Falkenbergs kommun

Detaljplan för bostäder
**Skrea 5:4 m fl, Lyckan**
Falkenberg

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Upprättad 2017-06-27

Kommunfullmäktige beslutade 2011-01-25 § 6 att lämna planuppdrag för ovanstående detaljplan. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2017-03-21 § 63 att godkänna föreliggande detaljplaneförslag avseende Skrea 5:4 m fl för samråd.

Planförslag upprättat 2017-03-21 har varit föremål för samråd mellan 5 april 2017 – 3 maj 2017. Planförslaget har under samrådstiden varit utställt i Stadshuset samt funnits på kommunens hemsida.

Annons om samrådsremiss och offentligt möte har varit i Hallands Nyheter 2015-04-05. Brev med information om samrådet har sänts till sakägare enligt fastighetsförteckning upprättad 2017-03-23 av Metria. Planförslaget har remitterats och sänts för kännedom till myndigheter m fl enligt utsändningslista. Ett samrådsmöte hölls 2017-04-26 där knappt 30 personer deltog.

Under samrådstiden inkomna yttranden presenteras i denna redogörelse i koncentrerat och något redigerat skick (all saktext finns dock med) för att bland annat uppfylla behandlingen av personuppgifter i enlighet med dataskyddsförordningen GDPR. Angivet datum är ankomstdatum. Kommentarer till inkomna yttranden återfinns efter varje yttrande. Alla ställningstaganden och förslag till revideringar finns samlade i slutet av redogörelsen.

## SAMMANFATTNING

Under samrådet inkom 34 yttranden. Inkomna synpunkter berör främst trafik, huvudmannaskap samt den tillkommande bebyggelsens utformning.

Synpunkterna runt trafiken grundar sig i den ökningen av trafiken som förväntas komma av exploateringen. Har Skrea stationsväg, Lyckans väg samt utfarten Lyckans väg/Strandvägen tillräcklig kapacitet för fler bilister? Klarar vi bullerkraven med en ökad trafik? Önskemål om att stänga av Lyckans väg för genomfart och rondell vid utfarten Lyckans väg/Strandvägen.

Detaljplanen föreslog enskilt huvudmannaskap för alla vägar och den mesta naturmarken bortsett från den naturmark som innehåller de kommunala dagvattendammarna. Länsstyrelsen, Lantmäteriet samt Skrea Tallbackens vägförening är remissinstanser som lyfter frågor runt valet av huvudmannaskap.

Synpunkter kring den föreslagna bebyggelsen har dels handlat om att man hellre ser att Skrea förblir ett område med villor. Framförallt bebyggelsen längs Skrea stationsväg önskar man förblir villabebyggelse men även de föreslagna flerbostadshusen på 4-5 våningar anses inte passa in i Skrea. Det är även synpunkter på att området blir för tätt med för små tomter och såväl Kultur- och fritidsnämnden som Miljö och hälsoskyddsnämnden tillsammans med en del privat personer efterlyser mer grönområden.

Behovet av ny skola i södra Falkenberg lyfts som en fråga i detaljplanen med önskemål om att den ska placeras inom planområdet.

Kultur- och fritidsnämnden samt Kulturmiljö Halland lyfter kulturmiljöfrågan och poängterar att utpekade byggnader inte skyddas med rivningsförbud.

Bland yttrandena finns även en del kritik om hur man upplever att förslaget påverkar deras egen fastighet negativt på olika sätt eller önskemål om att detaljplanen utökas för att ta med mer naturmark eller att ens egen fastighet ska inkluderas.

Alla ställningstaganden och förslag till revideringar till inkomna synpunkter finns samlade i slutet av redogörelsen. Kommentarer återfinns efter varje yttrande.

## 1. LÄNSSTYRELSEN 2017-05-08

Yttrande:

**Ärendet**

Planområdet ligger i Skrea, drygt 4 km söder om Falkenbergs centrum. Planområdet är ca 21 ha stort.

Planens syfte är att pröva möjligheten till nya bostäder och en förskola. Avsikten är att säkra tillgängligheten till omgivande naturområden, värna grönstrukturen inom området samt att möjliggöra för flera olika bostadstyper; friliggande enbostadshus, radhus, kedjehus och flerfamiljshus. Denna blandning är önskvärd då intilliggande områden övervägande består av villor.

Planförslaget har behandlats på länsstyrelsens plangrupp den 27 april 2017 med länsstyrelsens sektorsföreträdare.

*Gällande regleringar*

Området finns utpekat för bostäder i kommunens fördjupade översiktsplan för Falkenbergs centralort. Största delen av området omfattas inte av detaljplan. Planområdet omfattas delvis av riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap. 6 § MB. Planområdet omfattas även av riksintresse enligt 4 kap. 2 och 4 §§ MB.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning
Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § plan- och bygglagen (PBL) och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas.

Motiv för bedömningen
Länsstyrelsen befarar inte att:
- riksintresse enligt miljöbalken påtagligt kommer att skadas,
- reglering av mellankommunala frågor inte samordnas på ett lämpligt sätt,
- miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas,
- strandskydd enligt 7 kap miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser,
- det som föreslås blir olämpligt med avseende på hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

**Råd om tillämpningen av PBL och miljöbalken**
*Risker*
De tekniska anläggningarna bör utformas och placeras så att exponering för magnetfält begränsas. Detta kan exempelvis göras genom att området närmast E-området förses med prickmark. Forskning har visat på samband mellan bland annat barnleukemi och vistelse under en längre tid i magnetfält som överstiger 0,4 µT
Avstämning med räddningstjänst bör göras i det fortsatta arbetet angående brandvattenförsörjning och framkomlighet för räddningstjänst.

*Buller*
Plankartan har försetts med prickad mark eller korsmark inom de områden där den ekvivalenta ljudnivån från trafiken överskrider 55 dBA.

I detaljplanen redovisas ett område för skola. Länsstyrelsen kan inte se att ljudnivån vid skolan redovisas i ett buller-PM som inkom 2017-04-05. När det gäller trafikbuller på skolgårdar finns en dom från Miljööverdomstolen 2000:32. Den ekvivalenta ljudnivån bör inte någonstans på en skolgård överstiga 55 dBA. Denna regel bör även tillämpas för förskolor. På de platser utomhus vid förskolan där maxvärdet 70 dBA överskrids bör det inte vara uteplats för barnen. Detta bör säkerställas i planen.

*Villkor för bygglov*
En planbestämmelse har införts som innebär att bygglov inte får ges förrän VA- och gatuanläggningar är färdigställda för aktuell fastighet. Enligt PBL 4 kap 14 § får sådana villkor endast ställas för anläggningar som kommunen inte ska vara huvudman för. Eftersom området ligger inom kommunalt verksamhetsområde för VA kan sådant krav inte ställas.

*Djurhållning*
I planhandlingarna nämns beteshagar och en ridklubb. Planbeskrivningen bör kompletteras med uppgifter om avstånd till djurhållning och en bedömning av om närheten kan innebära olägenheter för bostäderna.

*Friytor för förskolan*
Förskolan ges en byggrätt på 4000 kvm på en fastighet som är 6000 kvm. Kommunen bör säkerställa att tillräcklig friyta erhålls.

*Grönstråk*
Planens syfte är bland annat att säkra tillgängligheten till omgivande naturområden och att värna grönstrukturen. Planbeskrivningen bör innehålla en illustration så att man lättare kan läsa hur grönstråken i och runt planområdet hänger samman och om de är tillräckliga.

*Dagvatten*
Fördröjningsmagasinet för dagvatten är lokaliserat utanför planområdet. Hur är det säkerställt att det kommer till? Ligger det på kommunens mark? Eller är dagvattendammen redan säkerställd i en annan detaljplan?

*Biotopskydd*
För de biotopskyddsobjekt (t.ex. stenmurar, odlingsrösen, öppna diken m.fl.) som ligger i eller i anslutning till berörd jordbruksmark, krävs biotopskyddsdispens från Länsstyrelsen om naturmiljöerna i dessa riskerar att skadas av åtgärder i enlighet med planen.

*Huvudmannaskap*
I planen föreslås delvis enskilt huvudmannaskap. Kommunen skriver i planbeskrivningen ” Den ursprungliga karaktären av landsbygd och jordbruksmark inom planområdets största delar kommer att förändras. I Skrea samhälle sker just nu en omvandling från landsbygd till tätort.” vidare skriver kommunen ” Detaljplanen innebär en betydande utbyggnad i området som även innebär att nya strukturer av infrastruktur, såsom gator, gång - och cykelvägar, ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten m.m. Planområdet utgör inte endast en komplettering till befintlig bebyggelse i Skrea, utan även en ny förgrening av samhällets viktigaste gata, Skrea stationsväg. Utbyggnad enligt planförslaget kommer att innebära ökad trafik med belastning på intilliggande gator.” Länsstyrelsen anser inte att det är lämpligt att fortsätta med enskilt huvudmannaskap i området. Det är tydligt i plan- och bygglagens 4 kap 7 § att kommunalt huvudmannaskap är utgångspunkten vid planläggning. Se dom från mark- och miljööverdomstolen från i januari i år, P4815- 16.

*Övrigt*
Under rubriken Användning av kvartersmark blandas både användnings- och egenskapsbestämmelser.

Komplementbyggnad (carport och garage) ska placeras 1 meter från fastighetsgräns eller sammanbyggas. Det framgår inte vad som gäller för övriga komplementbyggnader som uthus, förråd, växthus, cykelförråd vilket torde innebära att dessa kan placeras fritt.

Där största byggnadsarea anges i en e-bestämmelse saknas begränsning av byggrätt för komplementbyggnader.

Bostadsbyggnaderna ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns. Det innebär att byggnaderna hamnar mitt på tomten. För gaturummet och för dispositionen av trädgårdarna kan det vara positivt om husen placeras närmre än 4 meter från gatan eller naturmarken.

Se även Lantmäteriets synpunkter

*Kommentar:*
*Plankartan föreslås justeras för att transformatorstationer ska placeras minst 5 meter från bostad. Räddningstjänsten är en av remissinstanserna under samråd och granskning.*

*Vidare bullerstudier föreslås genomföras inför granskningen för att tydligare redovisa och säkerställa att bullernivåer klaras av vid föreslagen skoltomt.*

*Planbestämmelsen att bygglov ej får ges före VA anläggningar är färdigställda föreslås revideras inför granskning.*

*Planbeskrivningen föreslås kompletteras med avstånd till djurhållning samt med illustration som tydligare visar på tillgängligheten till grönområden.*

*Kommunens policy är att storleken på förskoletomter är ca 1000 $m^2$ per avdelning. Det innebär ca cirka 600 $m^2$ utegård per avdelning och ca 30-40 m2 per barn. Planförslaget är gestaltat för att tillgodose kommunens policy och föreslagen avgränsning för byggrätten är för att säkra de delar av området som bedöms ha de största värdena som friyta.*

*Dagvattendammen utanför planområdet är planlagd sedan tidigare. Inför granskningen föreslås dammen tas med i planområdet för att ges kommunalt huvudmannaskap.*

*Som det redogörs i planbeskrivningen kommer biotopskyddsdispens sökas före antagande.*

*Frågan kring kommunalt huvudmannaskap föreslås utredas inför granskning.*

*Plankartan föreslås förtydligas angående regler för komplementbyggnader.*

## 2. STATLIGA VERK, KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG

2.1 Trafikverket 2017-04-27
Yttrande:
Planområdet ingår i det kommunala väghållningsområdet och har därmed bara indirekt påverkan på vägar för vilka Trafikverket ansvarar. Falkenbergs kommun har tagit fram en Trafikplan för staden och är medvetna om vilka konsekvenser ökad

exploatering innebär för vägnätet samt vilka åtgärder som kan komma att behövas om trafiken ökar i stort.

Trafikverket har inget att invända mot föreslagen detaljplan.

*Kommentar:*
*Synpunkterna noteras.*

2.2 Lantmäterimyndigheten 2017-05-03
Yttrande:
**Planfrågor som berör Lantmäteriets kommande arbete**
Lantmäteriets arbetsuppgifter, efter det att planen har vunnit laga kraft, är att med stöd av detaljplanen avstycka nya fastigheter, reglera mark mellan fastigheter, ompröva befintliga gemensamhetsanläggningar och/eller skapa nya gemensamhetsanläggningar mm

**Delar av planen som bör förbättras**
*Hänvisning till vägar*
Hänvisningar till vägar finns i planbeskrivningen. Förslagsvis kan dessa vägnamn återfinnas även på illustrationskartan.

*Motivering till val av enskilt huvudmannaskap*
När kommunen väljer att låta en detaljplan ha enskilt huvudmannaskap för de allmänna platserna, istället för kommunalt, ska de särskilda skälen för detta redovisas i planhandlingarna. Vid Lantmäteriets genomläsning har inte någon sådan motivering hittats i de aktuella planhandlingarna.

Det bör även redovisas konsekvenserna av val av huvudmannaskap, t.ex. kostnader för gemensamhetsanläggning och gatukostnadsuttag mm.

*Skrea stationsväg*
Ansvarsförhållande för Gata3 är enskilt i planbestämmelserna, men anges i planbeskrivningen/ansvarsförhållanden inom planområdet som Falkenbergs kommun. Förtydliga.

*Utfart Skrea 8:63 och 8:64*
Skrea 8:63 och 8:64 kommer att få direkt anslutning till Gata1. Behövs utfart fortfarande på Natur2? Servituten 1382-04/77.3 och 77.4 kanske kan upphävas?

*Upplåtande av allmän platsmark*
De områden i planen som planläggs som allmän platsmark ska kostnadsfritt upplåtas till huvudmannen för den allmänna platsmarken. Vilka fastigheter ska upplåta allmän platsmark?

*Övriga frågor*
Vilka markförvärv eller fastighetsregleringar behöver ske vid genomförandet?

*Kommentar:*
*Illustrationskartan kompletteras med vägnamn.*

*Planbeskrivningen kompletteras med skälen till val av huvudmannaskap och vilka konsekvenser detta innebär samt ett förtydligande kring ansvarsförhållandena för Gata$_3$ . Frågan kring enskilt och kommunalt huvudmannaskap föreslås även utredas vidare inför granskningen.*

*Planbeskrivningen föreslås kompletteras med en beskrivning av hur vägservituten för Skrea 8:63 och 8:64 ska hanteras.*

*Planbeskrivningen föreslås förtydligas med vilka fastigheter som föreslås upplåta allmänplatsmark samt vilka markförvärv eller fastighetsregleringar som behöver ske vid genomförandet.*

2.3 Barn- och utbildningsförvaltningen 2017-05-03
Yttrande:
**Förskola**
I detaljplanen finns det angivet en plats för förskola. BUN ansvarar för att tillhandahålla förskoleplatser och utifrån det angivna antalet bostäder som skall byggas är antalet avdelningar väl avpassat till nybyggnationen. Det är viktigt att beakta behovet av plats för att hämta och lämna vid förskolan. Denna förskola kommer att vara en 6- avdelningsförskola vilket innebär mycket transporter av mat och även avfall. Tillgängligheten till förskolan i form av gång- och cykelvägar måste beaktas.

**Grundskola**
Inom denna detaljplan finns det från Barn- och Utbildningsnämndens sida en ambition att titta på en byggnation av grundskola för årskurserna f-6. Förslaget är att utforma en grundskola i nära anslutning till den tänkta förskolan. Hur den exakt skall utformas och lokaliseras beror på vilka förutsättningar som finns för detta område. Planerna är att etablera en skola med två stycken paralleller vilket innebär en grundskola för ungefär 350 elever. Det kommer kräva utrymme motsvarande 30 m2 per elev. Det innebär en ungefärlig yta på 10 500 m2. Att placera en skola i ett område kräver även tankar om logistik kring skolan med parkering, transporter till och från skolan samt även en tanke kring hur eleverna kan ta sig med cykel till och från skolan. Vid en lokalisering av grundskola bör trafik- och utemiljö vara prioriterat.

**Övrigt**
Skrea stationsväg är väldigt smal vilket innebär att alla transporter till och från en grundskola och förskola kommer bli komplicerat vilket bör beaktas. Andra tillfartsvägar måste sannolikt till för en bra trafiklösning.

*Kommentar:*
*Synpunkterna noteras.*

*I planuppdraget som Kommunstyrelsen har gett till Samhällsbyggnadsavdelningen har det inte funnits med att planera in en grundskola.*

*Vägarnas trafikkapacitet föreslås studeras och beskrivas ytterligare i planbeskrivningen inför granskningen.*

2.4 Bygglovsnämnden 2017-04-27
Yttrande:
Bygglovsnämnden anser att det är mindre bra med angiven bruttoarea på villatomter. En fast byggnadsarea bör istället anges för denna tomt.

En möjlighet att anordna vård, handel och service inom området bör finnas med i planförslaget.

I övrigt är bygglovsnämnden positiv till förslaget.

*Kommentar:*
*Plankartan reglering med bruttoarea föreslås ses över inför granskningen.*

*Vägarnas trafikkapacitet föreslås studeras och beskrivas ytterligare i planbeskrivningen inför granskningen. Det blir en för aspekt för möjligheten att införa vård, handel och service inom området vilket föreslås studeras inför granskningen.*

2.5 Falkenbergs Bostads AB 2017-04-25
Yttrande:
Fabo har tagit del av samrådsförslaget över ny detaljplan för Skrea 5:4 m fl. Fabo har inget att erinra.

*Kommentar:*
*Noteras*

2.6 Kultur- och fritidsnämnden, 2017-05-02
Yttrande:
Med stöd av given delegation, KFN § 26/2016, lämnas följande yttrande:

**Tillgången till områdets natur**
Planbeskrivningen lyfter fram närheten till skogen och dess möjlighet till lek och rekreation. Idag kan man nå Mannaberg från samtliga väderstreck, vilket medför att området är ett naturligt strövområde. Enligt kapitel 7.1 ska detta säkras även i framtiden. Det är viktigt att detta verkligen säkerställs och att man noggrant tittar på rörelserna i området idag, eftersom omliggande natur är en arena för motion och rekreation för områdets invånare i alla åldrar. Bebyggelsen får inte upplevas som en barriär till Mannaberg och de allmänt tillgängliga passagerna i området måste vara tydliga i sin karaktär.

Vid exploateringen måste särskild hänsyn tas till områdets nordvästra del där 5-våningshusen lokaliseras. I skogsområdet bakom finns idag stigen som binder

samman Skrea stationsväg och Mannaberg. Det måste säkerställas att denna stig finns kvar även efter exploateringen.

**Lek, motion och fysisk aktivitet**
Enligt planförslaget skapas två ytor för lek. Båda ytorna anläggs i anslutning till grönområden, vilket inbjuder till lek även i skogen. Dessa placeringar är tilltalande. Det som saknas i området är ytor som lockar äldre barn/ungdomar och vuxna. Det hänvisas till FORF och Skrea IP men det förutsätter att barnen/ungdomarna tar sig upp till 1 km. Dessa anläggningar är dessutom i första hand reserverade för föreningarna och dess medlemmar.

Ytor för äldre barn/ungdomar och vuxna saknas även i angränsande bostadsområden. Det hade varit önskvärt med en aktivitetsyta reserverad för fysisk aktivitet/möten som kan användas både av äldre barn/ungdomar och av vuxna. Aktiviteter som kommer högt upp på listor när man undersöker ungdomar och vuxnas val av fysisk aktivitet är utegym, boulebanor, jogging, promenad och cykling. Dessutom efterfrågas ofta en större gräsyta för lek och bollspel, med tillhörande hängytor. Val av aktiviteter behöver utredas vidare. Möjligheten till spontana aktiviter och rörelse ökar bostadsområdets attraktionskraft.

I och med den ökade trafiken i området behöver gång- och cykelvägar byggas ut i sådan omfattning som krävs för att uppleva området som ett tryggt cykelområde. Det är inte bara vägarna till områdets busshållplatser som behöver säkras, utan barnen ska uppleva det som tryggt att cykla spontant i området. Det ska även vara tryggt att cykla mellan de olika bostadsområdena i Skrea för att stimulera att invånarna använder gång och cykel istället för bilen.

**Kulturmiljö**
Delar av planområdet omfattar kustnära jordbrukslandskap med öppna betesmarker. En exploatering av området innebär viss påverkan av landskapsbilden och kulturmiljön.

Planområdet innehåller flera byggnader av kulturhistoriskt värde som i bebyggelseinventeringen klassats C, bland annat Skrea 5:4 som utgör en välbevarad gårdsmiljö från tidigt 1900-tal. Det är positivt ur kulturmiljösynpunkt att dessa byggnader beläggs med varsamhetsbestämmelser. Vi vill dock påpeka att då detaljplanen möjliggör rivning och avstyckning av fastigheterna kan den i längden medföra negativ påverkan på områdets kulturhistoriska värden.

> *Kommentar:*
> *Planbeskrivningen föreslås kompletteras med illustration som visar på tillgängligheten till grönområden. Stigen som nämns i yttrandet är känd och hänsyn har tagits till den i planförslaget.*
>
> *Planförslaget föreslås revideras med utökade grönytor med möjlighet till aktiviteter. Användningen regleras dock inte i detalj utan får formas av de framtida användarna.*

*Planförslaget säkerställer möjligheten till gång- och cykelvägar på de större gator som föreslås inom planområdet.*

*Bedömningen är att byggnaderna inte har det kulturhistoriska värdet att det motiverar ett rivningsförbud.*

2.7 Miljö- och hälsoskyddsnämnden 2017-05-17

Yttrande:

**Bullernivåer vid fasad**

I planbeskrivningen anges vilket avstånd det måste vara från de nya bostäderna till vägens mitt för att ljudnivån vid fasad inte ska överskrida 55 dBA. Avstånden verkar vara baserade på befintlig trafik utmed Strandvägen, Skrea stationsväg och Lyckans väg.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ställer sig frågande till om angivna avstånd även är tillräckliga när Strandvägen, Skrea stationsväg och Lyckans väg även kommer att trafikeras av bilister boende i de nya bostäderna samt bilister som ska till den nya förskolan.

**Naturvärden**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden noterar att ännu en betydande grön kil inom Falkenbergs tätort planeras för bebyggelse - i det här fallet en grön kil mellan havet/strandängarna vid Ringsegård och kvarvarande gröna områden kring Mannaberg. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser en generell trend mot att gröna kilar inom tätorten byggs igen för att istället ge plats för bostäder. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att större gröna kilar bör bevaras för att öka möjligheten till att inkludera lämpliga ekosystemtjänster i samhällsplaneringen. Nämnden yrkar att $B_3$-området mellan lek och naturområdet breddas så det får samma bredd som intill liggande lekplats. Därmed slopas 2 tomter men i gengäld blir det en enhetlig större grönyta centralt i planområdet.

Nämnden anser att kommunens Grönstrukturstrategi (antagen 2015) är ett viktigt underlag vid planering av framtida bebyggelse för att möjliggöra bevarande av gröna kilar.

Miljö - och hälsoskyddsförvaltningen ser positivt på att naturområdet i detaljplanens sydöstra del bevaras som naturmark. Detta innebär att den gröna kilen som är kopplad till Kvicksandsbäcken bevaras.

*Kommentar:*
*Synpunkterna noteras.*

*Bullerutredningen föreslås revideras inför granskning för att även beakta framtida trafikutveckling i området.*

*Aktuellt område är sedan 2007 utpekat som utvecklingsområde för bostäder i den fördjupade översiktsplanen för central orten. Planområdet är även en vik-*

*tig del i att uppfylla Strategi 3 i ÖP2.0 ”Förstärk Falkenbergs stad” genom att bland annat erbjuda blandad bebyggelse i kollektivtrafikstråk. Samhällsbyggnadsavdelningens bedömning är att områdets gröna kil i öst-västlig riktning ligger norr om planområdet. De gröna släpp som finns i nord-sydlig riktning har säkrats i planförslaget.*

*Planförslaget föreslås revideras enligt nämndens förslag för att utöka grönytorna. Den tillagda grönytan ges även möjlighet till anläggande av aktiviteter. Användningen regleras dock inte i detalj utan får formas av de framtida användarna.*

2.8 Räddningstjänsten 2017-04-11
Yttrande:
Räddningstjänsten tillstyrker detaljplanen under förutsättning att:

- brandvattenförsörjning i området redovisas för Räddningstjänsten.
- lutning på vägar inom området ej överstiger 8 %.
- vägar inom området har en fri bredd på minst 3 meter.
- räddningstjänstens angreppsvägar ej överstiger 50 meter.
- uppställningsplatser för Räddningstjänstens höjdfordon anordnas i anslutning till byggnader som är högre än 4 våningar

*Kommentar:*
*Synpunkterna bedöms kunna tillgodoses och får beaktas i samband med detaljprojektering och bygglovgivning.*

2.9 Tekniska nämnden 2017-04-27
Yttrande:
Tekniska nämnden har fått rubricerat detaljplaneförslag för yttrande i samband med samrådsremiss.

**Ekonomi**
Utbyggnad av allmän platsmark inom detaljplaneområdet finansieras via exploateringen.

**Övervägande**
Syftet med planförslaget är att pröva möjligheten till nya bostäder och en förskola. Avsikten är att säkra tillgängligheten till omgivande naturområden, värna grönstrukturen inom området samt att möjliggöra för flera olika bostadstyper; friliggande enbostadshus, radhus, kedjehus och flerfamiljshus. Denna blandning är önskvärd då intilliggande områden övervägande består av villor.

På sidan 16 i planbeskrivningen visar illustrationskartan befintlig bebyggelse intill Skrea stationsväg där förtätning genom avstyckning blir möjlig. Lokalgatan saknar dock vändmöjlighet vilket kommer att försvåra skötsel av gatan och vändmöjlighet för fordon saknas.

Planförslaget möjliggör att befintlig cykelväg längs Skrea Stationsväg förlängs åt sydväst. Plats lämnas också för att möjliggöra en gång- och cykelväg längs Lyckans väg i söder. Genom området föreslås en separerad gång- och cykelväg längs den centrala matargatan. Skrea Stationsväg trafikeras av linje 1 vilken har bra turtäthet.

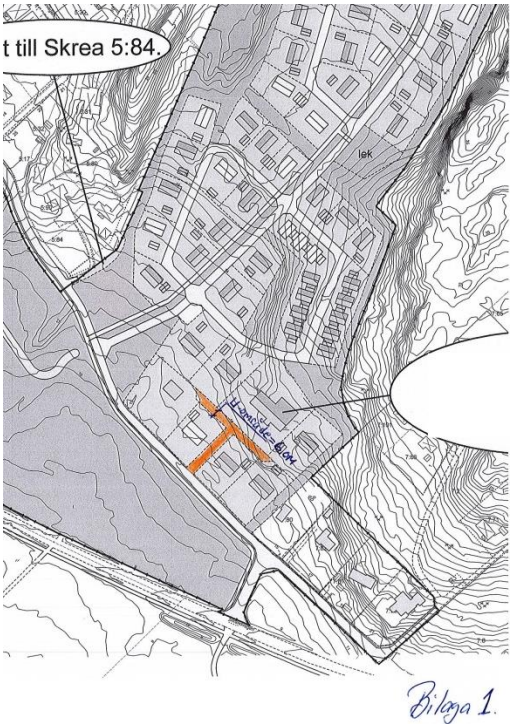
Tekniska nämnden har inget att erinra mot planförslaget.

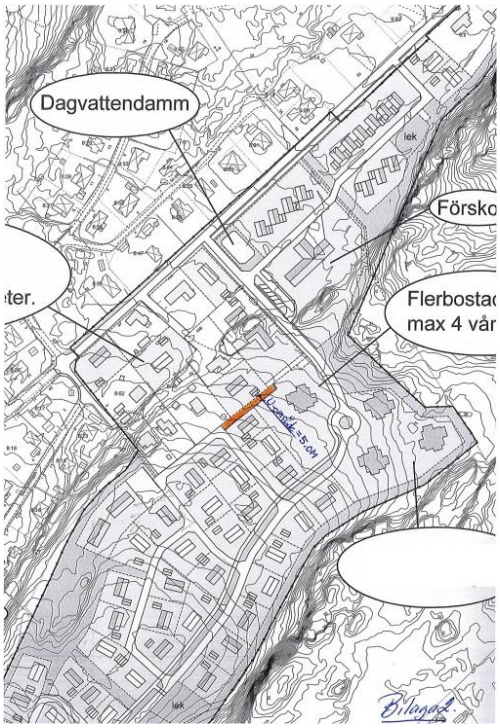
> *Kommentar:*
> *Synpunkterna noteras. Lokalgatan in till befintliga bostäder från Skrea stationsväg är befintlig och planläggs enligt dagens förhållanden.*

2.10 VIVAB 2017-05-05
Yttrande:
**VA-synpunkter**
U-område för planerade VAD-ledningar skall inritas enligt bilaga 1 och 2.

Följande punkt skall inskrivas i planbeskrivningen under punkt 7.7 ("Vatten, spill- och dagvatten")
"Planerade nya flerbostadshus i 4 och 5 våningar skall utföras med lokal tryckstegring av dricksvatten. Denna tryckstegring skall dimensioneras och bekostas av exploatören enligt ABVA. Lägsta vattenytan i VIVAB:s högreservoar är normalt +56.0"

I övrigt har VIVAB inget att erinra.



*Kommentar:*
*Synpunkterna noteras. Planbeskrivningen föreslås kompletteras enligt önskemål. Behov av u-områden stäms av med VIVAB inför granskningen efter eventuell omarbetning av planförslaget..*

2.11 VA-planerare 2017-04-05
Yttrande:
Här kommer VA-planerarens synpunkter.

Använd begreppet dricksvatten istället för renvatten och vatten. Det ska justeras i avsnitt 8.1 (avtal), avsnitt 8.4 och i tabellen under 8.1

Sedan så är det lite otydligt och krångligt att se ansvaret för dagvattenet i avsnitt 8.1 och lite i 8.2.

Många blir som jag överlyckliga när det finns en tabell och läser bara den. Tabeller får alltid en högre status vid inläsning och fast det finns beskrivet i text så borde ansvaret för dagvattnet inom kvartersmark inom allmän plats och för gata tydliggöras i tabellen under avsnitt 8.1.

VA-utredningen har granskats tidigare och det finns nu inga synpunkter.

*Kommentar:*
*Synpunkterna noteras. Planbeskrivningen föreslås justeras enligt förslag. Ansvarsfrågan för dagvatten och tabellen förtydligas.*

## 3. ÖVRIGA REMISSINSTANSER

3.1 E.ON Elnät Sverige AB och E.ON Gas Sverige AB, 2017-04-25
Yttrande:
E.ON Elnät Sverige AB (E.ON Elnät) och E.ON Gas Sverige AB (E.ON Gas) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och vill här med framföra synpunkter.

**Elnät**
E.ON Elnät konstaterar att området inte berör vårt koncessionsområde för elnät och tar därmed inte ställning till planförslaget.

**Gas**
E.ON Gas har inget att erinra mot planförslaget då vi inte har några ledningar inom planområdet.

*Kommentar:*
*Noteras.*

3.2 Hallandstrafiken, 2017-05-08
Yttrande:
Hallandstrafiken konstaterar att området, har god koppling till stadsbusslinje 1 med ett väl utbyggt turutbud. Därtill trafikerar regionbusslinje 350 hållplats Sportvägen vilket kompletterar utbudet ytterligare.

Hallandstrafiken har inga synpunkter på detaljplanen.

*Kommentar:*
*Noteras.*

3.3 Kulturmiljö Halland, 2017-05-04
Yttrande:
Vi ser positivt på att man i planbeskrivningen uppmärksammar de kulturhistoriska värden som byggnaderna planområdet besitter. Vi anser däremot att varsamhetsbestämmelserna är utformade på ett sätt som skulle kunna innebära förvanskning av dessa värden. Vi vill tydliggöra att en byggnads kulturhistoriska värde inte endast ligger i dess utseende eller i en del av byggnaden (naturstenssocklarna). Planförslaget medger rivning av stora delar av ladugårdarna vilket skulle innebära att de kulturhistoriska värdena försvinner och varsamhetsbestämelen förlorar sitt syfte. Vi ser positivt på möjligheten att ändra användningen på byggnaderna men anser att det är av stor vikt att detta sker med respekt till byggnadernas värde och genom tillägg istället för rivning av stommen och nybyggnation av liknande överbyggnader.

En stor del av värdet i huvudbyggnaden på Skrea 5:4 ligger i befintliga fönster och fasad vilket även bör framgå i planbeskrivningen.

*Kommentar:*
*Bedömningen är att byggnaderna inte har det kulturhistoriska värdet att det motiverar ett rivningsförbud. Istället skyddas byggnaderna så länge de behålls med en precisering av de generella varsamhetskraven med en varsamhetsbestämmelse. Planbeskrivningens beskrivning av karaktärsdragen för Skrea 5:4 föreslås ses över inför granskning.*

3.4 Vattenfall Eldistribution AB, 2017-05-02
Yttrande:
Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra då vi inte har några anläggningar i området.

*Kommentar:*
*Noteras.*

3.5 Skanova AB, 2017-05-04
Yttrande:
Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag. Vi har därför inget att invända mot gällande detaljplaneförslag.

*Kommentar:*
*Noteras.*

## 4. SAKÄGARE

4.1 Sakägare 1, 2017-05-02
Yttrande:

Mitt bostadshus påstås vara byggt någon gång mellan 1900-1920 tal men det stämmer inte, huset är byggt 1952.

Det har också skett förändringar av fönstrens placering och utformning efter husets uppförande.

Därför anser jag att huset inte borde vara med som C klassat i Bebyggelseinventeringen.

*Kommentar:*
*Planbeskrivningen föreslås justeras med rätt information om fastigheten byggnadshistoria.*

*Bebyggelseinventeringen var ett länsövergripande inventeringsarbete i regi av Länsstyrelsen som skedde från bil utan möjlighet att detaljstudera varje enskilt objekt som pekades ut som kulturhistoriskt intressant. Arbetssättet innebar att det finns ett antal fastigheter som getts en felaktig bedömning. Det framtagna materialet saknar dessutom en ansvarig ägare vilket innebär att det tyvärr inte går att justera de felaktigheter som har upptäckts i efterhand förutom att göra noteringar för aktuella ärenden.*

4.2 Sakägare 2, Sakägare 3, 2017-04-28
Yttrande:
Från vårt hem har vi en fantastisk utsikt utöver gammal åkermark, ner mot Lyckans gård och ut över havet och Marsten. Här finns ett rikt djur- och fågelliv och ett härligt lugn. Vår familj har levt och verkat här i generationer. I och med förändringen som planförslaget innebär kommer vår livssituation att bli totalt förändrad. Vi ser naturligtvis helst att denna vackra och fridfulla plats får förbli orörd för oss och kommande generationer. "Vi äger inte vår jord vi lånar den bara av våra barn"

Vi vill lämna följande konkreta synpunkter på förslaget.

Vi vill ha bort den tomt, B1, som ligger sydväst om vår fastighet och som benämns längst ner på sidan 17 i planbeskrivningen "En tomt ges en högsta nockhöjd 7,5 meter och högsta bruttoarea på 880 $m^2$ för att exempelvis ge möjlighet till radhus eller lägenhetshus i två våningar".

Det finns bara fyra befintliga fastigheter att ta hänsyn till inom denna del av planområdet resten är orörd mark och ni väljer att lägga denna stora tomt med höga hus alldeles intill vår fastighet. Det är respektlöst. Vi är mycket upprörda. Det innebär att vi skulle kunna få ett stort tvåvåningshus med lägenheter eller höga radhus alldeles nära vår tomtgräns.

Som det är utsatt på illustrationskartan finns en parkering närmast oss, men det kan lika gärna vara husen som kommer där, enligt Rickard Alström. Det är tydligen upp till byggherren att avgöra. Vi satte ihop brädor till en längd av 7,5 meter och ställde upp på åkern dels där vi bedömer att det närmaste huset är placerat enligt kartan. Dels om det skulle ligga närmare vår tomtgräns, där parkeringen nu är inritad. Vi fotograferade både inne och från balkongen. Brädan kommer långt över horisonten. Vår utsikt skulle bli helt skymd. Som sagt vi är mycket upprörda och ledsna över att bli behandlade så. På sidan 18 i Samrådshandlingen skriver ni "Radhus föreslås i höjderna 1-2 våningar där byggnadernas storlek och placering tar hänsyn till omgivande bebyggelse, natur samt utblickar". Gäller det inte oss? Vi bifogar fyra fotografier.

Så stora hus med många boende innebär ju också många bilar alldeles intill oss. -Nu finns här inga bilar alls. Vi önskar att tomten förblir naturmark och binds samman med åkerholmen som skall bevaras. I värsta fall är villor med högsta nockhöjd 5 meter alternativet. Sådana är placerade nedanför, söder om, åkerholmen. De höga husen kan flyttas till andra sidan åkern vid skogskanten. Där är berget högt och husen skulle "hämta stöd i landskapet".

För de som eventuellt skulle få möjlighet att bosätta sig här skulle en tomt vara attraktiv oavsett var den är placerad inom området. Det är stor skillnad för oss som levt och bott här sen barnsben. Vi har minnen och känner naturen på ett personligt vis. Vi har brukat och vårdat marken i flera generationer. I planförslaget står att man tar tillvara på siktlinjen genom området och vidare västerut mot havet. Är det då rimligt att vi som redan lever och bor här ska få den sämsta utsikten?

Vi är också mycket oroliga för ökat buller från trafiken som kommer och buller under byggnation, från pålning m.m. Området ligger ju i en dalsänka och ljuden "stannar kvar". Dessutom tror vi att trafiksituationen kommer att bli ohållbar. Den är ansträngd i området redan nu med smala vägar och trånga passager t.ex. Skrea Stationsväg. Den ökade byggnationen vid gamla Möbelpeja och Ängslyckevägen utgör ett ännu större tryck på trafiksituationen. Vi misstänker att matargatan i området kan bli ett alternativ även för dem som inte kommer att bo i området.

> *Kommentar:*
> *Planförslaget kommer innebära en stor förändring för alla som bor och lever i området. Planområdets terräng, omgivning och vegetation utgör förutsättningar för placering och höjd på planförslagets bebyggelse. Huvudidén i planförslaget är bostadsbebyggelse i olika former som i höjd och storlek hämtar stöd i landskapet. Detta regleras framförallt genom begränsning av bebyggelsens höjd med den högsta bebyggelsen i områdets nordöstliga delar som trappas ner mot havet i sydväst.*

*Höjder och bebyggelsetyp på hänvisat $B_1$-område föreslås studeras vidare inför granskningen.*

*Trafikfrågorna föreslås studeras ytterligare inför granskning. Vägarnas trafikkapacitet kommer studeras och beskrivas ytterligare i planbeskrivningen inför granskningen. Bullerutredningen föreslås revideras inför granskning för att även beakta framtida trafikutveckling i området.*

4.3 Sakägare 4 2017-05-03

Yttrande:

Falkenbergs kommun och dåvarande fastighetsägare tecknade 2011 en överenskommelse om fastighetsreglering gällande del av Svenssons fastighet Skrea 5:4. I samband med det tecknades även ett utföraravtal gällande planläggning och exploatering inom fastigheten Skrea 5:4, utföraravtal nr 78. Avtalet har överlåtits till nuvarande fastighetsägare.

En del i överenskommelsen när kommunen köpte marken var att kommunen ska genomföra och bekosta anläggningar inom allmän platsmark såsom lokalgator, gång- och cykelvägar och grönytor, vilket står i utföraravtalet. I detaljplaneförslaget ingår dock gatan i det som detaljplaneläggs som kvartersmark för bostadsändamål, vilket strider mot kommunens och säljarens intention när avtalen tecknades. I planbeskrivningen på s 21 står det att tillfarten inom berört område ska ske inom kvartersmark så att utbyggnad av de 8 tomterna kan ske oberoende av utbyggnaden i övriga delar av planområdet.

Även detta strider mot tecknat utföraravtal, vilket anger att kommunen ska bygga ut anläggningarna inom ett år efter att detaljplanen vunnit laga kraft och därefter vidareupplåta anläggningarna till huvudmannen för den allmänna platsmarken. Samtliga övriga gator inom planområdet detaljplaneläggs som allmän platsmark. Jag yrkar på att även gatan inom Skrea 5:4 planläggs som allmän platsmark och därefter upplåts till Tallbackens vägförening.

I bakkant av kvartersmarken inom Skrea 5:4 är ett väldigt brett prickmarkerat område utlagt, ca 15 meter. Med föreslagen prickmarkering försvåras exploateringen inom fastigheten och dispositionen inom tomterna blir inte bra. Med tanke på läget, med utsikten över havet, är det önskvärt att placera nya hus så långt bak som möjligt på respektive tomt för att skapa framsidor mot havet. Tillfarten till dessa tomter kommer att ske från framsidan, vilket innebär att det behöver finnas plats på framsidan för uppfart och garage. Det är inte någon annan fastighet inom planområdet som planlagts med ett så brett prickmarkerat område. Med tanke på detta yrkar jag på att prickmarkeringen i bakkant av Skrea 5:4 tas bort.

I det fall befintlig ladugård byggs om för lägenheter är det lämpligt med garage och infart på baksidan av huset. Detaljplanen bör därför möjliggöra för infart via föreslagen ny gata bakom ladugården.

Planförslaget möjliggör för bostäder om två våningar (högsta nockhöjd 7 meter) inom Skrea 5:4. Ett önskemål är att husen i den främre raden, mot havet, får bebyggas med enplanshus och husen i den bakre raden får vara två våningar. Detta för att säkra havsutsikten även i den bakre raden.

Planförslaget anger bostadsändamål för berört område. Då vi har funderingar på att renovera och ev. starta någon typ av verksamhet (t.ex. kafé eller butik) i ladugårdsbyggnaden samt (ev. B&B) i det befintliga bostadshuset, vill vi att detaljplanen möjliggör även för detta.

I planbeskrivningen står det att tecknat utföraravtal ska följas upp med ett exploateringsavtal. Då kommunen ska genomföra och bekosta anläggningar inom allmän platsmark inom berört område vet jag inte varför detta avtal ska tecknas och vad det i sådana fall ska omfatta.

Finns det möjlighet att bygga suterrängvilla?

I övrigt tycker jag att planförslaget ser bra ut och jag tror att det kommer bli ett trevligt område.

> *Kommentar:*
> *Planförslaget och planbeskrivningens genomförande del revideras för att uppfylla utföraravtalet vilket inkluderar att gatan läggs som allmän platsmark.*
>
> *Prickmarken i bakkant föreslås studeras ytterligare inför granskning. Syftet med prickmarken är säkerställa att bebyggelsen inte blir för dominant i landskapet.*
>
> *Planförslaget tillåter angöring till del av Skrea 5:4 från gatan som ligger norr om fastigheten. Angöringen begränsas något av naturområdet som säkrar angöring till angränsande grönområden.*
>
> *Planförslaget föreslås justeras så att tillåten höjd är en våning närmst Lyckans väg och två våningar för den ”bakre raden”. Ändringen ligger i linje planförslagets idé om att bebyggelsen trappas ner mot havet.*
>
> *Möjligheten att tillåta verksamhet inom Skrea 5:4 föreslås studeras inför granskningen.*
>
> *Syftet med exploateringsavtalet är bland annat att reglera de marköverlåtelser som föreslås mellan Skrea 5:4 och Skrea 8:5. I samrådsförslaget föreslås Skrea 5:4 lämna från sig mark till allmän plats Natur samtidigt som bostadsmark överlåts från Skrea 8:5.*
>
> *Möjligheten att bygga suterräng och hur det ska regleras inom planområdet föreslås studeras inför granskning och redovisas i planbeskrivingen.*

4.4 Sakägare 5, 2017-05-02

Yttrande:

Vi vill med detta brev lämna våra kommentarer till detaljplan för Skrea 5:4 m fl, Lyckan.

- Vi anser att detaljplanen ska omfatta ett förbud när det gäller ved-, pellets- och oljeeldning i detta nya område. Normala vindriktningen i detta område är att det blåser från nordväst. Den korta distansen mellan våra fastigheter, 40 meter som kortast och den stora höjdskillnaden 17 meter gör att sot och rök kommer att dra mot/igenom våra fastigheter. Vi anser att ett förbud mot eldning stöds av Miljö- och hälsoskyddsförvaltningens riktlinjer och de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens 2 kapitel.

- Vi anser at den nya tomten som är placerad mellan Lyckans väg och Strandvägen bör slopas. Tillfarten till tomten kommer att bli skymd på grund av vägens krokighet och höjdskillnad.

- Vi vill påpeka att det är felaktigt att påstå att fastigheten är byggd mellan 1900 och 1920tal, då den i verkligheten är uppförd på 1950-talet.

- Vi anser att den mark som ligger som en kil i mellan våra tomter och det nyplanerade området bör tas med i planen och då planeras som naturmark. I samband med detta bör man anlägga en cykelstig från Bröderna Jönssons väg ner till det nya området. En cykelstig skulle göra det mycket lättare för människor att ta sig i mellan områdena utan att behöva cykla ner på Strandvägen och Lyckans väg. Beakta höjdskillnaden och se fördelen med detta. Området är markerat i bifogad karta.

- När vi tittar på planen generellt och jämför med dagens bebyggelse i Skrea så gillar vi inte förtätningen av byggnader, stora höga hus byggs på små tomter. Vi anser att radhusens nockhöjd bör begränsat till max 5 meter i det område som har markerats på medsänd karta. Detta eftersom markensslutning gör att hus i suterräng utförande kan byggas och i uppförandet blir de då väldigt höga.

*Kommentar:*
*Synpunkterna noteras.*

*Skulle vedeldning visa sig bli ett problem i området kan detta regleras genom beslut av Miljö- och hälsoskyddsnämnden.*

*Samhällsbyggnadsavdelningen föreslår att utfartsförbud införs i planförslaget för att reglera in- och utfart till den kompletterande tomten längs Lyckans väg.*

*Möjligheten för gång- och cykelväg från Bröderna Jönssons väg till aktuellt planområde föreslås studeras inför granskning. Gång- och cykelvägen går att anlägga utan detaljplan.*

*Enligt Plan- och bygglagen får en detaljplan inte omfatta ett större område än vad som behövs med hänsyn till planens syfte och genomförandetid. Samhällsbyggnadsavdelningens bedömning är att det inte finns skäl att ta med ett större Naturområde i detaljplanen.*

*Möjligheten att bygga suterräng och hur det ska regleras inom planområdet förslås studeras inför granskning och redovisas i planbeskrivingen.*

4.5 Sakägare 6, Sakägare 7, 2017-04-26

Yttrande:

Skrea har sedan många år varit ett mycket populärt område att bo i. Anledningen är främst att det är ett "lugnt", utpräglat villaområde med skog, natur och trevliga strövområden runt omkring.

Området utmed Skrea Stationsväg som berörs i detaljplanen är bebyggt med friliggande villor (1-plans och 1,5-plans) med tomter på mellan 900-1 200 kvm. I området ligger också Skrea 9:9. Ett speciellt och unikt bostadshus (typ hallandslänga) från tidigt 1900-tal.

Intill Skrea 9:9 föreslås i detaljplanen två stycken villatomter. Längre ner på Stationsvägen (bild 14) föreslår man också villatomter, med en minsta tomtstorlek på 1000 kvm. Så långt låter allt rimligt och genomtänkt.

Men att då, som i detaljplaneförslaget, däremellan föreslå bostäder (utmed Skrea Stationsväg) i form av dussintalet radhus och kedjehus (bild 13) är obegripligt och högst olyckligt. Plötsligt ska man "klämma ihop" så många bostäder som går på så liten yta som möjligt. Högsta nockhöjd på dessa kedjehus anges till 7 meter. Högsta byggnadshöjd (vägglivshöjd) tycks inte finnas någon begränsning på. Detta innebär att kedjehusen utmed Skrea Stationsväg kan komma att byggas med väggar som är över 6 meter höga. Vad man här är på väg att skapa är en lång 6-7 meter hög "väggmur" av kedjehus utmed Skrea Stationsväg. Detta trots att det ligger ett villaområde precis på andra sidan gatan (norra sidan av Skrea Stationsväg) på samma marknivå men med en begränsad byggnadshöjd på 3,5 meter. Detta är en chock för oss som byggt villor på andra sidan gatan. Medveten om politikers nya idéer om att blanda bebyggelse så hamnar man i detta fall helt fel i sina ambitioner. Att "klämma in" ett dussintal radhus utmed områdets "matarled" och med relativt nybyggda villor precis tvärs över gatan (med helt andra byggnadsregler), är ogenomtänkt, obegripligt och respektlöst mot oss fastighetsägare som blir grannar.

För att inte förstöra områdets karaktär bör detaljplaneförslaget omarbetas och ersätta de planerade radhusen/kedjehusen utmed Skrea Stationsväg till villatomter av samma storlek och med samma byggnadsregler som gäller på andra sidan gatan.

Vad gäller de planerade flerbostadshusen i 4 och 5 våningar! (bild 14-15) ställer vi oss också frågande. Att placera denna typen av fastigheter precis intill ett villa- och sommarstugeområde kommer att ändra områdets karaktär totalt.

Att man måste bygga fler bostäder har vi förståelse för. Men att på detta vis helt ändra karaktären på ett av Falkenbergs mest populära och genuina villaområde är obegripligt och oförsvarligt.

Slutligen undrar vi hur man genom denna kraftiga förtätning av bebyggelse i området har tänkt lösa problemen med ytterligare trafikbuller utmed Skrea Stationsväg. Ett problem som redan nu är känt hos kommunen.

*Kommentar:*
*Synpunkterna noteras.*

*Gestaltningen av föreslagen bebyggelse längs Skrea stationsväg föreslås studeras ytterligare inför granskningen.*

*Ett av syftena med planförslaget är att möjliggöra för flera olika bostadstyper; friliggande enbostadshus, radhus, kedjehus och flerfamiljshus vilket är i linje med strategierna i kommunens översiktsplan. Denna blandning är önskvärd då intilliggande områden övervägande består av villor. Bebyggelsen på 4-5 våningar har placerats högst upp i området för att ta stöd i landskapet.*

*Trafikfrågorna föreslås studeras ytterligare inför granskning och bullerutredningen kommer revideras inför granskning för att även beakta framtida trafikutveckling i området.*

4.6 Sakägare 8, Sakägare 9,2017-05-04

Yttrande:
Vi är som boende på Skrea Stationsväg berörda av den framlagda detaljplanen Skrea 5:4 m fl, Lyckan.

Vi har tagit del av planen och är missnöjda med dess nuvarande utformning av flera skäl varav de två mest centrala är 1.) ett misslyckat bevarande av den nuvarande miljön i Skrea Stationssamhälle samt 2.) den ökade trafik som Skrea Stationsväg kommer att utsättas för om detaljplanen förverkligas.

Gällande bevarandet av den nuvarande miljön så står det i tidigare detaljplaner att läsa att "Skrea stationssamhälle berättar om såväl Skreas historia som samhällsutveckling och därav bör nybyggnation, restaurering samt tillbyggnader längs med Skrea Stationsväg harmonisera med den äldre arkitekturen" (Detaljplan Skrea 2:39). Vidare står det att "Då Skrea Stationsväg innehåller visst kulturhistoriskt värde regleras bebyggelsen längs denna väg striktare" (Detaljplan Skrea 9:5). Detta står i vår mening i tydlig kontrast till det som nu planeras med radhus/kedjehus samt villor i två plan med en högsta nockhöjd på sju meter. Dessa regler för nybyggnation är inte heller konsekventa med vad som tidigare har ansetts lämpligt i detta område. Som ett exempel kan ges den närliggande detaljplanen Skrea 9:5 där det sägs att tomter i anslutning till Skrea Stationsväg skall bebyggas med "friliggande bostadshus i 1,5 plan (högsta byggnadshöjd 4,0 m). Minsta tomtstorlek 800m$^2$…Takvinkeln skall vara mellan 27-45 grader".

Vi håller absolut med om att Skrea Stationsväg är av yttersta vikt för det intryck man får av Skrea Stationssamhälle som helhet och håller således med om vad som framgår i tidigare detaljplaner. Vi har därför mycket svårt att förstå hur man i den

nu föreslagna detaljplanen så uppenbart kan bortse från dessa tidigare rekommendationer och föreslå en nybyggnation som så tydligt avviker från tidigare ställningstaganden. Än mer besynnerligt blir det med tanke på att man i den föreslagna detaljplanen lyfter det miljöskapande värdet av nuvarande byggnation, med Skrea 9:9 som ett exempel, som i vår mening fullständigt kommer att "försvinna" om fastigheter i enlighet med de nu föreslagna byggnadsreglerna tillåts dominera en så pass lång sträcka som det nu är föreslaget.

Vi kan ha viss förståelse för den ambition som uttrycks i den nu föreslagna detaljplanen "att möjliggöra för flera olika bostadstyper" men i vår mening uppnås detta redan via de i detaljplan Skrea 9:5 planerade radhusen/parhusen och i övrig planering i området som inte är i direkt anslutning till Skrea Stationsväg.

Vår absoluta rekommendation för den bebyggelse som planeras i direkt anslutning till Skrea Stationsväg blir därför att man tar hänsyn till de värden som lyfts i tidigare detaljplaner och tillämpar liknande regler för nybyggnation även nu med "friliggande bostadshus i 1,5 plan (högsta byggnadshöjd 4,0 m). Minsta tomtstorlek 800m$^2$...Takvinkeln skall vara mellan 27-45 grader".

2. När det gäller den ökande trafiken på Skrea Stationsväg så har vi även där en del invändningar. Enligt den nu föreslagna detaljplanen så uppskattas det att den framtida trafiken kommer mer än fördubblas från nuvarande 700 bilar/dygn. Detta ser vi som mycket olyckligt och i värsta fall farligt då vägen i dagsläget används som huvudsaklig gång och cykelväg för barn på väg till den närliggande skolan (Thoren Framtid). Utöver gång- och cykeltrafik till områdets skola används vägen dessutom av hela området för transport till kusten, framförallt sommartid. En period då även biltrafiken i området ökar.

Dessa trafikanter är under långa sträckor oskyddade utan ordentlig gång/cykelväg. I den nu föreslagna detaljplanen beskrivs det att en "utbyggnad av föreslagna gång och cykelvägar längs Skrea Stationsväg... ger oskyddade trafikanter säkra vägar till områdets busshållplatser." Enligt vad som framkom under informationsmötet på Hansagårds Camping så finns det dock ingen möjlighet att göra en sådan utbyggnad mer än i de sydvästra delarna av Skrea Stationsväg vilket innebära att gångtrafikanter och cyklister även i framtiden kommer att vara oskyddade under långa sträckor.

Att med dessa förutsättningar mer än fördubbla biltrafiken på områdets huvudled, utan att kunna presentera en helhetslösning för förbättringar av trafiksäkerheten, är direkt oansvarigt.

Det skall även sägas att området i sin helhet för nuvarande är inne i en mycket expansiv fas, redan innan den nu föreslagna detaljplanen, med två större områden som håller på att exploateras och som båda kommer att påverka trafikeringen av Skrea Stationsväg (Detaljplan Skrea 9:5 samt Brune Kulle). Dessa verkar inte ha tagits i beaktande då man har gjort beräkningar av nuvarande trafik och uppskattningar av framtida trafik vilket vi ser som problematiskt.

Vi tror inte heller att trafikeringen kommer att delas jämt mellan de tre föreslagna infartsvägarna utan är övertygade om att den absoluta merparten kommer att använda de båda infarterna via Skrea Stationsväg då bilar från E6:an kommer att välja Skrea Stationsvägs nordöstra infartsled (som de gör i dagsläget) och bilar från centrala Falkenberg kommer att välja Skrea Stationsvägs sydvästra infartsled (som de gör i dagsläget).

Vi föreslår därför en mer detaljerad analys av den tillkommande trafiken där man tar hänsyn till den redan pågående byggnationen och dess påverkan på Skrea Stationsväg samt gör en mer nyanserad bedömning av hur trafiken kommer att fördelas på det nu föreslagna områdets tre infartsleder innan man går vidare med denna nybyggnation.

Alternativt bör man se över möjligheter att minska den tillkommande trafiken genom att till exempel minska storleken på den planerade förskolan samt minska det totala antalet nya bostäder. Vidare bör man även se över möjligheter för att ytterligare försäkra sig om att trafikanter respekterar nuvarande hastighetsbegränsningar via fler farthinder etc. (personligen ser vi gärna ett nytt farthinder mellan de två nu befintliga farthinder närmast vår egen adress då sträckan mellan dessa är för lång för att effektivt minska hastigheten förbi vår fastighet).

Avslutningsvis har vi även synpunkter på den mest nordostliga infarten till det nya området från Skrea Stationsväg. Vi antar att avsikten med denna infart är att minska belastningen på områdets matarled. Vi tycker dock att den är problematisk då den samtidigt kommer att öka trafikeringen förbi den planerade lekplatsen och vi anser därmed att den inte ska ingå i områdets slutgiltiga planering.

Vår bedömning är att effekterna av den kraftigt ökade trafiken inte har diskuterats tillräckligt och det är allvarligt. Det behövs en fördjupad diskussion och konsekvensanalys innan planen slutligt kan utformas och antas

> *Kommentar:*
> *Synpunkterna noteras.*
>
> *Ett av syftena med planförslaget är att möjliggöra för flera olika bostadstyper; friliggande enbostadshus, radhus, kedjehus och flerfamiljshus vilket är i linje med strategierna i kommunens översiktsplan. Denna blandning är önskvärd då intilliggande områden övervägande består av villor.*
>
> *Hänvisningen till tidigare detaljplaner i Skrea är inte helt tillämpbar i aktuellt planarbete. Detaljplanerna som yttrandet hänvisar till ligger delvis i ett område som pekats ut i Stadens yttre årsringar. Det är ett material med översiktlig karaktärisering av bebyggelsens värden och kvaliteter i Falkenberg. Aktuellt planområde ligger inte inom detta utpekade område. Detaljplanen för Skrea 9:5, som ligger närmst aktuellt planområde, reglerar bebyggelsen längs Skrea Stationsväg med sadeltak, träpanel och matta röda eller svarta takpannor. Nockhöjden 7 meter är densamma som i aktuellt planförslag. Gestalt-*

*ningen av föreslagen bebyggelse längs Skrea stationsväg föreslås studeras ytterligare inför granskningen.*

*Trafikfrågorna föreslås studeras ytterligare inför granskning och bullerutredningen kommer revideras inför granskning för att även beakta framtida trafikutveckling i området. Vägarnas trafikkapacitet kommer även studeras och beskrivas ytterligare i planbeskrivningen inför granskningen. Planförslaget säkerställer möjligheten till gång- och cykelvägar på de större gator som föreslås inom planområdet.*

4.7 Sakägare 10, 2017-05-03

Yttrande:

De senaste åren har Skrea stationssamhälle varit med om många förändringar. Många promenadstråk i skogsmiljö har försvunnit. Det har även försvunnit många grönområden. Samtidigt får man förstå att många vill bo i detta område och att det är positivt med nya grannar.

Även om antalet fastigheter ökar är det viktigt att den nya bebyggelsen smälter ihop med den gamla. Det känns av den anledningen märkligt att det då ska byggas 4 stycken hus med 4-5 våningar. Att placera ett fyravåningshus intill fastigheten Skrea 8:40 passar inte alls in i ett område med 1-1,5 plans villor. Så höga hus passar in i närheten av centrum inom en radie av högst 1-2 kilometer, längre ut skämmer dessa hus landskapsbilden.

I de nyplanerade områdena som nyligen bebyggts på Ängslyckevägen och Krämers väg passar det in med parhus och radhus. Däremot passar det inte in utmed Skrea Stationsväg där det tidigare bara finns villor. Mitt förslag att radhusen utmed Skrea Stationsväg plockas bort och ersätts med enfamiljshus på 1-1/2 plan. Om jag tolkar förslaget till detaljplanen rätt så kan dessa radhus byggas i två fulla våningar med ett lågt tak. Det innebär att det blir en vägg av höga hus mellan Skrea Stationsväg och den planerade förskolan.

Skrea Stationsväg är visserligen inte så tätt trafikerad idag men med busslinjen kan det idag bitvis vara något bullrigt. Det finns en överhängande risk att trafiken till den planerade förskolan under morgon och eftermiddag kommer öka trafikintensiteten på Skrea Stationsväg. Frågan är om Skrea Stationsväg klarar av all denna trafik. Utanför min fastighet Skrea 9:9 är trafiken redan idag ett störande inslag tack vare fartguppet som placerats precis utanför fastigheten. Den innebär att all trafik bromsar in för att sedan accelerera mitt framför fastigheten Skrea 9:9. Det är önskvärt att fartguppen i möjligaste mån placeras mellan fastigheterna.

*Kommentar:*
*Synpunkterna noteras.*

*Ett av syftena med planförslaget är att möjliggöra för flera olika bostadstyper; friliggande enbostadshus, radhus, kedjehus och flerfamiljshus vilket är i linje med strategierna i kommunens översiktsplan. Denna blandning är önsk-*

*värd då intilliggande områden övervägande består av villor. Bebyggelsen på 4-5 våningar har placerats högst upp i området för att ta stöd i landskapet.*

*Gestaltningen av föreslagen bebyggelse längs Skrea stationsväg föreslås studeras ytterligare inför granskningen.*

*Vägarnas trafikkapacitet föreslås studeras och beskrivas ytterligare i planbeskrivningen inför granskningen.*

*Planförslaget är utformat för att säkerställa passager till kringliggande grönområden. Samhällsbyggnadsavdelningen föreslår att planförslaget revideras för att utöka grönytorna inom planområdet.*

4.8 Sakägare 11, 2017-05-04

Yttrande:

Skrea Stationsväg och den nya "huvudgatan" genom området utmed "ovansidan" av 8:40 och 8:46.

Förslag... flytta upp gatan typ 4-5 meter så att inte gatan/cykelbanan ligger kant i kant med tomtgränsen. Planen föreslår ju 15 meter från hus till vägmitten pga. av trafikbuller.

Skrea 8:46 och 8:40 "nya tomter" ska ha varsin infart från denna gata. Kommunen vill ta över väg/tomtmark tillhörande 8:46 även vägen till 8:40. I gengäld ska Kommunen överta och äga 8:40 privata väg och Favrab/Vivab och VA-ledningar från Skrea Stationsväg fram till vattenmätarbrunnen (gränsen 8:46 - 8:40). Om detta genomförs kan ju fler ansluta sig som tex 8:45 "nya tomt"

Sen har vi "insidan" på Skrea 8:40 och gränsen mot 8:5 och höghusens lämplighet i detta område... De jag mest motsätter mig är de "ensamma" höghuset nästan vid gränsen mot 8:40.

Förslaget är att man flyttar detta höghus till skogsbrynet framför de inritade höghuset och byter plats med låghuset, ett annat förslag är att man lägger höghusen mot skogskanten efter varandra med en viss förskjutning.

Det finns en väg inritad på privat mark i höjd med ladugården (jämte "höghuset"). Förslaget är att man sammanbinder denna väg med den som börjar i höjd med Skrea 8:64 och sen förlänger den förbi 8:40. Det behövs framtida väganslutningar till 8:40, en strax efter 8:45 samt den som redan är inritad på kartan i jämnhöjd med ladugården.

Jag är lite orolig för kommande sprängningar som måste göras vid förskolan och för den nya vägen... har ni kontrollerat var det ligger dolt berg? Runt ladugården och framför men även inne i ladugården kan man se att "berg" finns. Bakom planerade förskolan måste det sprängas fram väg och det i sin tur kan påverka lillstugan som ligger där.

*Kommentar:*
*Synpunkterna noteras.*

*Samhällsbyggnadsavdelningens bedömning är att föreslagen dragning av gatans förbi Skrea 8:40 och 8:46 inte innebär att några bullervärden överskrids. Trafikfrågorna föreslås dock studeras ytterligare inför granskning och bullerutredningen kommer revideras inför granskning för att även beakta framtida trafikutveckling i området.*

*Planförslaget tillåter infart från matargatan till nya tomter på Skrea 8:40 och 8:46.*

*Reglering av marköverlåterser, ersättning mm hanteras i ett exploateringsavtal mellan kommunen och fastighetsägaren till Skrea 8:40 och 8:46.*

*Området med flerbostadshusen högst upp i området föreslås studeras vidare inför granskning vilket även kommer inkludera vägarnas dragning.*

*Hanteringen av eventuella sprängningar är inget som regleras i planarbetet. Ifall sprängningar blir aktuellt kommer detta hanteras i samband med kommunens projektering och upphandling av entreprenör. Det är standard att kommunens ställer krav på entreprenören att privata fastigheter ska vara skyddade vid eventuella sprängningsarbeten. För att säkerställa att inga skador uppstår gör man före och efter en sprängning besiktning på berörda fastigheter.*

4.9 Sakägare 12, Sakägare 13, 2017-05-03
Yttrande:
**Bakgrund till nuvarande fastighetsindelning**
För att underlätta förståelsen av de omständigheter som grundat nuvarande fastighetsindelning, servitut m.m. ges en kort historik avseende fastigheterna.

År 1968 köptes det som i dagsläget är fastigheterna Skrea 5:84, 5:89 och 5:90. Marken utgjordes vid den detaljplan som antogs 1999 av två fastigheter, Skrea 5:61 och 5:74.

År 2010 ombildades fastigheterna så de nuvarande tre fastigheterna Skrea 5:84, 5:89 och 5:90 bildades.

År 2014 genomfördes ett arvskifte. Skrea 5:90 såldes, Skrea 5:89 ägs numera av en fastighetsägare Skrea 5:84 ägs av två fastighetsägare.

Den nya ägarstrukturen har medfört vissa problem i fastigheternas användningsområden på grund av fastigheternas tidigare användning.

Fram till arvsskiftet 2014 användes marken som en gemensam fastighet där ett torp från 1850 på Skrea 5:84 samt ett nyuppfört hus från 1981 på Skrea 5:90 varit be-

byggelse som släkten brukat gemensamt. Denna användning har medfört lösningar vad avser bland annat utfarter, vatten och avlopp som vid en annan användning troligen inte kunnat aktualiseras.

Sedan 2014 utgörs marken av tre separata fastigheter med olika ägarförhållanden. Utgångspunkten bör vara att fastigheterna nu behandlas var för sig.

När ny detaljplan ska antas för området är det vår önskan att framföra synpunkter på en del av de brister som tidigare användning av fastigheterna medfört och som man skulle kunna komma till rätta med genom planläggningsarbetet.

Vår förhoppning är att planarbetet ska medföra att nämnda fastigheters användning blir mer varaktigt ämnad för sitt ändamål än i dagsläget samt att man finner lösningar som vid framtida användning av fastigheterna medför så liten inverkan som möjligt på de berörda samt omgivande fastigheter.

**Synpunkter på planförslaget**
Vi lämnar följande synpunkter på den föreslagna detaljplanen som enligt vårt förmenande skulle medföra en bättre användning av fastigheterna än dagens lösningar.

*Ta bort utfartsförbudet längs Lyckans väg*
I detaljplan år 1999 tillkom ett utfartsförbud längs tomtgränserna för Skrea 5:90 och 5:84. Detta har medfört att Skrea 5:84 i dagsläget klyvs av en infartsväg till Skrea 5:90 trots att en närmre och säkrare väg torde kunna tas rakt ut på Lyckans väg.

Samtycke till utfart från Skrea 5:90 till Lyckans väg har inhämtats från Tallbackens vägförening. På grund av utfartsförbudet har någon anslutning till Lyckans väg dock inte kunnat genomföras för fastigheten Skrea 5:90.

Övriga fastigheter längs Lyckans väg belastas inte av något utfartsförbud. Vid sådana förhållanden ter det sig oproportionerligt att ha utfartsförbudet kvar. Då tänker vi särskilt på den nya fastighet som ligger mittemot Skrea 5:17 där något utfartsförbud inte finns trots att denna utfart ligger på en likvärdig vägsträcka.

Det är även oklart vilka allmänna hänsyn som finns för att ha kvar utfartsförbudet. För det fall siktproblem anses föreligga som även kan äventyra trafiksäkerheten torde detta inte endast vara ett problem för eventuella utfarter från fastigheterna Skrea 5:90 och Skrea 5:84 längs Lyckans väg. Vid sådana förhållanden vore en lösning som ökar trafiksäkerheten längs Lyckans väg som helhet såsom ett farthinder eller en avstängning av vägen vid krönet så att endast räddningstjänst får köra där mer lämpligt.

För en mer ändamålsenlig indelning av fastigheterna Skrea 5:84 och Skrea 5:90 är det således vårt önskemål att kommunen i detaljplanen tar bort utfartsförbudet mot Lyckans väg för fastigheten Skrea 5:90 samt bestämmer att det vägservitut 1382-09/69.1 som idag löper över Skrea 5:84 ska upphävas med stöd av 4 kap 18 § 2 st 2 p PBL.

**Förbered Skrea 5:89 för framtida byggnation**
Fastigheten Skrea 5:89 är i dagsläget inte bebyggd, men så kan komma att ske då det finns en byggrätt om 90m$^2$ för fastigheten. Framtida byggnation på fastigheten bör dock tas i beaktande nu och regleras i detaljplan.

*Utfart från Skrea 5:89*
Det är oklart hur lämplig utfart från fastigheten Skrea 5:89 ska placeras. Detta är inte berört i detaljplaneförslaget. Eftersom fastigheten är placerad intill detaljplaneområdet är detta inte oväsentligt.

I dagsläget är förberett för en infartsväg till Skrea 5:89. Enligt nuvarande detaljplan torde en eventuell anslutningsväg kunna ordnas på kryssad mark tillhörande fastigheten 5:84. Det finns även ett servitut som ger Skrea 5:89 rätt att använda ett 7 m brett område på fastigheten 5:84 för utfartsväg. En sådan väg skulle dock passera någon meter från husknuten på fastigheten Skrea 5:84, ett avstånd som knappast är godtagbart med tanke på att dt på den tjänande fastigheten finns lekande barn mm.

Vi har två förslag på lösningar av utfartsfrågan för Skrea 5:89. De två alternativen visas i Bild 1 och 2.

Det ena alternativet är att anordna en tillfartsväg till Skrea 5:89 genom att jämka tomtindelningen i detaljplaneområdet i det närliggande kvarteret.

Det andra alternativet är att flytta befintlig tillfartsväg till Skrea 5:84 så att den placeras utanför fastighetsgränsen i sin helhet och sedan förlänga den utanför kryssmarkeringen så att den även tjänar fastigheten Skrea 5:89.

I båda fall bör vägservitutet som belastar fastigheten 5:84 hävas. Detta kan med fördel ske genom detaljplan.

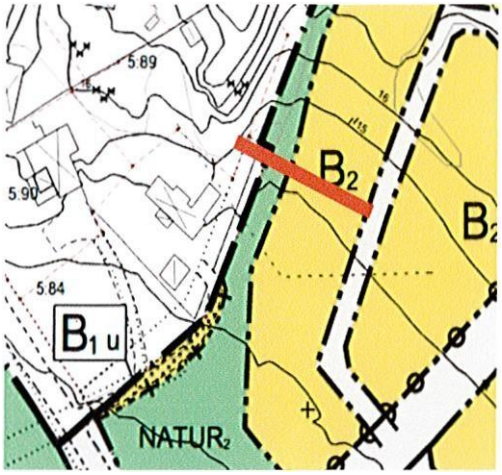


*Bild 1. Tillfart för Skrea 5:89 via "ängen".*

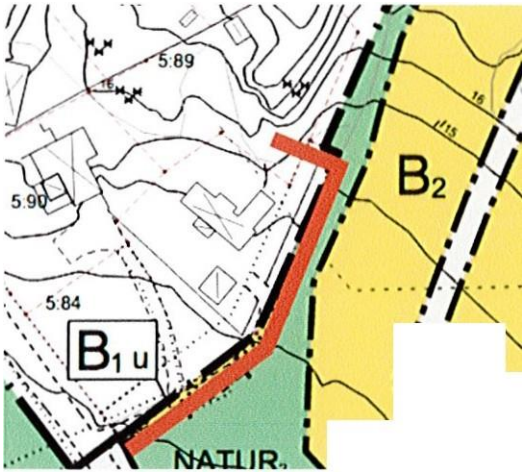


*Bild 2 Tillfart för Skrea 5:84 samt 5:89.*

*Vatten och avlopp, Skrea 5:89*
Fastigheten Skrea 5:89 har idag ingen förberedd anslutning till kommunalt vatten och avlopp invid tomtgräns. Det vore fördelaktigt för alla parter att i samband med

den utbyggnad som kommer att ske i det nya detaljplaneområdet även anordna anslutning till kommunalt vatten och avlopp för fastigheten Skrea 5:89.

Anslutningen skulle lämpligen kunna dras till den infartsväg som förberetts på fastigheten. Den ledningsrätt för vatten och avlopp som idag belastar Skrea 5:84 till förmån för Skrea 5:89 kan då hävas då den inte längre torde anses motiverad när angränsande bebyggelse planeras och genomförs.

**Utfart från Skrea 5:84 ligger delvis på allmän mark, delvis på fastigheten**
För närvarande ligger infarten till Skrea 5:84 delvis på kommunens mark, delvis på fastigheten. Enligt sidan 21 i samrådshandlingen ska en remsa kvartersmark planläggas för att säkra befintlig tillfart till fastigheten Skrea 5:84. Idag tillförsäkras fastigheten infart genom ett härskande servitut på mark som ägs av Falkenbergs kommun.

Ett önskemål är att man i detaljplan reglerar så att vägen antingen ligger helt på 5:84 eller att vägen flyttas så att den placeras utanför fastigheten 5:84.

**Kryssmark för promenadstråk som belastar fastigheten Skrea 5:84**
Genom detaljplan 1999 och vid förrättning den 19 februari 2002 tillfördes det som idag är fastigheten Skrea 5:84 ett framtida allmänt gångstråk som kryssmarkerades. Området har inte tagits i anspråk för ändamålet. Kryssmarkeringen ligger på tomtmark och medför att det inte är möjligt att inhägna tomten på denna sida.

Syftet med kryssmarkeringen kan inte genomföras utan att fastighetsägarens intressen åsidosätts genom att allmänheten kommer att kunna uppehålla sig på tomtmark inom fastigheten med följd att fastighetsägarens rätt till hemfrid träds för när. Detta särskilt då kryssmarkeringen ligger väldigt nära byggnaden som finns på fastigheten. Det torde även vara möjligt att i detaljplan placera allmänna gångstråk något utanför fastighetsgränsen istället och uppnå samma allmänna ändamål som nuvarande placering. Vårt önskemål är således att kryssmarkeringen tas bort i detaljplanen.

**Prickmarkeringen på fastigheten Skrea 5:84 bör reduceras**
Fastigheten Skrea 5:84 belastas av en mycket bred prickmarkering mot hörnet Lyckans väg och nuvarande infartsväg. Prickmarkeringen medför att fastigheten inte kan utnyttjas till fullo. Det vore fördelaktigt för fastighetens användning om prickmarkeringen kunde minskas så att den motsvarar övriga fastigheters prickmarkering mot Lyckans väg.

**Korrigering av äldre tomtgräns, Skrea 5:84 och Skrea 5:89**
Skrea 5:84 avslutas åt nordost med en gräns i 90 graders vinkel. Vårt förslag är att tomtgränserna justeras med en rät linje som i bakre kant ansluter till tomtgränsen för Skrea 5:89 (se bild nedan). Tomtgränserna från Skrea 5:84 och 5:89 skulle då få en jämnare anslutning mot kommunal mark och en befintlig grönsaksodling utmed tomtgränsen för Skrea 5:89 vid bergets fot skulle kunna nås via plan mark.

*Bild 3. Förslag tillförändrad fastighetsgräns för Skrea 5:89*

**Sammanfattningsvis**
Tillfartsvägarna till fastigheterna 5:90, 5:89 samt 5:84 är i dagsläget inte tillfredsställande. Fastigheten Skrea 5:89 behöver kunna anslutas till vatten och avlopp. Äldre bruk av Skrea 5:84 för allmän gångtrafik är inte ändamålsenligt när naturområde planeras intill. En äldre tomtgräns kan även justeras.

*Förslag:*
- Ta bort utfartsförbudet längs Lyckans väg längs tomtgränsen för fastigheterna Skrea 5:84 och 5:90
- Häv vägservitutet för Skrea 5:90 med 5:84 som tjänande fastighet
- Förbered Skrea 5:89 för framtida byggnation genom att anordna tillfartsväg samt tillgång till vatten och avlopp via nybebyggt område till fastigheten.
- Häv servitut för väg för Skrea 5:89 med Skrea 5:84 som tjänande fastighet
- Renodla ägarförhållandena för infarten till Skrea 5:84
- Ta bort kryssmarkeringen på tomtmark tillhörig 5:84 och flytta allmänt gångstråk till utanför tomtgränsen.
- Reducera prickmarkeringen på fastigheten Skrea 5:84
- Justera tomtgränsen i nordost till förmån för Skrea 5:89.

Avslutningsvis vill vi formulera några medborgarsynpunkter av mer allmän karaktär:

1. Vi konstaterar att byggnationen enligt detaljplaneförslaget blir tät i ett område som hittills haft landsbygdskaraktär med ängs- och åkermark. Om något färre bostäder skulle planeras för, skulle det ge något mer ytor t.ex. för barn att leka.

2. Vidare, den ökade trafiken från detaljplaneområdet bör som vi ser det av trafiksäkerhetsskäl ledas mot Strandvägen via den korta anslutningen mellan Lyckans väg och Strandvägen intill Skrea 5:4, förslagsvis med en ny rondell för att minska köbildning.

3. I den åkermark som nu planeras för bostäder har funnits riklig tillgång på vatten. Som boende intill, och eftersom det torp som vi numer bebor haft sin brunn i åkermarken, känner vi till att vattentillgången har varit riklig i området. Detta bör noggrant beaktas vid planering och dimensionering av dagvattenanläggningar.

*Kommentar:*
*Synpunkterna noteras.*

*Utfartsförbudet för Skrea 5:90 infördes i syfte att förhindra en trafikfarlig utfart till Lyckans väg. Samhällsbyggnadsavdelnings bedömning är att behovet kvarstår och föreslår att ett utfartsförbud införs i planförslaget för att reglera in- och utfart till den kompletterande tomten längs Lyckans väg.*

*Tillfarten till Skrea 5:84 har en lösning enligt gällande detaljplan. Mellan husknuten till Skrea 5:84 och fastighetsgräns är det åtta meter vilket innebär att en tre meter bred väg till Skrea 5:89 skulle ligga 5 meter från huset.*

*Kontakta det kommunala VA bolaget VIVAB för mer information kring möjligheten att ansluta även Skrea 5:84 till kommunalt vatten och avlopp.*

*Enligt planförslaget läggs nuvarande tillfart in under kvartersmark för bostad med möjlighet att fastighetsreglera så att hela infarten läggs under Skrea 5:84.*

*Vägservitutets dragning över Skrea 5:84 till förmån för Skrea 5:90 kan vara en följd av ett utfartsförbud i gällande detaljplan som ligger en bit in på fastigheten Skrea 5:84. Utan utfartsförbudet ges det möjlighet att dra om servitutet och lägga infarten till Skrea 5:90 närmre Lyckans väg. Syftet med x-området är att ge allmänheten tillgång till planlagt naturområde. Samhällsbyggnadsavdelningen föreslår att möjligheten att släcka utfartsförbudet inom fastigheten och ge allmänheten tillgång till naturområdet på annat sätt än via x-området utreds. Då kan även möjligheten att utöka Skrea 5:89 studeras. Enligt samrådsförslaget är det inte möjligt att utöka fastigheten då det inkräktar på lösningen för dagvatten.*

*Prickmarkens avgränsning i gällande detaljplan följer samma mönster som för övriga fastigheter längs Lyckans väg inom kvarteret och fyller en viktig funktion för att säkra siktlinjer i landskapet och ge byggrätten en mer lämplig placering i kvarteret..*

*Planförslaget föreslås revideras för att utöka grönytorna.*

*Trafikfrågorna föreslås studeras ytterligare inför granskning. Det inkluderar att vägars och utfarters kapacitet kommer studeras och beskrivas ytterligare i planbeskrivningen inför granskning.*

4.10 Sakägare 14, Sakägare 15, 2017-05-01

Yttrande:

I "Nyheter från Falkenberg Energi nr 1 2017" kan man läsa att kommunen enligt tf samhällsbyggnadschef Josefin Selander vill ha en stadsnära natur samt att bygga på tomma asfalt-och grusytor istället för på åkrar, ängar och strövområden. I våra ögon är Lyckan området utnyttjat till max med få grönområden. Vi använder vår fastighet året om till rekreation och avkoppling.

Minska nockhöjden från $B_3$ till $B_2$ närmast befintlig bebyggelse och ner till nuvarande gärdsgård. På detta sätt smälter den nya bebyggelsen mer ihop med den äldre och utblickarna mot havet blir större. Vi bifogar en skiss 806-100 som visar höjdskillnaden mellan $B_3$ och $B_2$ vilket kommer att följa naturens höjdkurvor bättre.

Fortsätt med ”Natur” längs åsen i väster. Ta bort $B_1$. Eftersom det är oklart vilken bebyggelse det blir på detta område så låt det bli "Natur" eller eventuellt placera $B_2$ hus där istället. Ev. hyreshus bör placeras nedanför punkthusen utefter bergsryggen öster om ängen. Höjdkurvorna vid den västra åsen visar att det tänkta diket ej kommer att fungera med avrinningen mot Lyckans väg. Slopa diket för då kan de eventuella $B_2$ husen placeras närmare den västra åsen. I nuläget blir det naturliga vattensamlingar sydost om "Natur" och söder om 8:64.

Slopa det ensamma punkthuset. Denna hustyp passar inte in. Ingen naturlig övergång till befintlig bebyggelse. Planera in villor i stället.

Dagvattendammen nära förskolan tas bort helt. Den utgör en säkerhetsrisk. Barn är nyfikna, tycker om att klättra och är snabba!! Tyvärr har våra bekanta mycket dålig erfarenhet av en sådan damm, deras enda barn drunknade i en sådan som låg alldeles intill förskolan. Använd dammen till parkering. I nuläget finns det alldeles för få, bara personalens behov av parkeringar är minst 20 st. till detta kommer behov för avlämning och hämtning av barn, vilket kräver minst 15-20 parkeringsplatser, en enkel kontrollberäkning visar troligtvis att det behövs betydligt fler platser. Så som planen ser ut är det inte inritat mer än 6 st. parkeringsplatser.

Den nya bebyggelsen kommer att medföra väsentlig trafikökning och buller. Tvivlar verkligen på att bullermätningarna håller, enligt uppgift ligger den tänkta bullernivån på 55 dBA. Nuvarande vägar dvs delar av Skrea Stationsväg och Lyckans väg saknar gång-och cykelbanor. Detta måste lösas!! På samrådsmötet efterfrågades en gång-och cykelväg, som knyter ihop norra Lyckan med bebyggelsen på bl.a. Töstas väg samt det nyplanerade området. På illustrationskartan där "Flerbostadshus i max 5 våningar" är placerad finns en gammal anlagd körväg till gamla stenbrott som kan användas och utökas. Kartans höjdkurvor ger en god anvisning om var vägen kan dras.

I samband med byggnation ansöker vi om att få ansluta till kommunens vatten och avloppssystem.

*Kommentar:*
*Synpunkterna noteras.*

*Planförslaget kommer innebära en stor förändring för alla som bor och lever i området. Planområdets terräng, omgivning och vegetation utgör förutsättningar för bebyggelsens placering och höjd. Huvudidén i planförslaget är bostadsbebyggelse i olika former som i höjd och storlek hämtar stöd i landskapet. Detta regleras framförallt genom begränsning av bebyggelsens höjd med den högsta bebyggelsen i områdets nordöstliga delar som trappas ner mot havet i sydväst. Planförslaget föreslås revideras för att utöka grönytorna.*

*Området med flerbostadshusen högst upp i området föreslås studeras vidare inför granskning vilket även kommer inkludera vägarnas dragning.*

*Höjder och bebyggelsetyp på hänvisat $B_1$-område föreslås studeras vidare inför granskningen.*

*Dagvattenutredningen uppdateras kontinuerligt vartefter planförslaget revideras.*

*Inför granskningen ska en diskussion föras med VIVAB som ansvarar för kommunens dagvattendammar om man med utformning och/eller stängsel kan göra föreslagen dagvattendamm säkrare.*

*Trafikfrågorna föreslås studeras ytterligare inför granskning och bullerutredningen kommer revideras inför granskning för att även beakta framtida trafikutveckling i området. Vägarnas trafikkapacitet kommer även studeras och beskrivas ytterligare i planbeskrivningen inför granskningen. Gång- och cykelvägar säkras inom aktuellt planområde.*

*Möjligheten för gång- och cykelväg från Bröderna Jönssons väg till aktuellt planområde föreslås studeras inför granskning. Gång- och cykelvägen går att anlägga utan detaljplan.*

*Kontakta VIVAB för diskussion om anslutning till kommunalt vatten och avlopp.*

4.11 Tallbackens Samfällighetsförening, Skrea GA:8, 2017-05-10
Yttrande:
Efter genomförd information med representanter för Falkenbergs Kommun angående föreslagen plan för Skrea 5:4 m fl. har vi från Tallbackens Samfällighetsförening följande synpunkter och önskemål.

A. Lyckans väg spärras av för genomfartstrafik av fordon vid markering enligt bifogad karta. Trafiken har ökat på Skrea Stationsväg. Detta beroende på fler bostäder, Kärnhem samt vid gamla Möbel Peja.

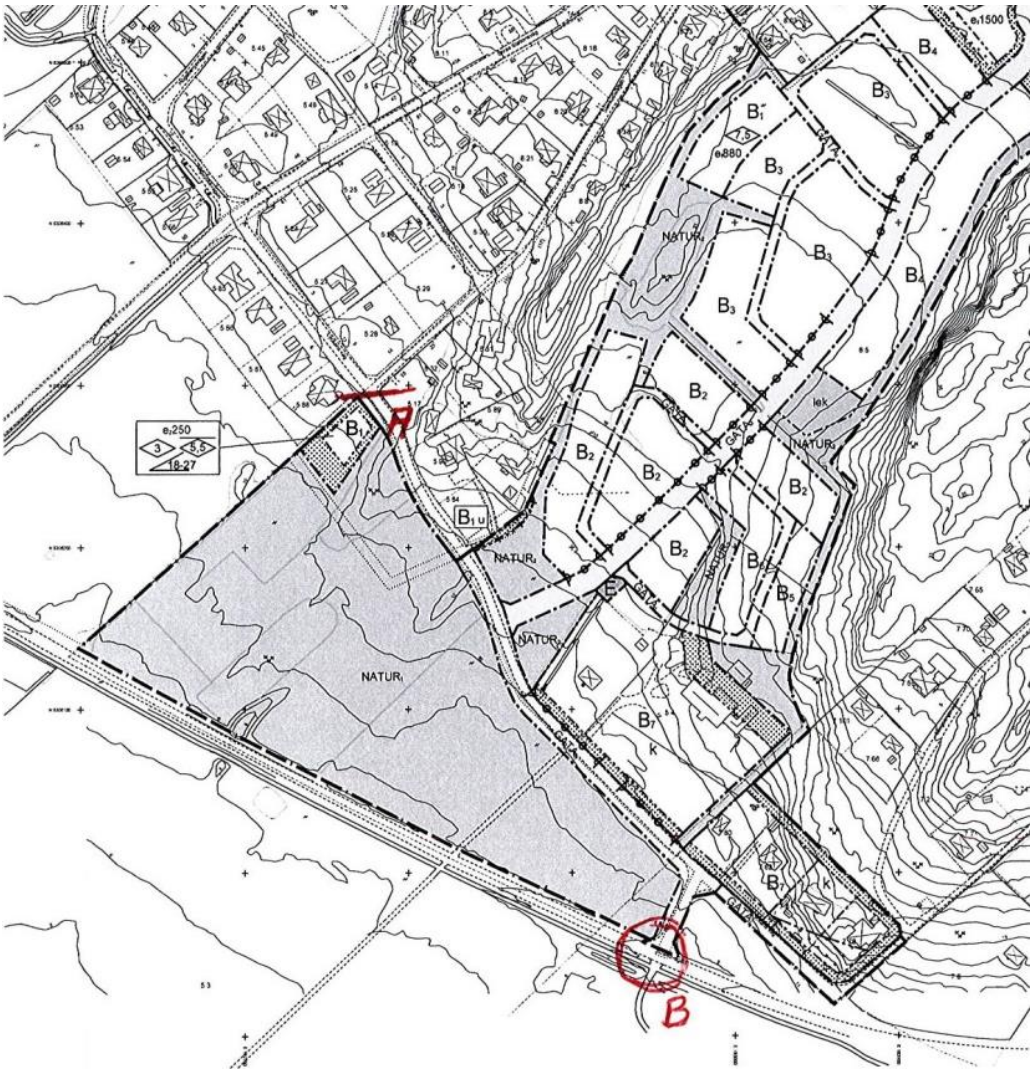
Antalet cyklister har också ökat och många, både barn och vuxna, färdas med buss. Av- och påstigning sker på Skrea Stationsvägs södra del.

Vissa bussar svänger även av från Skrea Stationsväg in på Lyckans väg för vidare färd ut på Strandvägen.

För att förhindra ökning av trafiken och därmed större säkerhetsrisk på Lyckans väg, då ytterligare 200 bostäder skall byggas, ser vi det som nödvändigt att minska genomfartstrafiken på Lyckans väg. Det blir således enbart in- och utfart för befintliga bostäder samt för cykeltrafik.

B. Vid angiven markering på kartan har vi önskemål om en rondell vid Strandvägen - Lyckans väg. Trafiken på Strandvägen ökar och även hastigheten för vissa fordon är väldig hög. Dessutom svänger Strandvägen söderut relativt snabbt. Vi förordar en rondell, då antalet bilister ökar rejält i samband med byggnationen

C. Vid kontroll med Lantmäteriet ställer vi oss tveksamma till att Samfälligheten ansvarar för alla diken. Enligt vår uppfattning är det diken, som är i behov för vägens avdikning och säkerhet, som vi ansvarar för.




*Kommentar:*
*Trafikfrågorna föreslås studeras ytterligare inför granskning. Det inkluderar att vägars och utfarters kapacitet kommer studeras och beskrivas ytterligare i planbeskrivningen inför granskning.*

*Frågan kring enskilt och kommunalt huvudmannaskap föreslås utredas vidare inför granskningen. Planbeskrivningen kompletteras med skälen till val av huvudmannaskap och vilka konsekvenser detta innebär.*

4.12 Sakägare 16, Sakägare 17, 2017-05-01
Yttrande:
**Tillkommande trafik**
Vår bedömning är att vägarna Skrea stationsväg och Lyckans väg inte klarar den ökade trafikmängd som den föreslagna detaljplanen skulle medföra.

Vi är själva boende på Lyckans väg och befarar att trafikbelastningen här kommer att bli alldeles för stor vad det gäller olägenhet och skapande av trafikfarliga situationer.

Redan nu används Lyckans väg till stor del som genomfart. Denna väg skulle då, utöver dagens trafik, även nyttjas av boende i det nu föreslagna bostadsområdet som direkt kör ut på Lyckans väg och vidare mot stan. Besök till livsmedelsaffär, restaurang och övrig kommersiell handel kommer ske via denna sträckning. Även bilister som kör ner via Skrea stationsväg för att ansluta till Strandvägen, använder Lyckans väg som genväg, för vidare färd söderut.

Lyckans väg är en charmig, lite backig och krokig väg, som nyttjas av många fotgängare och cyklister. Det är en populär promenadväg. Sommartid blommar vägrenarna och djur betar i hagarna. En idyll för barn och vuxna att få uppleva.

Det vore olyckligt att bredda vägen och förstöra den lantliga och pittoreska känslan.

**Bebyggelsen**
Det är en storslagen och unik plats att bygga hus på. I en sluttning med öppna vyer mot en enastående havsutsikt. Denna plats borde bebyggas med stor försiktighet och med färre bostäder än vad detaljplanen föreslår. Området kommer bli en påtaglig och synlig del i landskapet för de som färdas till och från vår stad. Det vore önskvärt om mer hänsyn togs till ambitionen att värna om ”identiteten i området”.

Varför inte utnyttja det fantastiska läget och bygg något vackert och unikt i samklang med omgivningen och som befintliga förutsättningar klarar av.

För övrigt uppskattar vi era hänsynstaganden till kustlandskapet, vyerna och tillgängligheten till befintliga grönområden.

> *Kommentar:*
> *Synpunkterna noteras.*
>
> *Trafikfrågorna föreslås studeras ytterligare inför granskning. Det inkluderar att vägars och utfarters kapacitet kommer studeras och beskrivas ytterligare i planbeskrivningen inför granskning.*
>
> *Planförslaget föreslås revideras för att utöka grönytorna.*

## 5. INTRESSEORGANISATIONER, ÖVRIGA INTRESSENTER M FL

5.1 Hyresgästföreningen Falkenberg/Hylte, 2017-04-06
Yttrande:
Hyresgästföreningen Falkenberg/Hylte, Norra Skåne, ansluten till Hyresgästernas Riksförbund, har inget att erinra och vädjar till att byggnationen sker som hyresrätt.

*Kommentar:*
*Synpunkten noteras. Upplåtelseform på lägenheterna är inte bestämt.*

5.2 Falkenbergs Naturskyddsförening, 2017-05-04
Yttrande:
Naturskyddsföreningen har läst handlingarna som ligger till grund för ärendet och gjort besök på platsen för den planerade detaljplanen.

I Naturskyddsföreningen uppmärksammar vi vikten av att bevara jordbruksmark generellt, men särskilt tätortsnära jordbruksmark. Med tanke på kommande klimatförändringar, är det av vikt att vi minskar vår import av mat, dels för att minska transporter, dels för att öka Sveriges självförsörjningsgrad.

3 kap. 4 § miljöbalken: "Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk."

Därför vill vi att Falkenbergs kommun bygger bostäder på annan mark än jordbruksmark (oavsett klassning). Skrea 5:4 är jordbruksmark som vi anser behöver bevaras.

Vidare anser vi att miljökonsekvenserna inte är tillräckligt utredda i samrådshandlingarna, och vi vill att en miljökonsekvensbedömning görs emligt miljöbalken 6 kapitlet i §§ 1-10.

*Kommentar:*
*I Falkenberg kommuns översiktsplan 2.0, antagen sommaren 2014, ses jordbruksmark som en viktig samhällsresurs som endast bör bebyggas för att tillgodose betydelsefulla samhällsintressen. Vid bördighetsklass 6 och över ska annan verksamhet prövas restriktivt. Aktuellt område har lägre bördighetsklass och är sedan 2007 utpekat som utvecklingsområde för bostäder i den fördjupade översiktsplanen. Planområdet är även en viktig del i att uppfylla Strategi 3 i ÖP2.0 ”Förstärk Falkenbergs stad” genom att bland annat erbjuda blandad bebyggelse i kollektivtrafikstråk.*

*Kommunen har tagit fram en behovsbedömning som remissats med Länsstyrelsen samt Miljö- och hälsoskyddsnämnden och den gemensamma bedömningen är att det inte krävs någon Miljökonsekvensbeskrivning.*

5.3 Privatperson 1, Privatperson 2, 2017-04-19
Yttrande:
Vi är ägare till fastigheten Skrea 5:87 med adress Lyckans väg 6 i Falkenberg. Vi vill framföra följande synpunkter på förslaget till detaljplan enligt ovan.

Vi ser i stort positivt på planförslaget och ser det som positivt att fler får möjlighet att bosätta sig i detta attraktiva område. Vi är dock bekymrade över trafiksituationen på Lyckans väg när det tillkommer så många nya bostäder.

I riktning mot Skrea Stationsväg är vägen både krokig och kuperad och när trafiken kommer över backkrönet är sikten mycket dålig. Idag ser vi dagligen bilister som tvärbromsar då de får möte i backen eller i närheten av den. Vårt förslag är därför att Lyckans väg stängs för genomfartstrafik för bilar och att trafiken från det nya området istället leds söderut mot Strandvägen.

> *Kommentar:*
> *Synpunkterna noteras. Trafikfrågorna föreslås studeras ytterligare inför granskning.*

5.4 Privatperson 3, 2017-05-03

Yttrande:

Här kommer mina åsikter om detaljplanearbetet på Lyckan 5:4 m.fl. i lite mer ordnad form. Allt finns inritat i bifogad pdf så det inte blir missförstånd.

Säger det igen, det känns helt orimligt att vi inom det område ni kallar GA7 skulle ligga kvar på 10 % byggrätt när både Skrea 4:7 m.fl. som nu genomförs kommer få stora byggrätter i förhållande till våra, och nu då även Lyckan 5:4 m.fl. också kommer få stor byggrätt i förhållande till våra 10 % som egentligen är en rest från när vårt område enbart bestod av fritidsbostäder år 1963. Vårt område ligger ju inklämt mellan dessa två nya områden.

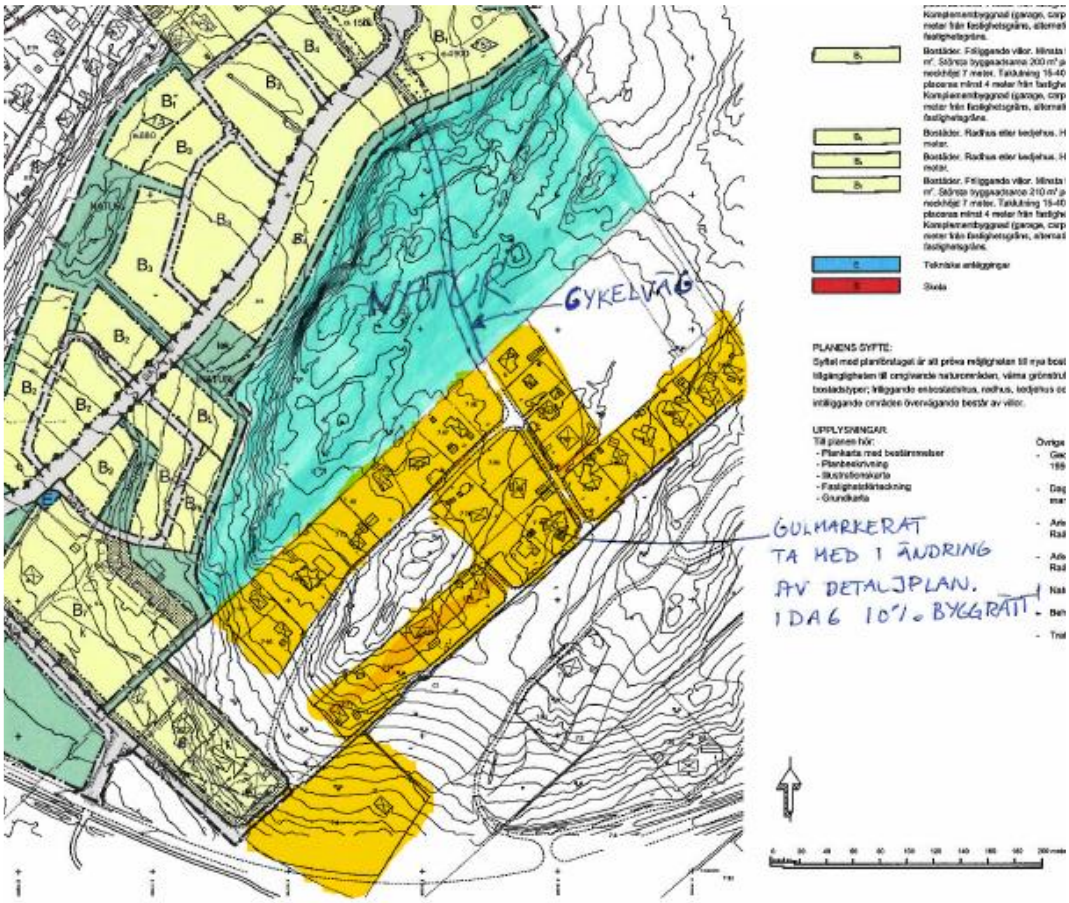
Och eftersom ni tar med 4 fastigheter som ligger inom GA7 så vore det rimligt att ta med alla i GA7 i detta så att vi också får en detaljplan som är enligt dagens verklighet.

Som det är nu så är det redan flera av våra fastigheter bebyggda med mer, enligt då det som kallas ”mindre avvikelse”, det vore ju bättre för alla och rättvisare för alla att ha en rimlig detaljplan och slippa göra avsteg från den hela tiden och ge tillåtelse till mindre avvikelser. Som exempel finns det inom området ett hus på 450 kvm på en tomt som är 2800 kvm, och nu senast tillkom det ett orangeri på den tomten på 38 kvm som först stoppades, men sen plötsligt stod det där, med beviljat bygglov.

1. Gör hela det av mig grönmarkerade området (berget mellan GA8 och GA7) till naturmark.

2. Gör en cykelväg mellan våra områden i den gata där kraftledningen gick innan, det är ju redan röjt eftersom där gått en kraftledning för inte så längesen. Och för oss i vårt område, som nu inte är bara fritidsboenden längre så är det en stor fördel i och med att det anläggs en skola i Lyckans område. Vi har barnfamiljer redan nu i vårt område och det kommer bli fler. Det är stora höjdskillnader om man kommer behöva cykla Töstasvägen ner och sen upp på Lyckan för att komma till skolan.

3. Ta med hela GA7 i den nya detaljplanen när det gäller byggrätter, men givetvis behåller vi två separata vägföreningar osv i framtiden, har ju inte med byggrätterna att göra.




*Kommentar:*
*Synpunkterna noteras.*

*Enligt Plan- och bygglagen får en detaljplan inte omfatta ett större område än vad som behövs med hänsyn till planens syfte och genomförandetid. Samhällsbyggnadsavdelningens bedömning är att det inte finns skäl att ta med ett större Naturområde i detaljplanen.*

*Möjligheten för gång- och cykelväg från Bröderna Jönssons väg till aktuellt planområde föreslås studeras inför granskning. Gång- och cykelvägen går att anlägga utan detaljplan.*

*Detaljplanens avgränsning är satt av Kommunstyrelsen för att planlägga utpekat utbyggnadsområde (område 7) i den fördjupade översiktsplanen för centralorten. I planarbetet har även angränsade fastigheter som inte ligger under detaljplan tagits med. En av hänvisade fyra fastigheter längs Lyckans väg ligger till större delen utan detaljplan medan övriga tre regleras av två*

*olika detaljplaner vilket skapar otydlighet vid eventuell bygglovsansökan. Därför togs beslutet att alla fyra fastigheterna skulle tas med i detaljplanen.*

5.5 Privatperson 4, Privatperson 5, Privatperson 6, 2017-05-02
Yttrande:
Vi vill med detta brev lämna våra kommentarer till detaljplan för Skrea 5:4 m fl, Lyckan.

- Vi anser att detaljplanen ska omfatta ett förbud när det gäller ved-, pellets- och oljeeldning i detta nya område. Normala vindriktningen i detta område är att det blåser från nordväst. Den korta distansen mellan våra fastigheter, 40 meter som kortast och den stora höjdskillnaden 17 meter gör att sot och rök kommer att dra mot/igenom våra fastigheter. Vi anser att ett förbud mot eldning stöds av Miljö- och hälsoskyddsförvaltningens riktlinjer och de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens 2 kapitel.

- Vi anser at den nya tomten som är placerad mellan lyckans väg och strandvägen bör slopas. Tillfarten till tomten kommer att bli skymd på grund av vägens krokighet och höjdskillnad.

- Vi vill påpeka att det är felaktigt att påstå att fastigheten Skrea 7 :81 är byggd mellan 1900 och 1920tal, då den i verkligheten är uppförd på 1950-talet.

- Vi anser att den mark som ligger som en kil i mellan våra tomter och det nyplanerade området bör tas med i planen och då planeras som naturmark. I samband med detta bör man anlägga en cykelstig från Bröderna Jönssons väg ner till det nya området. En cykelstig skulle göra det mycket lättare för människor att ta sig i mellan områdena utan att behöva cykla ner på Strandvägen och Lyckans väg. Beakta höjdskillnaden och se fördelen med detta. Området är markerat i bifogad karta.

- När vi tittar på planen generellt och jämför med dagens bebyggelse i Skrea så gillar vi inte förtätningen av byggnader, stora höga hus byggs på små tomter. Vi anser att radhusens nockhöjd bör begränsat till max 5 meter i det område som har markerats på medsänd karta. Detta eftersom markensslutning gör att hus i suterräng utförande kan byggas och i uppförandet blir de då väldigt höga.

*Kommentar:*
*Synpunkterna noteras.*

*Skulle vedeldning visa sig bli ett problem i området kan detta regleras genom beslut av Miljö- och hälsoskyddsnämnden.*

*Samhällsbyggnadsavdelningen föreslår att utfartsförbud införs i planförslaget för att reglera in- och utfart till den kompletterande tomten längs Lyckans väg.*

*Möjligheten för gång- och cykelväg från Bröderna Jönssons väg till aktuellt planområde föreslås studeras inför granskning. Gång- och cykelvägen går att anlägga utan detaljplan.*

*Enligt Plan- och bygglagen får en detaljplan inte omfatta ett större område än vad som behövs med hänsyn till planens syfte och genomförandetid. Samhällsbyggnadsavdelningens bedömning är att det inte finns skäl att ta med ett större Naturområde i detaljplanen.*

*Möjligheten att bygga suterräng och hur det ska regleras inom planområdet förslås studeras inför granskning och redovisas i planbeskrivingen.*

5.6 Privatperson 7, 2017-04-24

Yttrande:

Jag tycker att planen för Skrea 5:4 skall innehålla möjligheten att bygga en skola. Dagens förslag innehåller en förskole tomt men även en skola borde det planeras för.

I upptagningsområdet för Hjortsbergsskolan som detaljplanen ingår i så finns det idag planlagt för ca 500 ytterligare bostäder.
Dessutom är ca 500 bostäder planlagda på Södra åstranden och 150 i Skrea by vilka gränsar till upptagningsområdet.
Tillsammans med de 200 bostäder som planeras i denna detaljplanen så är det ca 1400 nya bostäder

Med ett genomsnitt av 2,2 boende per bostad och ca 15 % i grundskoleålder så är det 462 stycken barn som behöver en skola att gå till men som det idag inte finns planlagt någon tomt till.

Eftersom att Hjortsbergsskolan redan är full så behöver det finns möjlighet att bygga fler skolor i området, även om Hjortsbergsskolan skulle byggas ut till 3-parallellig F-9 skola så täcker den inte mer än dagens behov, eftersom att det redan idag är tre paralleller i de senaste årskullarna på Hjortsbergsskolan.

Detta sammanfattas bra i slutsatsen i kapitlet Skola och Barnomsorg i dokumentet "Mål och Strategier för Bostadsbyggandet 2017-2021 i Falkenbergs kommun"
”- Bra och tillgängliga förskolor och skolor är en förutsättning för ett bostadsområdes attraktivitet.
- Planeringen av nya bostadsområden måste gå i takt med planeringen av skolor och förskolor."

*Kommentar:*
*Synpunkten noteras. Frågor om lämplig placering för kommunens skolor hanteras inte i enskilda detaljplaner.*

## ALLMÄNT MÖTE

Allmänt samrådsmöte har hållits på Hansagårds camping, Falkenberg den 26 april 2017. Antalet närvarande var 29 st. Kommunens representation var Anna Modigh, Rickard Alström och Daniel Helsing från Planenheten, Inger Gennerud Björsander Mark- och exploatering, Linda Larsson från Gata och trafik samt Dahn Persson från Kommunstyrelsens arbetsutskott.

Mötets upplägg var en inledande dragning av planförslaget, en allmän frågestund och efter det fanns kommunens representanter tillgängliga för enskilda diskussioner och frågor.

Utöver rena förtydliganden av planförslaget handlade de flesta frågorna om trafiksituationen. Det fanns oro kring såväl Lyckans väg och Skrea stationsväg och huruvida vägarna hade tillräcklig kapacitet för ökade trafikmängder som förslaget förutsetts ge. Man upplevde problem med smittrafik på Lyckans väg och med planförslaget ansågs trafiken bli än mer problematisk med bland annat dålig sikt på ett parti av vägen. Ny utfart på vägen upplevdes som trafikfarligt.

Frågor kring kommunens utbyggnad av gång- och cykelväg längs Skrea stationsväg kom också och hur den skulle dras. Det fanns även fråga om möjligheten att dra en gc-väg genom skogen mellan planområdet och bostadsområdet söder där om.

Man undrade också om kommunens val att planera in bostadsbebyggelse på orörd naturmark. Fanns det inga värden att ta hänsyn till?

I början och slutet av mötet uppmanades de som hade synpunkter på planförslaget att inkomma med dessa skriftligen.

## STÄLLNINGSTAGANDE - FÖRSLAG TILL REVIDERINGAR

Följande revideringar /kompletteringar föreslås:

- Plankartan justeras för att transformatorstationer ska placeras minst 5 meter från bostad.

- Planbestämmelsen för villkorat bygglov revideras inför granskning.

- Planbeskrivningen kompletteras med avstånd till djurhållning samt med illustration som tydligare visar på tillgängligheten till grönområden.

- Del av Skrea 5:3 tas med i planområdet för att ge planlagd dagvattendamm kommunalt huvudmannaskap.

- Plankartan förtydligas angående regler för komplementbyggnader.

- Illustrationskartan kompletteras med vägnamn.

- Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av hur vägservituten för Skrea 8:63 och 8:64 ska hanteras.

- Reglering av in- och utfart till den kompletterande tomten längs Lyckans väg.

- Planbeskrivningen förtydligas med vilka fastigheter som föreslås upplåta allmänplatsmark samt vilka markförvärv eller fastighetsregleringar som behöver ske vid genomförandet.

- Planförslaget revideras med utökade grönytor med möjlighet till aktiviteter.

- Planbeskrivningen kompletteras med information om lokal tryckstegring.

- Planbeskrivningen förtydligas kring ansvarsfrågan för dagvatten.

- Planbeskrivningen justeras med rätt information om fastigheten Skrea 7:81 byggnadshistoria.

- Plankartan justeras så att tillåten höjd inom Skrea 5:4 är en våning närmst Lyckans väg och två våningar för den ”bakre raden”.

- Trafikfrågorna utreds ytterligare inför granskning. Det inkluderar kapaciteten på vägar och utfarter inom planområdet. Uppdatering av bullerberäkningar för att beakta framtida trafiknivåer och att rätt bullernivåer klaras vid föreslagen skoltomt. Resultatet kommer inarbetas i planförslaget och redovisas i planbeskrivningen.

- Användning av kommunalt eller enskilt huvudmannaskap inom planområdet utreds inför granskning. Planbeskrivningen kompletteras med skälen till val av huvudmannaskap och vilka konsekvenser detta innebär samt ett förtydligande kring ansvarsförhållandena för $Gata_3$.

- Behovet av u-områden utreds inför granskning.

- Beskrivningen av karaktärsdragen för Skrea 5:4 ses över inför granskning.

- Höjder, bebyggelsetyp och användningen av bruttoarea inom mellersta $B_1$-området studeras vidare inför granskningen.

- Prickmarken i bakkant inom Skrea 5:4 studeras ytterligare inför granskning.

- Möjligheten att tillåta verksamhet inom planområdet studeras inför granskningen.

- Användningen av suterrängvåning studeras inför granskning.

- Anslutning av gång- och cykelväg från Bröderna Jönssons väg till planområdet studeras inför granskning.

- Gestaltningen av föreslagen bebyggelse längs Skrea stationsväg ses över.

- Området med flerbostadshusen högst upp i området studeras vidare inför granskning vilket även kommer inkludera vägarnas dragning.

- Möjligheten att släcka utfartsförbudet och x-området inom fastigheten Skrea 5:84 samt förutsättningarna att utöka Skrea 5:89 studeras inför granskning.

- Säkerheten kring föreslagen dagvattendamm intill förskolan studeras inför granskning.

Samhällsbyggnadsavdelningen föreslår att planhandlingarna efter gjorda revideringar tas upp till kommunstyrelsens arbetsutskott för beslut om att skicka ut det reviderade planförslaget till granskning.

## NAMNLISTA

Följande har inkommit med skriftliga synpunkter vilka helt eller delvis ej har blivit beaktade i och med föreliggande förslag. Dessa kommer innan antagandet att meddelas i enlighet med 5 kap 24 § PBL.

Förkortningen (s) efter namnet anger att synpunkten inkom i samrådsskedet och (g) att synpunkten inkom under granskningen.

Länsstyrelsen (s)
Lantmäterimyndigheten (s)
Barn- och utbildningsförvaltningen (s)
Bygglovsnämnden (s)
Kultur- och fritidsnämnden (s)
Miljö- och hälsoskyddsnämnden (s)
Tekniska nämnden (s)
Kulturmiljö Halland (s)
Sakägare 1 (s)
Sakägare 2 (s)
Sakägare 3 (s)
Sakägare 4 (s)
Sakägare 5 (s)
Sakägare 6 (s)
Sakägare 7 (s)
Sakägare 8 (s)
Sakägare 9 (s)
Sakägare 10 (s)
Sakägare 11 (s)
Tallbackens Samfällighetsförening, Skrea GA:8 (s)
Hyresgästföreningen Falkenberg/Hylte (s)
Falkenbergs Naturskyddsförening (s)
Privatperson 1 (s)
Privatperson 2 (s)
Privatperson 3 (s)
Privatperson 4 (s)
Privatperson 5 (s)
Privatperson 6 (s)
Privatperson 7 (s)

Av dessa kan följande betraktas som sakägare m fl som är berättigade att besvära sig över ett senare antagande av planförslaget. Dessa kommer sålunda att erhålla meddelande med besvärshänvisning, i enlighet med 5 kap 29 § PBL, efter ett eventuellt antagande.

Länsstyrelsen
Sakägare 1 (s)
Sakägare 2 (s)
Sakägare 3 (s)

Sakägare 4 (s)
Sakägare 5 (s)
Sakägare 6 (s)
Sakägare 7 (s)
Sakägare 8 (s)
Sakägare 9 (s)
Sakägare 10 (s)
Sakägare 11 (s)
Tallbackens Samfällighetsförening, Skrea GA:8

**SAMHÄLLSBYGGNADSAVDELNINGEN**

Rickard Alström
Planarkitekt

BIFOGAS:
Deltagarförteckning från allmänt samrådsmöte 2017-04-26.