



## ULRICEHAMNS KOMMUN

1(14)  
2015-03-04  
Dnr KS: 2012.0600

### **Detaljplan för Ubbarp 8:20 m fl**

Ulricehamns kommun  
Västra Götalands län

### **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

#### **HUR SAMRÅDET HAR GENOMFÖRTS**

Detaljplaneförslaget har varit föremål för samråd enligt PBL § 5:20 under tiden 20 januari – 17 februari 2014. Handlingar har sänts till berörda sakägare, kommunala och statliga myndigheter och organ.

Ett allmänt informationsmöte ägde rum på Stadshuset i Ulricehamn den 29 januari 2014.

Under samrådstiden har 14 skrivelser inkommit. Yttrandena sammanfattas och kommenteras nedan.

Eftersom namn på personer enligt personuppgiftslagen inte ska läggas ut på internet utan att personerna ifråga har tillfrågats, har inga fullständiga namn skrivits ut tillsammans med synpunkterna. Fullständiga handlingar finns dock på miljö- och samhällsbyggnadskontoret.

#### **STATLIGA VERK OCH MYNDIGHETER**

1. Länsstyrelsen
2. Trafikverket
3. SGI
4. Lantmäteriet
5. Räddningstjänsten
6. Polismyndigheten

#### **KOMMUNALA NÄMNDER, STYRELSER OCH BOLAG**

7. Ulricehamns Energi

#### **ÖVRIGA**

8. Skanova
9. Västtrafik
10. Majblommans
11. Cityföreningen
12. Fastighetsägarna
13. Ulricehamns ridklubb
14. Tolv fastighetsägare (Vist och Ubbarp)

# SAMMANFATTNING AV INKOMNA YTTRANDE MED KOMMENTARER

## STATLIGA VERK OCH MYNDIGHETER

### 1. Länsstyrelsen

Planförslaget strider mot intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för Ulricehamns stad (2008). Länsstyrelsen anser att, en utveckling av området enligt förslaget, inte kan uteslutas att medföra betydande påverkan på miljön inom området. Förslaget möjliggör 10,000 kvm handelsyta med utökningsmöjlighet och det kan betraktas som ett kvalificeras som ett köpcentrum vilket enligt plan och bygglagen ska miljöbedömas. (Se plan och bygglagen 4 kap 34§ 2:a stycket)

#### *Kommentar:*

*En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram. Den beskriver mer detaljerad planförslagets påverkan på kultur- och naturmiljön i området samt vilka eventuella åtgärder som kommer att vidtas.*

*Samråd har skett mellan kommun och länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och detaljeringsnivå enligt 6 kap 13§ 2 st miljöbalken.*

### Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa/ säkerhet och riksintresse måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

#### Hälsa och säkerhet

Eftersom detaljplaner är ett eget dokument med rättsverkan som ska tillhandahålla en lämplig markanvändning måste det i planen säkerställas att skyddsåtgärder genomförs.

Ett avtal med trafikverket krävs om de föreslagna trafikåtgärderna.

*Kommentar: Planhandlingarna förtydligas. Planbestämmelsen kompletteras med i riskutredningen nämnda åtgärder och ”om inte utredning visar att lägre standard räcker”. Avtal upprättas med TRV om åtgärder som ligger inom vägområdet.*

Länsstyrelsen förespråkar inte en handelsbyggnad på 30 meters avstånd från ett farligt godsled. Med stöd från de riktlinjer som tillämpas är det mest lämpligt att placera parkeringsplatser mellan handelsbyggnaden och vägen och placera handelsbyggnaden så långt från leden som möjligt. I stället för m1 anser vi att området snarare bör regleras som P (Parkering).

Om kommunen väljer att ha kvar området (m1) så anser vi att gränsen mot vägen bör placeras så långt från leden som möjligt. Dessutom måste det framgå vilka skyddsåtgärder som ska införas, varför detta redan nu måste studeras vidare och inte skjutas upp till byggskedet.

#### *Kommentar:*

*Planbeskrivningen förtydligas utifrån riskutredningen. Åtgärderna är beroende av vad som byggs inom m1, exempelvis lager, sopförråd eller butik. Om man bara ser till risksituationen skulle det, med åtgärderna som beskrivs i planbeskrivningen (fasader mot vägen och på sidorna, inkl. fönsterytor skall utföras i EI 30, utrymning skall vara möjligt från den sidan av byggnaden som inte vetter mot vägen, friskluftsintaget skall vara så långt från vägen som praktiskt möjligt), kunna byggas butik 30 meter från körbanan. Se bilaga 2 i riskutredningen. Brandklassningen behöver inte vara lika hög för exempelvis ett förråd 50 meter från vägbanan. Planbestämmelsen kompletteras med nämnda åtgärder och ”om inte utredning visar att lägre standard räcker”.*

*Efter samråd med trafikverket har planförslaget justerats enligt följande:*

*Inom 30 meter från vägområdet tillåts endast parkering i området närmast vägen. Byggnader med begränsad höjd för parkeringsändamålet eller liknande kan godkännas.*

## Geoteknik

SGI påpekar att det saknas tillräckligt underlag för att kunna värdera om markens beskaffenhet är tillfredsställande. Jorden inom planområdet synes utgöras av erosionskänsligt material. Enligt plankartan finns en bäckravin söder om plan-området. Det saknas värdering av erosion i denna bäckravin samt eventuell påverkan på stabiliteten med hänsyn till erosion för planområdet ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv för avsedd markanvändning. SGI anser att ett förtydligande är nödvändigt och att allt underlag inklusive eventuella undersökningar ska redovisas.

### *Kommentar:*

*Efter det att kompletterande handlingarna har skickats till SGI för ställningstagandet har följande synpunkter inkommit till kommunen:*

### **Synpunkter**

Den geotekniska utredningen har kompletterats med stabilitetsberäkning med hänsyn till erosion i åfåran söder om området Ubbarp 8:20.

Beräkningarna visar att stabiliteten är tillfredsställande inom planområdet. Om det uppkommer mer omfattande erosion kan mindre skred uppkomma närmast åfåran, men vi bedömer att för utsättningar för större skred som kan beröra planområdet saknas. SGI har också erhållit kompletterande underlag, MUR, där bl.a ritning med lägesbeskrivningar ingår. Vi ser därmed inga hinder för fortsatt planläggning.

## Riksintresse

Planområdet ligger inom "Ätradalen" ett utpekad riksintresse område för kulturmiljö. Området har inventerats och innehåller höga naturvärden i form av särskilda skyddsvärda arter och även vissa rödlistade arter. Utifrån kultur- och naturmiljö synvinkel kommer den föreslagna bebyggelsens utformning och placering inom planområdet att ha stor påverkan på området. Förslaget ska ta ställning till dessa och redogöra hur konsekvenserna kommer att hanteras. Framförallt behöver kommunen framföra en diskussion om vilka alternativa lokaliserings möjligheter som har undersökts för den föreslagna etableringen.

### *Kommentar:*

*Alternativa lokaliseringsalternativ beskrivs i Program PM:et.*

*En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram. Den beskriver mer detaljerad planförslagets påverkan på kultur- och naturmiljön i området samt vilka eventuella åtgärder som kommer att vidtas.*

*Samråd har skett mellan kommun och länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och detaljeringsnivå enligt 6 kap 13§ 2 st miljöbalken.*

Länsstyrelsen har noterat att Trafikverket ställer sig tveksamt att tillåta en frånfart enligt förslaget i det korta avståndet från den planerade rondellen norr om Ulricehamnsmotet och riksväg 40. Väg 46 är ett regionalstråk, en näringslivsväg och en rekommenderad primärväg för farligt gods med statlig väghållning. Därmed ska det finnas ett beslut från Trafikverket om ombyggnad av vägen inför fortsatt planarbete. (Se också Trafikverkets yttrande, TRV 2014/3831 dt 12 februari 2014.)

### *Kommentar:*

*Den södra frånfarten tas bort från planförslaget.*

*Ett avtal har upprättats mellan kommunen och trafikverket för att reglera vägplan för och ombyggnationen av väg 46.*

## Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Det är oklart hur trafiksäkerheten säkerställs för oskyddade trafikanter; hur tänker man förhindra spring över vägen mellan verksamheterna på båda sidor av vägen?

*Kommentar:*

Efter samråd med Trafikverket bedömer båda parter att en cirkulationsplats är den säkraste lösningen för både gående och cyklister då biltrafiken har låg hastighet och större uppmärksamhet vid en cirkulationsplats. Gångpassager föreslås öster och söder om cirkulationsplatsen, samt en övergång för hästekäpage norr om denna. Bussbållplatserna föreslås ligga söder om cirkulationen, vilket är närmast målpunkterna och därmed det bästa läget ur resenärernas synvinkel som endast behöver korsas en väg till hållplatsen. Vid behov kompletteras väg 46 med mitträcke för att förhindra spring över vägen.

Förorenad mark

Eftersom det har hittats bekämpningsmedel på några ställen inom planområdet bedöms det vara rimligt att man utvidgar markundersökningen för att avgränsa utbredningen. Kompletterande markundersökningar ska göras inför fortsatt planarbetet.

*Kommentar: beaktas*

Förhållande till ÖP

Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget strider mot intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för Ulricehamns stad (2008) som inte föreslår området Ubbarp 8:20 m.fl. för dagligvaruhandel. Eftersom planförslaget innebär 10.000 kvm handelsyta med utökningsmöjlighet kan det ses som ett Köpcentrum vilket enligt plan- och bygglagen ska miljöbedömas. Planförslaget bör redovisa om andra lämpliga lokaliseringalternativ har undersökts.

*Kommentar:*

Näringsliv Ulricehamn AB har låtit upprätta en handelskonsekvensanalys (HUI Research jan 2012) som ligger till grund för kommunfullmäktiges beslut 2013-06-24 om att avvika från den fördjupade översiktsplanen och pröva möjligheterna för handel, inkl. dagligvaruhandel, i detaljplan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram. Den beskriver mer detaljerad planförslagets påverkan på kultur- och naturmiljön i området samt vilka eventuella åtgärder som kommer att vidtas. Samråd har skett mellan kommun och länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och detaljeringnivå enligt 6 kap 13§ 2 st miljöbalken.

**Synpunkter enligt annan lagstiftning**

Regionalt värdefullt odlingslandskap

Kommunen behöver utreda hur denna anläggning påverkar landskapsbilden i området särskilt inom de delar av området som är regionalt värdefullt odlingslandskap.

*Kommentar:*

Planförslagets påverkan på landskapsbilden samt vilka eventuella åtgärder som kommer att vidtas, belyses i miljökonsekvensbeskrivningen.

Biotopskydd

Planförslaget behöver redovisa om biotopskyddade objekt (t.ex. öppna diken) berörs. Hur dessa objekt påverkas av byggnationer och hur hänsyn kommer att tas till dem. Om genomförande av förslaget kommer att skada biotopskyddade objekt krävs det dispens samt kompensationsåtgärder. Här bör noteras att det krävs särskilda skäl vid dispensansökan.

*Kommentar:*

Det finns ingen kännedom om biotopskydd i eller i anslutning till planområdet.

## Fåglar

Ätradalen utgör ett viktigt flyttfågelsträck. Kommunen behöver redovisa hur planerad verksamhet påverkar fåglar i området.

### *Kommentar:*

*Noteras, planhandlingarna kompletteras. Undersökning avseende planförslagets påverkan på fåglar samt eventuella åtgärdsförslag har gjorts. Bedömningen är att påverkan på fåglar inte är så stor men att de gynnas av åtgärderna för fladdermöss.*

## Fladdermöss:

Området är av stor betydelse för ett flertal sällsynta och rödlistade fladdermöss.

Samtliga fladdermusarter är upptagna i bilaga 4 i art- och habitatdirektivet och omfattas av 4 § artskyddsförordningen (2007:845). Det är framförallt arter av släktena *Myotis* samt långörad fladdermus som är känsliga för störande ljus. Flera av dessa arter finns i området, bland annat den rödlistade fransfladdermusen. (Rydell 2011)

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen kan innebära en betydande miljöpåverkan på området enligt de kriterier som anges i bilaga 4 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905). De kriterier i bilagan som i aktuell plan främst berörs är om detaljplanen

1. har betydelse för genomförandet av gemenskapens miljölagstiftning (1 e),
2. kan få påverkan på områden eller natur som har erkänd nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus (2 g)

Den pågående markexploateringen för den nya vägdragningen för riksväg 40 och tillkommande av- och påvarter kommer att påverka förhållandena för fladdermöss. För närvarande pågår diskussioner med Trafikverket angående skyddsåtgärder som behöver tas. Länsstyrelsen anser att ett genomförande av detaljplanen kommer att ytterligare medföra konsekvenser för deras fortlevnad. Därför behöver planförslaget utreda förekomst och påverkan samt vilka konsekvenser det innebär för fladdermössen.

Planförslaget behöver också redogöra för vilka åtgärder som kommer att tas för att förebygga, hindra eller motverka en betydande negativ påverkan.

### *Kommentar:*

*Trafikverket har gjort en utredning och åtgärder har vidtagits för att skydda fladdermöss i samband med motorvägsbygget.*

*En fladdermusutredning har gjorts som redovisar planförslagets påverkan på fladdermöss samt förslag på åtgärder för att förebygga negativ påverkan. Planhandlingarna har kompletterats med bestämmelse om sammanhållen plantering med inbemska arter längs södra plangränsen. Planteringen underlättar för fladdermöss och fåglar att skyddat flyga mellan Ätran och lövskogen i östra sluttningen. Dessutom dras insekter till vegetationen vilket ökar tillgången på föda. Tillsammans med trädplanteringar inom naturområdet i den samtidigt pågående detaljplanen för Vist 10:25 och Trafikverkets trädplanteringar längs väg 46 skapas en grön länk mellan Ätran och lövskogarna på östra sidan av dalen.*

## Riksintresse kulturmiljö

Det föreslagna området för byggnation ligger inom riksintresse för kulturmiljövården, **Ätrands dalgång [P 49]**. Området är ett fornlämningsrikt och kulturhistoriskt betydelsefullt landskapsavsnitt. Landskapet och därmed riksintresset kommer att påverkas av aktuell byggnation dock anser länsstyrelsen att med anledning av ny vägdragning för riksväg 40 och tillkommande av- och påfarter samt andra äldre intrång i detta landskapsavsnitt bedöms denna detaljplan inte betyda någon ytterligare större påverkan på riksintresset i detta område. Däremot framhåller Länsstyrelsen att eventuell ytterligare utveckling norr om aktuellt planområde, det vill säga norr om Lokalgatan i detaljplanens norra områdesgräns, kan komma att påverka riksintresset för kulturmiljö negativt.

#### *Kommentar:*

*En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram. Den beskriver mer detaljerad planförslagets påverkan på kultur- och naturmiljön i området samt vilka eventuella åtgärder som kommer att vidtas.*

*Samråd har skett mellan kommun och länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och detaljeringsnivå enligt 6 kap 13§ 2 st miljöbalken.*

*Med tanke på planförslagets påverkan på landskapsbilden föreskriver detaljplanen att byggnadsfasader ska ges dova färger för att byggnaden inte ska bli för framträdande utan inordna sig i det omgivande landskapets färgskala.*

*Detaljplanen reglerar även att fasaden ska delas in i vertikala sektioner med från varandra avvikande utformning genom materialval och färgsättning för att reducera upplevelsen av en dominant volym. Exempelvis kan växtelement kring fasaden ge en positiv effekt.*

*För att skapa en tydlig gräns mot det kringliggande landskapet regleras i detaljplanen att högväxande träd ska planteras i fastighetsgräns mot öster och i nordost mot den enskilda vägen. På södra sidan av den enskilda vägen regleras i övrigt att en sammanhållen plantering ska finnas som kan vara lägre. Syftet är att anlägga en tydlig växtbaserad gräns mot landskapet men att öppna upp kvarteret mot vägen. De höga träden ska planteras med ett avstånd som ger träden en sammanhållande karaktär.*

*Kommunen har inga planer för en ytterligare verksamhetsutveckling norr om aktuellt planområde. Detta är tydligt uttryckt i den fördjupade översiktsplanen.*

### **Vattenvård**

#### Dagvattenhantering

Ätran är recipienten för dagvattnet. Planförslaget behöver tydligt redovisa hur infiltration av dagvatten är tillräckligt renat samt för hur stor del av vattnet som kommer infiltrera ytledes och dess påverkan på vattendragen.

#### Vattenskyddsområde

Planförslaget behöver redovisa vilken hänsyn som tas och vilka skyddsåtgärder som kommer att vidtas eftersom planområdet ligger inom vattenskyddsområdets tertiära skyddszon.

Risker som planförslaget kommer att medföra för vattentäkterna måste bedömas och lämpliga åtgärder ska redovisas i det fortsatta planarbetet.

#### *Kommentar:*

*Dagvattenutredning har tagits fram och beskriver alternativ för rening och fördröjning av dagvatten. Detaljplanen reglerar att fördröjning av dagvatten ska ske inom kvartersmarken i den utsträckning att dagvattenflödena till vattendragen inte ökar.*

### **Koppling till miljömålen**

Planförslaget saknar en översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer, det nuvarande miljötillståndet och planinnehållets förhållande till detta.

#### *Kommentar:*

*En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram. Den beskriver mer detaljerad planförslagets påverkan på kultur- och naturmiljön i området samt vilka eventuella åtgärder som kommer att vidtas.*

*Samråd har skett mellan kommun och länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och detaljeringsnivå enligt 6 kap 13§ 2 st miljöbalken.*

*I MKB: n har planförslaget även ställts mot miljömålen enligt ovan.*

## 2. Trafikverket

### Södra frånfart

Den södra frånfarten från väg 46 till ICA Maxi är inte motiverad av vare sig byggnads- eller vägvisningstekniska skäl.

Det finns inte tillräckligt avstånd mellan den norra cirkulationsplatsen i Ulricehamnsmotet fram till planerad särskild frånfart vid södra fastighetsgränsen för ett högersvingfält dimensionerat enligt Vägar och Gators Utformning (TRV 2012:179).

Utfartsförbud bör ökas på plankartan längs hela planområdets västra och södra gränser.

#### *Kommentar:*

*Den södra frånfarten från väg 46 till ICA Maxi tas bort från planförslaget. Utfartsförbud utökas enligt ovan.*

### Gestaltningen:

Ingen bebyggelse får uppföras inom 30 meter från vägområdet för Rv 46. Prickmarken som redovisas i plankartan behöver utökas för att uppfylla detta krav, såsom prickmarken längs vägen i norra delen av planområdet. Placeringen av skyddsräcken och transformatorstationen bör redovisas i plankartan, samt vad som är befintligt vägområde och nytt vägområde enligt arbetsplanen för väg 40.

#### *Kommentar:*

*Efter samråd med trafikverket har planförslaget justerats enligt följande:*

*Inom 30 meter från vägområdet tillåts endast parkering i området närmast vägen. Byggnader med begränsad höjd för parkeringsändamålet eller liknande kan godkännas.*

*Prickmark justeras enligt ovan.*

*Transformatorstationen ligger utanför bebyggelsefritt avstånd och redovisas i illustrationsritningen.*

*Placeringen av räcke kan illustreras i planens illustration men ingår inte i detaljplanen. Avtal sluts med TRV om uppförande av räcke.*

*Plankartan justeras angående vägområdet enligt ovan.*

### Risikutredningen och föreslagna åtgärder:

Inom området markerat med m1 får endast parkering och riskåtgärder tillåtas; planbestämmelsen behöver förtydligas.

Vad menas med ”tungt räcke”?

Parkeringsplatserna ligger för nära Rv 46. Prickmarkbestämmelser bör kompletteras med hänvisning ”ej parkering”.

Komplettering efterfrågas kring hur den föreslagna södra frånfarten kommer att påverka slutsatserna i riskutredningen, särskilt gällande vägbank och föreslaget skyddsräcke.

Riskåtgärder bör prövas i planen; inte vid bygglovsskede.

Planen bör förtydliga vilka åtgärder som kommer att ske; de bör inkluderas på plankartan.

#### *Kommentar:*

*Planhandlingarna förtydligas. Åtgärderna är beroende av vad som byggs inom m1, exempelvis lager, sopfförråd eller butik. Om man bara ser till risksituationen skulle det, med åtgärderna som beskrivs i planbeskrivning (fasader mot vägen och på sidorna, inkl. fönsterytor, skall utföras i EI 30, utrymning skall vara möjligt från den sidan av byggnaden som inte vetter mot vägen, friskluftsintaget skall vara så långt från vägen som praktiskt möjligt), kunna byggas butik 30 meter från körbanan. Se bilaga 2 i riskutredningen. Brandklassningen behöver inte vara lika hög för exempelvis ett förråd 50 meter från vägbanan. Planbestämmelsen införs med nämnda åtgärder och kompletteras med ”om inte utredning visar att lägre standard räcker”.*

*Tungt vägräcke definieras som N2 eller H2.*

*Den södra infarten till planområdet tas bort.*

### Kollektivtrafik:

De nya busshållplatserna bör placeras norr om cirkulationsplatsen för att minimera risken för spring över väg 46.

Komplettering behövs som utreder placeringen av busshållplatser, påverkan på GC vägar och hanteringen av säker gångpassage för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som korsar väg 46.

Planbeskrivningen bör förtydligas om planen menar att åtgärder befinner sig i befintlig eller föreslagen vägplan.

### *Kommentar:*

*Efter samråd med Trafikverket bedömer båda parter att en cirkulationsplats är den säkraste lösningen för både gående och cyklister då biltrafiken har låg hastighet och större uppmärksamhet vid en cirkulationsplats.*

*Gångpassager föreslås öster och söder om cirkulationsplatsen, samt en övergång för hästekäpage norr om denna.*

*Busshållplatserna föreslås ligga söder om cirkulationen, vilket är närmast målpunkterna och därmed det bästa läget ur resenärernas synvinkel som endast behöver korsa en väg till hållplatsen. Vid behov kompletteras väg 46 med mitträcke för att förhindra spring över vägen.*

*Planbeskrivning förtydligas med att åtgärderna befinner sig i förslagen vägplan.*

### Gång och cykel:

Planbeskrivningen bör hänvisa till trafiksäker gångpassage för gående istället för ”övergång”.

Den planerade gång- och cykelbanan bör inte påverkas på ett negativt sätt; särskilt vid den södra frånfarten som utgör en konfliktpunkt.

Cykelparkeringen saknas på plankartan och i planbeskrivningen.

### *Kommentar:*

*Planhandlingarna förtydligas avseende gångpassager.*

*Den södra frånfarten tas bort från planförslaget.*

*Detaljplanen reglerar antalet cykelparkeringar.*

### Parkering:

Parkeringen samt antal platser bör visas på plankartan; ingen parkering vid vägkanten utmed väg 46 får medges.

### *Kommentar:*

*Efter samråd med trafikverket har planförslaget justerats enligt följande:*

*Inom 30 meter från vägområdet tillåts endast parkering i området närmast vägen. Byggnader med begränsad höjd för parkeringsändamålet eller liknande kan godkännas.*

*Detaljplanen reglerar inte antalet bilparkeringar. Parkeringen ska ske inom kvartersmarken. I planbeskrivningen är 321 kundparkeringar och 35 parkeringsplatser för anställda illustrerade.*

*Kundparkeringen angörs från den enskilda vägen. Detaljplanen reglerar med utfartsförbud att utfart inte får ligga för nära cirkulationen eller direkt mot väg 46. Obehindrad högersväng in på parkeringen och viss magasineringssträcka på 65 meter från infarten till parkeringen förhindrar att köer skulle uppstå på väg 46.*

### Vändplats:

Planen bör visa att det finns tillräckligt utrymme för lastbilar att vända på ett trafiksäkert sätt, helt skild från bilister och oskyddade trafikanter.

### *Kommentar:*

*Plankartan kompletteras med motsvarande planbestämmelse.*



### Vägplanen:

Trafikverket vill gärna veta statusen på vägplanen samt hur kommunen har planerat att hantera arbetet innan Trafikverket kan bedöma om påtaglig skada på väg 46 kommer att ske. Det måste finnas tillräckligt plats för vägplanen bredvid planområdet.

### *Kommentar:*

*Ett avtal har upprättats mellan kommunen och trafikverket för att reglera ombyggnationen av väg 46. I detta samarbete stäms gränsdragningen mellan vägplan och detaljplan av.*

### Dagvattenhanteringen:

Dagvattnet från planområdet får inte påverka vägområdets dike.

### *Kommentar:*

*Dagvattenutredning har tagits fram och beskriver alternativ för rening och fördröjning av dagvatten. Detaljplanen reglerar att fördröjning av dagvatten ska ske inom kvartersmarken i den utsträckning att dagvattenflödena till vattendragen inte ökar.*

### Genomförandet:

Utbyggnaden av tillfartsvägar bör ske enligt VGU (2012:179)

### *Kommentar: beaktas*

## **3. SGI**

Kompletterande undersökningsmaterial efterfrågas för att kunna ta ställning till undersökningarnas omfattning, detaljeringsgrad mm. Jorden inom planområdet synes utgöras av erosionskänsligt material. En värdering av erosion i bäckravinen söder om planområdet saknas; erforderlig stabilitetsnivå uppnås närmast ån.

Det bedöms vara möjligt att fortsätta planläggningen om synpunkterna beaktas.

### *Kommentar:*

*Efter det att kompletterande handlingarna har skickats till SGI för ställningstagandet har följande synpunkter inkommit till kommunen:*

### **Synpunkter**

Den geotekniska utredningen har kompletterats med stabilitetsberäkning med hänsyn till erosion i åfåran söder om området Ubbarp 8:20.

Beräkningarna visar att stabiliteten är tillfredställande inom planområdet. Om det uppkommer mer omfattande erosion kan mindre skred uppkomma närmast åfåran, men vi bedömer att för utsättningar för större skred som kan beröra planområdet saknas. SGI har också erhållit kompletterande underlag, MUR, där bl.a ritning med lägesbeskrivningar ingår. Vi ser därmed inga hinder för fortsatt planläggning.

## **4. Lantmäteriet**

Grundkartan och genomförandebeskrivningen behöver uppdateras.

Beskrivningen om den enskilda Ubbarpsvägen behöver förtydligas. Marken där den befintliga vägen går är en marksamfällighet, Ubbarp s:1 som ägs av ett antal fastigheter. För att säkerställa rätten att använda vägen och för att reglera fördelningen av kostnader för drift och underhåll bildas en gemensamhetsanläggning. När gemensamhetsanläggningen bildas ändras inte fastighetsindelningen utan istället får anläggningen rätt att använda den mark där vägen går.

*Kommentar: planhandlingarna kompletteras enligt ovan.*

## **5. Räddningstjänsten**

I planhandlingen framgår det inte om slutsatserna från riskanalysen ska följas eller inte.

Acceptabel individrisk med avseende på transport av farligt gods uppnås enligt handlingarna 13 meter eller mer från väggkant (Rv40), vilket är ett mycket kort avstånd.

Räddningstjänsten finner att individrisk som anges in riskanalysen inte är ett relevant mått i sammanhanget.

I planhandlingen beskrivs det att ”Bortom 80 meter från väggkant räcker det med det tunga vägräcket för att risknivåerna ska vara acceptabla”, vilket inte stämmer enligt riskanalysen. Förutom ett särskilt vägräcke ska även åtgärder som hindrar att vätskor från olycka med transporter av farligt gods når planområdet vidtas. Detta bör skrivas in i planen.

Delar av riskanalysen analyserar möjliga risker inte i tillräcklig omfattning. Räddningstjänsten anser ändå att tillräckliga skyddsavstånd erhålls om man följer värdena som nämns i yttrandet.

Gällande brandvattenförsörjning på området ska maximalt avstånd mellan brandposter vara 150 m. flödet i varje brandpost ska vara lägst 1200 l/min.

Vätskor från olyckor med transport av farligt gods måste hindras att nå planområdet, vilket bör skrivas in i planen.

*Kommentar:*

*Planbeskrivningen förtydligas angående åtgärder som beskrivs i riskanalysen. Planbestämmelsen på plankartan kompletteras med nämnda åtgärder och ”om inte utredning visar att lägre standard räcker.”*

*Riskanalysen bedömer individrisken i området som acceptabel från 13 m avstånd från vägen utan vidare åtgärder, se sida 32 i utredningen. Beskrivningen av risknivåerna bortom 80 meter från väggkant finns i bilaga 2 i riskutredningen. Omfattning och placering av vägräcken regleras i trafikverkets vägplan.*

*Åtgärder för att hindra farliga vätskor från att nå planområdet beskrivs i dagvattenutredningen och kompletteras i planbeskrivningen.*

*Avstämning har gjorts med Trafikverket att riksvägens diken kan ta upp farliga ämnen vid en eventuell olycka med farligt gods på vägen.*

## **6. Polismyndigheten**

Inget att erinra.

*Kommentar: noteras*

## **KOMMUNALA NÄMNDER, STYRELSER OCH BOLAG**

### **7. Ulricehamns Energi**

Ledningar som måste beaktas ligger i området vid ICAs södra infart. En viss omdragning av spillvattenavloppet behövs vid sydvästra planområdet beroende på ombyggnaden av Rv 46. Den pågående dagvattenutredning bör även titta på ett befintligt åkerdike/vägdike utmed den enskilda vägen i norr där vid upprepande tillfällen från markägare påtalats att det är bakfall vid inloppet under Rv 46.

En eventuell återvinningsstation bör redovisas på plankartan; alternativ behöver avtal upprättas.

*Kommentar: noteras*

## **ÖVRIGA**

### **8. Skanova**

Inget att erinra.

*Kommentar: noteras*

### **9. Västtrafik**

Västtrafik har inte planerat för någon utökad tätortstrafik i området.

*Kommentar: noteras*

## **10. Majblommans**

Vi motsätter oss detaljplaneförslaget.

Stormarknadens placering riskerar att ödelägga Ulricehamns centrum.

Konsekvenserna är inte tillräckligt utredda. I handelskonsekvensanalysen har det gjorts felaktiga antaganden som inte stämmer med verkligheten.

Tidigare inlämnade synpunkter från Handelshögskolan Göteborg är bifogade och bör beaktas.

Enligt dessa så kommer antalet besökare i centrum att minska dramatiskt vilket kommer att påverka utvecklingen av sällanköpshandeln i centrum i hög grad i negativ riktning.

*Kommentar:*

*Kommunen har gjort en handelsutredning som belyser konsekvenserna av den tänkta etableringen. Denna utredning ligger till grund för det inriktningsbeslut som kommunstyrelsen har tagit för att gå vidare med planarbetet.*

## **11. Cityföreningen**

Konsekvenserna av stormarknadsetableringen är inte tillräckligt utredda. Det är bättre att satsa på småskaliga lösningar för att utveckla handeln och kommunens attraktionskraft.

För stor hänsyn tas till enskilda intressen; för lite till allmänna intressen, vilket strider mot intentionerna i Plan- och bygglagen.

Ett levande centrum är en strategiskt viktig fråga som bör behandlas separat utan att andra planärenden blandas in. Ett nytt bibliotek i centrum kompenserar inte bortfallet av kunder i en större dagligvaruhandel i samma läge.

Handelskonsekvensanalysen saknar relevans som beslutsunderlag. Tidigare inlämnade och bifogade synpunkter från Handelshögskolan Göteborg bör beaktas.

*Kommentar: se under punkt 10*

## **12. Fastighetsägarna**

Vi delar i stort de synpunkter som framförs av Ulricehamns Cityföreningen i samrådsyttrande daterat 16 februari 2014.

Handelskonsekvensanalysen (HUI januari 2012) bygger på prognoser som inte håller, bland annat avseende köpkraftutveckling och detaljhandels tillväxt.

Den tänkta etableringen riskerar att slå oerhört hårt mot centrumhandeln i Ulricehamn om inte omfattande åtgärder vidtas för att öka stadskärnans attraktivitet och säkerställa handelsbalansen inom kommunen.

*Kommentar: se under punkt 10*

## **13. Ulricehamns ridklubb**

Ridanläggningen riskerar att skära av från området väster om riksväg 46, vilket kommer att skapa problem för verksamheten dels när ridskolans hästar ska ridas till och från sommarbetet, och dels när uteritter ska genomföras.

Ryttare som har häst uppstallad väster om rv 46 och som vill nyttja anläggningen kan tvingas att transportera sin häst för att kunna ta sig över vägen. Planförslaget innebär att trafikintensiteten ökas och det området som ska korsas för att ta sig från den ena sidan av riksvägen till den andra kommer att vara ett helt trafiksystem med cirkulationsplats, parkering och in- och utfarter.

Ridskolans tjugofem hästar behöver vid två tillfällen tas över rv 46 på väg till och tillbaka från betet på sommaren. Någon ridskolegrupp (8-10 hästar) kan antas korsa vägen varje vecka. Privata hästägare på västra sidan riksvägen kan uppskattas till ett tiotal som mer eller mindre frekvent tränar på anläggningen i Ubbarp. Även på östra sidan av vägen finns ett tiotal privata hästägare som i sin tur behöver kunna ta sig över vägen västerut för att komma åt ridvägar där.

Ridklubbens yrkande är att anläggningens tillgänglighet för medlemmarna säkerställs och att ridskoleverksamhetens behov tillgodoses genom att den öst-västgående gång- och cykelvägen görs ridbar samt att en gångtunnel byggs under riksvägen.

*Kommentar:*

*Efter samråd med Trafikverket bedömer båda parter att en cirkulationsplats är den säkraste lösningen för både gående och cyklister då biltrafiken har låg hastighet och större uppmärksamhet vid en cirkulationsplats. Gångpassager föreslås öster och söder om cirkulationsplatsen, samt en övergång för hästekipage norr om denna. Buss hållplatserna föreslås ligga söder om cirkulationen, vilket är närmast målpunkterna och därmed det bästa läget ur resenärernas synvinkel som endast behöver korsa en väg till hållplatsen. Vid behov kompletteras väg 46 med mitträcke för att förhindra spring över vägen.*

*Enligt uppgift från Ulricehamns ridklubb har cirka 10-15 ekipage behov av att korsa vägen då de ska nyttja ridskolans anläggning öster om vägen, alternativt ridvägar väster om den planerade korsningen.*

*Ett maxscenari är om alla ekipage skulle korsa vägen dagligen, vilket skulle innebära 20-30 passager per dag. En mer sannolik uppskattning är dock 10-20 passager per dag, fördelat på ett år.*

*Två alternativa lägen för en tunnel har diskuterats sedan tidigare:*

*Söder om planområdena, vid norra motorvägsmotet är arbetet med vägbygget för långt gånget för att kunna komplettera med en tunnel.*

*Norr om den nya cirkulationen vid Vist festgård är terrängen flack vilket skulle innebära stora intrång i åker- och tomtmark för tunnelmynningar och slänter.*

*Den lösning som kommunen i samråd med Trafikverket föreslår innebär en passage för ridande norr om cirkulationsplatsen för att separera hästar från andra oskyddade trafikanter så som gång- och cykeltrafik för att minimera konflikter med dessa.*

*Norr om cirkulationen bedöms trafikflödena vara som lägst samt fordonstrafikens hastighet som relativt låg. Passagen över väg 46 i detta läge blir so kort som möjligt vilket gynnar säkerheten för både, ridande och trafiken. Hästfällor föreslås placeras på vardera sidan om passagen för att ridande kan vänta tills väg 46 är fri för passage i ett svep. Att den ridande själv bedömer när det är säkert att passera väg 46 anses vara en bättre lösning än att förse passagen med signalreglering. Denna har utretts och valts bort på grund av de få passagen per dygn samt att den bedöms skapa en falsk trygghet för korsande ridande.*

*Det låga antalet passagen per dygn innebär att det finns risk för att bilisterna inte uppmärksammar signalen när den används och kör mot rött.*

#### **14. Tolv fastighetsägare (Vist och Ubbarp)**

Första samrådsmötet var inte anslaget i Ulricehamns Tidning och inte alla berörda fastighetsägare har kallats till mötet vilket gör att man inte har följt PBL 2010:900 5 kap § 6 där sakägare ska beredas tillfälle att ställa frågor för att sedan kunna yttra sig över planerna.

*Kommentar:*

*Första mötet var inget samråds- utan ett informationsmöte där de som bedömdes vara närmast berörda kallades. Samrådsmötet, där alla sakägare har bjudits in, har skett i samband med samrådet den 29 januari 2014.*

Det är märkligt att detaljplanerna vid Vist och Ubbarp hänger ihop och styrs av ett pågående detaljplanarbete för nytt bibliotek i centrum.

Den framtagna arbetsplanen för Rv 40 berör Rv 46 fram till vägen som går till Vist by genom Gunnargården. Inledningsvis skulle en ny väg dras från Vist by ut till Rv 46 mellan Gunnargården och Brogården; dåvarande vägverket tog fram färdiga handlingar och kommunen skrev avtal med berörda fastighetsägare som fortfarande gäller men inte har verkställts. Vi anser att dessa avtal behöver omförhandlas eller avtalas bort.

*Kommentar:*

*Detaljplanerna för Vist 10:25 m fl och Ubbarp 8:20 m fl prövas och beslutas var för sig.*

*Tidigare upprättade avtal med dåvarande berörda fastighetsägare har gått igenom med nuvarande fastighetsägare och parterna har valt att gemensamt återkallat ärendet hos lantmäteriet, varför inget avtal längre finns.*

Planförslaget följer inte det som står i den fördjupade översiktsplanen med tanke på bland annat markanvändning, väganslutningar och volymer på byggnaderna som planeras.

*Kommentar:*

*Den fördjupande översiktsplanen (FÖP) är inte juridiskt bindande utan vägledande. Kommunen har ändrat sitt ställningstagande avseende detaljhandel som beskrivs i FÖP:en och tagit ett inriktningsbeslut för att pröva möjligheterna för handel, inkl. dagligvaruhandel, i detaljplan.*

*Beträffande volymer på byggnaden föreskriver detaljplanen att byggnadsfasader ska ges dova färgtoner för att byggnaden inte ska bli för framträdande utan inordna sig i det omgivande landskapets färgskala.*

*Detaljplanen reglerar även att fasaden ska delas in i vertikala sektioner med från varandra avvikande utformning genom materialval och färgsättning för att reducera upplevelsen av en dominant volym. Exempelvis kan växtelement kring fasaden ge en positiv effekt.*

Ätradalen är klassad som riksintresse för kulturmiljövården och även när det gäller naturvärden är Ätradalen viktig med blandade lövskogsområden samt våtmarker.

Många djurarter har inte studerats tillräckligt i handlingarna och vi kräver att en fullskallig inventering skall göras med tanke på att det finns skyddade arter i området.

*Kommentar:*

*Länsstyrelsen bedömer i sitt samrådsyttrande att landskapet och därmed riksintresset kommer att påverkas av den planerade byggnationen dock med anledning av ny vägdragnings för riksväg 40 och tillkommande av- och påfarter samt andra äldre intrång i detta landskapsavsnitt bedöms planförslaget inte betyda någon ytterligare större påverkan på riksintresset i detta område.*

*En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram. Den beskriver mer detaljerad planförslagets påverkan på kultur- och naturmiljön i området samt vilka eventuella åtgärder som kommer att vidtas.*

*Samråd har skett mellan kommun och länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och detaljeringsnivå enligt 6 kap 13§ 2 st miljöbalken.*

Trafikmängden för fullt utbyggt området har inte redovisats, besökare till kyrkan och skidbacken är inte inräknade. Det har gjorts två trafikutredningar (WSP och COWI); trafiksiffrorna är olika i båda utredningarna. Ingen hänsyn har tagits till oskyddade trafikanter och glömt av att det finns ett ridhus som granne. Det finns både i Vist och Ubbarp en stor mängd av stallar där man använder sig av ridhuset men också av Ätrans vackra dalgång för ridning mm.

*Kommentar:*

*COWI:s trafikutredning ligger till grund för planförslaget.*

*Denna trafikutredning har gjorts enligt vedertagen praxis. Hänsyn har tagits på trafikmätningen som kommunen och Trafikverket har gjort under flera år.*

*Trafikutredningen redovisar trafiksiffrorna efter utbyggnad av väg 40 inklusive verksamheterna enligt detaljplanförslaget.*

*Kommunen anser att en cirkulationsplats är den säkraste lösningen för både gående och cyklister då biltrafiken har låg hastighet och större uppmärksamhet vid en cirkulationsplats.*

*Efter samråd med Trafikverket föreslås gångpassager öster och söder om cirkulationsplatsen, samt en övergång för hästekipage norr om cirkulationen.*

*Busshållplatserna föreslås ligga söder om cirkulationen, vilket är närmast målpunkterna och därmed det bästa läget ur resenärernas synvinkel som endast behöver korsa en väg till hållplatsen. Vid behov kompletteras väg 46 med mittrücke för att förhindra spring över vägen.*

*Enligt uppgift från Ulricehamns ridklubb har cirka 10-15 ekipage behov av att korsa vägen då de ska nyttja ridskolans anläggning öster om vägen, alternativt ridvägar väster om den planerade korsningen. Ett maxscenari är om alla ekipage skulle korsa vägen dagligen, vilket skulle innebära 20-30 passager per dag. En mer sannolik uppskattning är dock 10-20 passager per dag, fördelat på ett år. Den lösning som kommunen i samråd med Trafikverket föreslår innebär en passage för ridande norr om cirkulationsplatsen för att separera hästar från andra oskyddade trafikanter så som gång- och cykeltrafik för att minimera konflikter med dessa. Norr om cirkulationen bedöms trafikflödena vara som lägst samt fordonstrafikens hastighet som relativt låg. Passagen över väg 46 i detta läge blir so kort som möjligt vilket gynnar säkerheten för både, ridande och trafiken. Hästfallor föreslås placeras på vardera sidan om passagen för att ridande kan vänta tills väg 46 är fri för passage i ett svep. Denna har utretts och valts bort på grund av de få passagen per dygn samt att den bedöms skapa en falsk trygghet för korsande ridande. Det låga antalet passagen per dygn innebär att det finns risk för att bilisterna inte uppmärksammar signalen när den används och kör mot rött.*

Det har inte studerats hur man kommer att röra sig i området, både inom men även till och från Ulricehamns stad.

Mer utredningar och rätt information behövs innan man går vidare med planarbetet.

*Kommentar:*

*Planhandlingarna kompletteras med en tydligare illustration av gång- och cykeltrafik till och från området.*

## **VÄLFÄRD, LÄRANDE, SAMHÄLLSUTVECKLING MILJÖ OCH SAMHÄLLSBYGGNAD**

Sebastian Olofsson  
Samhällsbyggnadschef  
Miljö och samhällsbyggnad

Christian Bruhn  
Planarkitekt

Tillhör kommunfullmäktiges protokoll  
antaget den .....§.....

Anita Dalengren  
Kommunfullmäktiges sekreterare