästa för de boende på Hammarö för ögonen skulle de inte låta de privata byggbolagen göra precis som de ville utan istället kravställa t.ex. den här typen av projekt för att säkerställa att befolkningstäthet, grönytor, lekplatser, trafiksituationer med mera hålls kvar på rimliga nivåer och att byggbolagen istället för att maximera sina vinster tvingades använda en del av marken till annat än byggnader och parkeringsplatser.

Vi utgår ifrån att förslaget på ny detaljplan revideras från grunden och att nästa förslag på sin höjd är att bygga ett antal fristående enfamiljshus som, även om det också skulle öka trycket på trafik, buller och förskoleplatser, åtminstone skulle harmonisera med övriga delar av områdena kring Hälltorp/Nolgård vad gäller typ av bebyggelse och befolkningstäthet och inte innebära samma typ av förödande ingrepp i livet för oss som boende i området.

Kommentar: Fastigheten Nolgård 1:212 köptes år 2017 av tidigare ägare genom en privat försäljning som kommunen inte var iblandad i. Varje fastighetsägare har rätten att välja vad den önskar att upplåta på sin egen fastighet. Fastighetsägaren önskade att pröva markens lämplighet för flerbostadshus och ansökte om planbesked. Kommunen ansåg att förslaget följde Översiktsplanens vision om att förtäta området kring Slängomvägen med flerbostadshus, för att få varierad bebyggelse i området. Därefter startade en planprocess där detaljplaneförslaget har formats efter exploatörens vilja, inkomna synpunkter, utförda undersökningar och kommunens vision för platsen. Slutresultatet är antagandehandlingarna som är en sammansättning av alla överväganden under detaljplansprocessen.

Andrea och Niklas

Med anledning av kungörelsen för samråd kring detaljplan för Slängomvägen Södra, Hammarö kommun, kommer här en redogörelse för de synpunkter och invändningar jag har mot förslaget.

1. Typen av bebyggelse förändrar områdets karaktär.

Såväl Hälltorp som Nolgård består av enfamiljshus i främst 1 och 1½ plan med några enstaka 2-planshus. Även om många befintliga tomter kan anses vara små är såväl befintlig bebyggelse som infrastruktur anpassade utifrån det vilket gör att de boende trivs bra. Att plötsligt bygga ett trettiotal "par-hus" i två fulla våningar passar inte alls in i boendemiljön och skulle förändra karaktären på hela området negativt.

Kommentar: Se kommentar ovan angående områdets karaktär.

2. Typen av bebyggelse förtätar området på ett orimligt sätt.

I och med att befintliga områden i stort sett uteslutande består av mindre enfamiljshus är befolkningstätheten i området på en nivå som radikalt kommer att förändras om den planerade bebyggelsen genomförs. Allt från gång-, cykel- och bilvägar till grönområden, lekplatser och förskoleplatser är anpassade utifrån befintlig befolkningstäthet och kommer att påverkas mycket negativt av den, i förhållande till omkringliggande områden, extremt befolkningstäta bebyggelse som planeras.

Kommentar: Se kommentar ovan angående förtätning av området.

3. ökningen av trafik med över 25 % p.g.a. den planerade bebyggelsen skapar en ökad risk för barnen som idag bor i området och även inflyttande barn till det nya området.

Det finns redan idag många barn i förskole- och yngre skolålder i områdena kring den planerade bebyggelsen och utifrån det som framgår i planhandlingen kan man förvänta sig ytterligare ett femtiotal inflyttade barn på området.

Gång- och cykelvägen längs med Slängomvägen är redan idag en kort buffert mellan de många barnen på Hälltorp och trafiken på vägen. Under stora delar av dygnet är det mycket bilar och hastigheten ofta över den tillåtna vilket redan idag är en risk för de barn som bor i området. Att vilja förtäta trafiken på Slängomvägen med över 25 % är häpnadsväckande då man räknar med stora mängder nyinflyttade barn i unga åldrar samtidigt som det inte planeras några som helst åtgärder för att komma tillrätta med befintliga trafikrisker utan tvärtom förväntas barnen, enligt planhandlingen, till exempel behöva ta sig 500 meter längs vältrafikerade vägar för att ta sig till en lekplats.

Kommentar: Se tidigare kommentarer angående trafiksäkerhet längs Slängomvägen och om lek- och friytor.

4. ökningen av trafik med över 25 % p.g.a. den planerade bebyggelsen höjer bullernivåer för befintliga boende i området till oacceptabla nivåer.

I planhandlingen avhandlas buller- och luftmiljösituationen för det nya området och där konstateras att det enligt förslaget kommer att vara tillfredsställande för de som flyttar dit. Men hur tänker man kring befintliga boende i området? De befintliga husen längs Slängomvägen har sovrum ut mot vägen, uteplatser som många gånger är byggda betydligt närmare vägen än så. Då många redan idag väljer att använda Slängomvägen som genomfart under rusningstrafik kan man anta att en stor del av trafikökningen kommer att drabba boende längs hela Slängomvägen, dvs även boende på t.ex. Hambovägen, Mazurkavägen och Schottisvägen. Samtidigt saknas det helt skydd för befintliga boende och man räknar med en trafikökning på över 25 % på slängomvägen utan att ta någon som helst hänsyn till de som redan bor i området.

Kommentar: Se tidigare kommentar angående buller och trafiksäkerhet längs Slängomvägen.

5. Anläggning av en parkeringsplats för över 60 bilar

Vad jag vet finns det inte ett enda bostadsområde på hela Hammarö som har en så stor parkeringsplats att den rymmer över 60 bilar om det inte finns några servicefunktioner i den direkta närheten och det är helt oacceptabelt att anlägga en så stor parkeringsplats i vårt område. Som jämförelse skulle den exempelvis bli i paritet med parkeringen vid ICA Supermarket i Skoghall och betydligt större än den vid kommunhuset i Skoghall. En parkeringsplats av en sådan storlek i ett bostadsområde passar överhuvudtaget inte in.

Den typen av stor parkeringsplats som planeras kommer att inbjuda till långtidsparkering av husbilar och husvagnar vilket kommer se oerhört tråkigt ut. Det är också välkänt att stora parkeringsplatser har en tendens att dra till sig olika typer av kriminalitet som utöver det

uppenbara att göra inbrott i parkerade bilar även skapar en plattform för annat i skydd av mörker och utan direkt närhet till husen.

Det minsta kravet vid den här typen av bebyggelse vore att parkeringsplatser skapas i direkt anslutning till respektive hus för att minimera risken att dra på sig ovanstående problem.

Kommentar: Planförslaget har reviderats och planens syfte är att möjliggöra för radhus i form av 26 lägenheter vilket innebär att behovet av antalet parkeringsplatser även har reducerats. Antalet parkeringsplatser enligt skissförslaget är efter kommunens parkeringsnorm. Antalet parkeringsplatser kan dock komma att reduceras ytterligare i samband med bygglovet. Se kommentar ovan angående parkering.

6. Förutsättningarna för de boende på Dahliavägen och Malvavägen som har tomter ut mot Slängomvägen förändras dramatiskt.

Området med de kringliggande vägarna planerades och byggdes utifrån vissa givna förutsättningar gällande befolkningstäthet, trafik, insyn med mera. Med en byggnation på det aktuella området förändras förutsättningar fundamentalt vad gäller såväl inne- som utemiljö för många på Hälltorp och då främst de på Dahliavägen och Malvavägen med tomt mot Slängomvägen.

Den planerade bebyggelsen kommer att öka mängden liv och rörelse på gång- och cykelvägarna i området avsevärt precis som biltrafiken ökar på Slängomvägen. Hur mycket trafik klarar vägen av? Redan idag så vibrerar det i husen när tyngre fordon passerar. Det innebär också att de med tomt ut mot dessa vägar får en stökigare miljö med konstant rörelse och insyn i sina trädgårdar. Dessutom är den planerade bebyggelsen så pass hög att det kommer att vara insyn till såväl trädgårdar som övervåningar på befintliga hus oavsett hur höga häckar eller plank det byggs.

Kommentar: Slängomvägen bedöms ha god kapacitet för dagens trafik samt tillkommande efter planens genomförande.

Se tidigare kommentarer angående trafik på Slängomvägen och insyn ovan.

7. Förutsättningar för de boende på Tangovägen förändras dramatiskt.

När de boende på Tangovägen byggde sina hus för några år sedan flyttade de in till ett lugnt och avskilt område med skog och ett fåtal enfamiljshus runt omkring sig. Att plötsligt planera ett bostadsområde med ett trettiotal bostäder med ett hundratal boende i direkt anslutning till Tangovägen känns helt orimligt och förändrar fundamentalt förutsättningarna för de boende på Tangovägen såväl direkt som indirekt med alla förändringar kring utsikt, buller, trafik- och boendeförtätning med mera.

Kommentar: Se tidigare kommentar om planområdets placering ovan.

8. Förutsättningarna för boende på Nolgård 1:143 förändras dramatiskt.

De boende på Nolgård 1:143 går enligt förslaget från att ha ett enda grannhus på sin sida Slängomvägen till ett trettiotal och den skog som angränsar till i stort sett hela deras norra tomtgräns kommer att ersättas av bostadshus. Dessutom kommer infarten till deras hus, som idag är helt enskild och endast används av dem, att göras om till en infart som ska användas av hela det nya området vilket, enligt planhandlingen, innebär ca 200 bilar per dygn som ska köra precis vid deras hus. Minst sagt en dramatisk förändring till det negativa av levnadssituationen för de boende på Nolgård 1:143!

Kommentar: Planområdet kommer att få en egen infart till det nya bostadsområdet, ungefär där infarten till bostaden på fastigheten Nolgård 1:212 finns idag. Alla boende i närhet till området har fått underrättelse om detaljplaneprocessen i samråd och samt information om dess innehåll i samråd och granskning där möjlighet har getts för att kunna lämna sina åsikter om förslaget.

9. Trafikmiljön för samtliga boende i hela områdena på såväl Hälltorp som Nolgård förändras fundamentalt.

Redan idag är trafiken på Slängomvägen ett problem för de boende längs vägen. Detta mycket på grund av att trafiksituationen i Nolgårdsrondellen inte fungerar tillfredsställande i tider av mycket trafik. Många som bor på bland annat Hammar och Götetorp väljer idag att använda Slängomvägen för genomfart till Nolgårdsrondellen för att undvika köer och få en lättare och snabbare väg in i rondellen och därmed ut på Hammaröleden in till Karlstad eller motsvarande åt andra hållet på vägen hem. Inte nog med att det innebär högre trafikdensitet och buller utan det sker dessutom ofta i höga hastigheter då man vill försöka tjäna ytterligare tid i en redan stressad vardag. Hammaröleden är redan idag en av Värmlands mest trafikerade vägar.

Att i den situationen planera för ytterligare ca 200 in- och utfarter till området känns konstigt och kommer att spä på situationen ytterligare. Trafiksituationen på Slängomvägen kommer försämrats inte bara för de boende i absolut närhet till den planerade bebyggelsen utan kommer att påverka samtliga boende på såväl Hälltorp som Nolgård.

Har ni kollat hur mycket mer utsläpp det blir i bostadsområdet då det blir 200 mer bilturer per dygn, skulle vilja ha den kalkylen ni gjort på det?

Kommentar: Angående Hammaröleden är Trafikverket väghållare.

För synpunkten om trafik på Slängomvägen, se tidigare kommentarer ovan.

Mörmovägen utanför kommunhuset har cirka 4 000 fordon per dygn.

Slängomvägen har cirka 1 000 fordon på dygn. Vid Skoghalls centrum är det inget problem angående utsläpp eller luftföroreningar. Plangenomförandet bedöms därav inte innebära en sådan ökning att en undersökning om luftpåverkan i samband med ett plangenomförande behöver tas fram.

En rimlig åtgärd oavsett detaljplan eller inte vore att förbjuda genomfart på Slängomvägen mellan förslagsvis Tangovägen och Nolgårdsvägen samtidigt som man sänker den högsta tillåtna hastigheten till 30 km/tim. Det vore också önskvärt att ställa upp hinder i syfte att sänka hastigheten på de fordon som kör på Slängomvägen som t.ex. stora blomlådor eller liknande.

Eftersom det inte heller kommer att finnas tillräckligt med förskoleplatser till de barn som flyttar in kommer de boende rimligtvis att tvingas använda bil för såväl hämtning som lämning vid förskola vilket ytterligare ökar trafiktrycket.

I planhandlingen skriver kommunen "Närmaste busshållplats, Hälltorp, finns cirka 50 meter söder om planområdet. Busshållplatsen har kontinuerliga avgångar till Skoghäll." Den enda buss som trafikerar den aktuella hållplatsen är Värmlandstrafik linje 914 som är anropsstyrd och överhuvudtaget inte stannar på hållplatsen om anrop inte gjorts. Att kalla det för kontinuerliga avgångar känns verklighetsfrånvänt och visar att kommunen inte brytt sig om att fördjupa sig i frågan om kollektivtrafik överhuvudtaget utan förlitar sig på att de nyinflyttade ska använda bil.

Kommentar: Se ovanstående kommentarer om trafiksäkerhet på Slängomvägen samt om kollektivtrafik.

10. Ett redan hårt tryck på skol- och förskoleplatser för de befintliga boende i området försämrats ytterligare.

Som alla med barn i förskole- eller skolålder på Hammarö vet är det ingen enkel sak att få plats där man önskar redan i nuläget och samtliga förskolor i närområdet har redan kö. Att, som kommunen gör, konstatera i planhandlingen att det kan uppstå behov av förskoleplatser när man planerar för inflytt av ett trettio-tal barnfamiljer till ett område utan att ha något som helst förslag på lösning är förbluffande nonchalant. Att behovet av förskoleplatser utreds är inte på långa vägar tillfredsställande utan jag tror att de flesta kan konstatera, utan att göra någon utredning, att behovet kommer att öka om det flyttar in ett femtiotal barn i området. Det vore rimligt att kommunen utredde den här frågan och hade ett lösningsförslag innan man föreslår den här typen av bebyggelse.

Kommentar: Se ovanstående kommentarer angående förskole/skolplatser.

11. Ingen hänsyn har tagits till varken befintliga barn som bor i området eller inflyttande barn till det nya området vad gäller utemiljö.

I planhandlingen konstaterar kommunen att det inte finns någon allmän lekplats i närområdet utan att barn och ungdomar hänvisas till Nolgårds förskola eller Jonsbols lekplats (500 meter bort). Då skolgården på Nolgårds förskola inte ens har några gungor ställer jag mig tvekan till de faktiska möjligheterna för barn att kunna utföra någon vidare lek där och då kommunen också hänvisar till kvällstid antar jag att man också syftar på ungdomar i den nya bebyggelsen och jag undrar då vad på en skolgård till en förskola som skulle kunna locka ungdomar att vara där? Att barn på egen hand skulle ta sig till Jonsbols lekplats 500 meter bort är inte aktuellt då det är en

lång väg dit längs vältrafikerade vägar och det saknas övergångsställen för att ens kunna ta sig dit utan att korsa dessa vägar på ett bra sätt. Några "grönområden som inbjuder till spontanlek" finns knappast i närområdet vilket kommunen anser, det vore intressant om kommunen kunde specificera vilka områden man har i åtanke. Det skogsområde som kommunen tar upp under "rekreation" öster om planområdet kan knappast vara aktuellt då det består av ogallrad, svårgenomtränglig barrskog och ligger dessutom 50-100 meter ifrån Skoghallsleden och ter sig som en högst olämplig plats för barn att leka på.

Kommentar: Planbeskrivningen beskriver att "öster om planområdet ligger ett mindre skogsområde", vilket bland annat används av hundägare.

Planbeskrivningen informerar om att området finns, sedan vem som väljer att vistas där är upp till varje individ.

Vidare fortsätter planbeskrivningen med att "tillgången till rekreationsområden är dock god inom närområdet", som exempelvis Mörmoskogen. Andra friytor i närheten är exempelvis grönytan norr om Mörmoskogen samt grönytan i sydväst som det tidigare varit en lekplats, väster om Astervägen. Se även ovanstående kommenterar angående barn och ungdomars möjlighet till lek- och friytor.

12. Den stora frågan är hur genomtänkt är detta och hur har ni tänkt, vi önskar svar på detta?

Kommentar: Översiktsplanen har tagit fram riktlinjer för kommunens kommande utveckling. En av dessa riktlinjer är att *Skapa en tätare bebyggelseutveckling av varierad karaktär*, vilket innebär att det är viktigt att bebyggelsen har flera funktioner och blandade boendeformer. Det ska finnas ett varierat bostadsbestånd anpassat till olika grupper i samhället. Genom att förtäta och bygga en varierad bebyggelse där flerbostadshus premieras, anpassas nuvarande bostadsbestånd för livets olika skeden. Att det blir en högre koncentration av människor inom ett område, gör att det blir lättare att skapa gemensamma mötesplatser där människor möts dagligen för att umgås, handla dagligvaror eller göra andra ärenden. Det minskar också risken för segregation.

Området är utpekad som en strategiskt bra yta för förtätning i Översiktsplanen som antogs 2018. Översiktsplanen pekar ut området vid Slängomvägen då kommunal service och infrastruktur finns i området. Kring planområdet finns olika former av flerbostadshus som vid Mazurkavägen och Hambovägen, vilket gör att det anses lämpligt att förtäta området med flerbostadshus.

13. Denna mätning som ligger med i dokumentet är inaktuell då trycket på Hammaröleden har ökat sedan 2017, Vi önskar en ny mätning.

De trafikmängder som har använts baseras på Trafikverkets mätningar på Skoghallsleden från år 2017 samt kommunens mätningar på Slängomvägen från år 2015. Väg Trafikmängd (fordon/årsdygn) Andel tung trafik (%) Hastighet (km/tim) Skoghallsleden 9 327 6,5 80

Slängomvägen 900 4 40 Tabell 1. Sammanställning av trafikmätningar från åren 2015 och 2017. Med trafikuppräkningsstal från Trafikverket (EVA) har trafikmängderna räknats upp till prognosticerat år 2040. Enligt basprognosen kommer trafiken för Hammarö att öka med 16 procent till år 2040. Dessa trafikmängder presenteras i tabell 2 och har också använts i bullerberäkningen. Väg Trafikmängd (fordon/årsdygn) Andel tung trafik (%) Hastighet (km/tim) Skoghallsleden 10 81"9 9 80 Slängomvägen t0445,5 40 Tabell2. Sammanställning av trafikmängder för prognosåret 2040. Vid mätningar år 2017 uppmättes 9327 fordon per årsmedeldygn (ÅDT). Andelen tung trafik var 6,5 procent (cirka 600 fordon). Planområdet ligger som närmast cirka 40–50 meter från Skoghallsleden. För att få en uppfattning om bullernivåerna från Skoghallsleden och Slängomvägen har bullerberäkningsprogrammet Nordic Road Noise använts. Då det enbart är vegetation mellan planområdet och Skoghallsleden har området klassats som country. Marken kring vägen bedöms till största delen bestå av gräsytor, varför den klassas som soft och därmed förväntas absorbera viss del av bullret.

Kommentar: Trafikverket är väghållare för Skoghallsleden, därav är det Trafikverket som genomför trafikmätningar och kommunen har normalt inte tillstånd att mäta på deras vägar. Det får kommunen endast göra i specifika fall. Detaljplanen för Slängomvägen södra bedöms inte vara av den karaktär där att en ny trafikmätning behövdes tas fram i syfte att få detaljplanen lämplig för att vinna laga kraft.

Planområdet sydöstra del ligger närmast Skoghallsleden och är på ett avstånd om över 50 meter från plangräns till vägkant på Skoghallsleden.

En ny bullerundersökning har genomförts sedan granskning. Se ovanstående kommentar angående buller samt planbeskrivningen (sid 19). Bullerutredningen är beräknat efter år 2040 trafikprognos. Därav anses bullerfrågan tillräckligt utredd i samband med detaljplaneprocessen.

Angående kommentar om valet av att klassa området som country i bullerberäkningsprogrammet Nordic Road Noise, se kommentar ovan.

Maud och Jan

Det enda sammanhängande skogspartiet på Hälltorp/Nolgård tas bort. Vilken miljöpåverkan kommer det att få främst med tanke på våra pollinatörer men också i framtiden då man räknar med längre torrperioder där Hammarö ligger sämst till i Värmland?

Hur är det tänkt när det gäller trafiksituationen? Redan idag används Slängomvägen som genomfartsled med hastigheter som klart överskrider den rådande hastighetsbegränsningen.

Kommentar: Med tanke på ekologisk mångfald och klimafförändring har Hammarö kommunen tagit ställning för hållbart byggande i sin översiktsplan. Att bygga tätare är en metod att minska miljöpåverkan på varje tillkommande bostad. Planens genomförande anses inte innebära en så pass betydande miljöpåverkan eller att dess lokalisering är av större vikt vid för klimafförändringar så som torka.

Hänsyn har dock vidtagits i detaljplanen för att möjliggöra för bevarande av grön- och naturområden samt begränsat byggrätten för att se till marken fortsatt är genomsläpplig för att kunna tillvarata dagvattnet lokalt inom planområdet upp till 50%. Detta för att området ska ha en sådan liten påverkan för bland annat pollinerare och annat djurliv i området.

Angående frågan om trafiksituationen på Slängomvägen, se tidigare kommentarer kring trafiksäkerhet på Slängomvägen.

Stig

Till kommunstyrelsen, Hammarö Kommun

Detaljplanen måste vara ett olycksfall i arbetet.

Här har man på Hammarö låtit en markägares ekonomiska intresse styra i stället för att prioritera ett värdigt boende.

Kommunen har planerat sju bostadsbyggnader (30 bostäder) med tillhörande 62 bilplatser och fullständigt otillräcklig yta för lek och samvaro.

Utesluter man den mittersta byggnaden (6 bostäder) skapas större avstånd mellan byggnaderna i öster och väster. Detta ger mindre insyn mellan byggnaderna och en lugnare miljö för lek och samvaro på en tre gånger så stor yta i områdets inre del.

Vill man, som Hammarö önskar, skapa blandad bebyggelse i form av villor, radhus etc skall man inte tränga ihop 30 bostäder på en liten, begränsad yta utan antingen minska antalet bostäder eller välja en större markyta!

Kommentar: Antalet bostäder har reducerats till ca 26 lägenheter sedan granskningsförslaget vilket även bidrar till minskat behov av antalet parkeringsplatser. Antalet parkeringsplatser enligt skissförslaget är efter kommunens parkeringsnorm. Antalet parkeringsplatser kan dock komma att reduceras ytterligare i samband med bygglovet.

Angående tillgänglighet till lek- och rekreationsplatser se tidigare ovanstående kommentarer.

Medverkande tjänstemän

Granskningsutlåtande är sammanställt av planarkitekter Wenxuan Zhang och Sandra Bood, kommunstyrelsens förvaltning, i samverkan med tjänstemän från andra förvaltningar.