



DETALJPLAN

Bostäder vid Furulund

Horsby 11:1 m.fl.

Herrljunga kommun, Västra Götalands län

Planbeskrivning

2023-11-15

Antagen av SBN 2023-12-06, §107

Laga kraft 2024-01-02



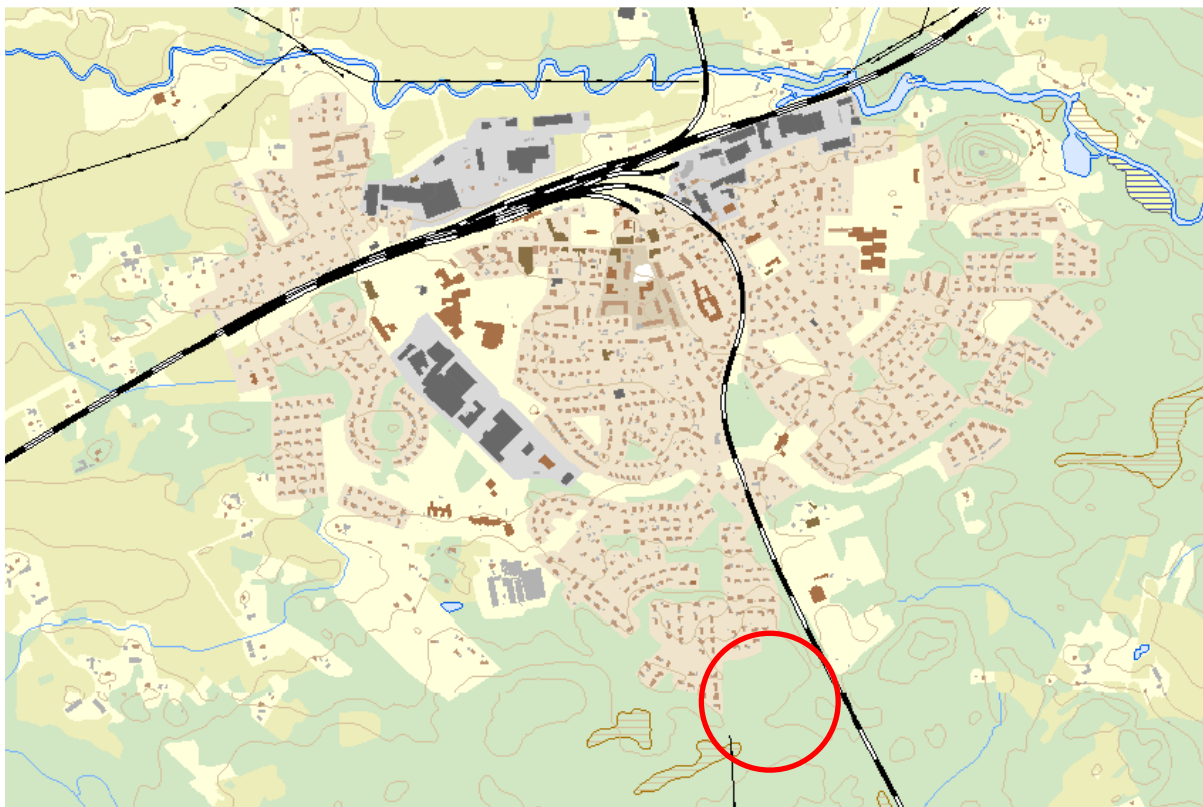
HERRLJUNGA KOMMUN

Innehåll

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	5
FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP. MB	6
UPPDRAG	6
PLANPROCESSEN.....	6
PLANDATA	6
Läge och areal	6
Markägoförhållanden	7
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	7
Översiktsplan.....	7
Riktlinjer för bostadsförsörjning	8
Behovsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning	8
Miljö kvalitetsnormer (MKN).....	8
Nationella och regionala miljömål	8
Vision och mål: <i>Ett Herrljunga med växtkraft</i>	9
Detaljplan	9
BEBYGGELSEFÖRUTSÄTTNINGAR	10
Bebyggelse	10
Natur och kultur	10
Arkeologi.....	10
Gator och trafik	12
Gång- och cykel	13
Service	14
Allmänna ledningar	14
Markförhållanden	14
Dagvatten	15
Skyfall	16
Påverkan på MKN	17
Påverkan grundvattentäkt	17
RISKER OCH BULLER.....	18
Bullerutredning.....	18
Riskutredning	20
Vibrationer	21
Komfortstörning	21
Markföroreningar	21
PLANFÖRSLAG	22
Bebyggelse	22

Trafik.....	24
Gator, gång-, cykelvägar	24
KONSEKVENSER	27
Behovsbedömning.....	27
Miljöbedömning och konsekvensbeskrivning.....	27
Sociala konsekvenser	27
Tillgång och tillgänglighet till rekreation.....	27
Tillgänglighet för gång- och cykeltrafik	28
Varierade boendetyper	28
Hälsa, buller och risk.....	29
Barnkonventionen	29
GENOMFÖRANDEFRÅGOR, HUVUDMANNASKAP	30
Allmänt.....	30
Tidplan	30
Genomförandetid.....	30
Huvudmannaskap, ansvarsfördelning	30
Huvudmannaskap, ansvarsfördelning	30
Fastighetsrättsliga frågor	31
Gemensamhetsanläggning.....	31
Allmän plats	31
Kvartersmark	31
Ledningsrätt.....	31
Ekonomiska frågor	31
Exploateringskostnader	31
Mark / fastighetsbildning	31
Plan- och bygglovsavgift.....	31
Övriga kostnader	31
Tekniska frågor	32
Vatten och avlopp.....	32
Dagvatten	32
El, tele och bredband.....	32
Gator och GC-vägar	32
Parkeringar	32
Naturområden.....	32
MEDVERKANDE	33

ORIENTERINGSKARTA



PLANHANDLINGAR

Planhandlingarna utgörs av plan- och genomförandebeskrivning, plankarta samt fastighetsförteckning samt undersökning om betydande miljöpåverkan.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planens syfte är att medge byggnation av bostäder dels som markbostäder i form av villor, radhus, parhus och kedjehus samt mindre flerbostadshus. Totalt inrymmer området cirka 100 tomter beroende på val av upplåtelseform och hur avstyckning av tomterna sker. Allmänna stigar behålls så långt som möjligt eller flyttas vid behov. Inom områden planlagda NATUR sparas vegetationen så långt som möjligt och dagvattendammar för fördröjning och rening av dagvatten anläggs.

Planområdet är beläget strax utanför Herrljunga tätort med närhet till såväl service och kollektivtrafik som grönområde och rekreation. Genom planförslaget skapas förutsättningar för nya bostäder i Herrljunga tätort och förslaget är i linje med övergripande kommunala dokument. Planförslaget bidrar till ett variationsrikt utbud av boendeformer i Herrljunga kommun.

FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP. MB

Den aktuella detaljplanen bedöms vara förenlig med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser enligt Miljöbalken. Inga riksintressen eller områden med särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten berörs av den planerade förändringen av markanvändningen inom planområdet.

UPPDRAG

Kommunstyrelsen har 2018-09-04 KS §151, beslutat uppmana Bygg- och miljönämnden att upprätta detaljplan. Bygg- och miljönämnden har 2020-09-30, BMN §71 uppdragit åt Bygg- och miljöförvaltningen att påbörja planarbetet. Aktuellt område utgörs idag av skog i direkt anslutning till bostadsområdet Furustigen.

PLANPROCESSEN

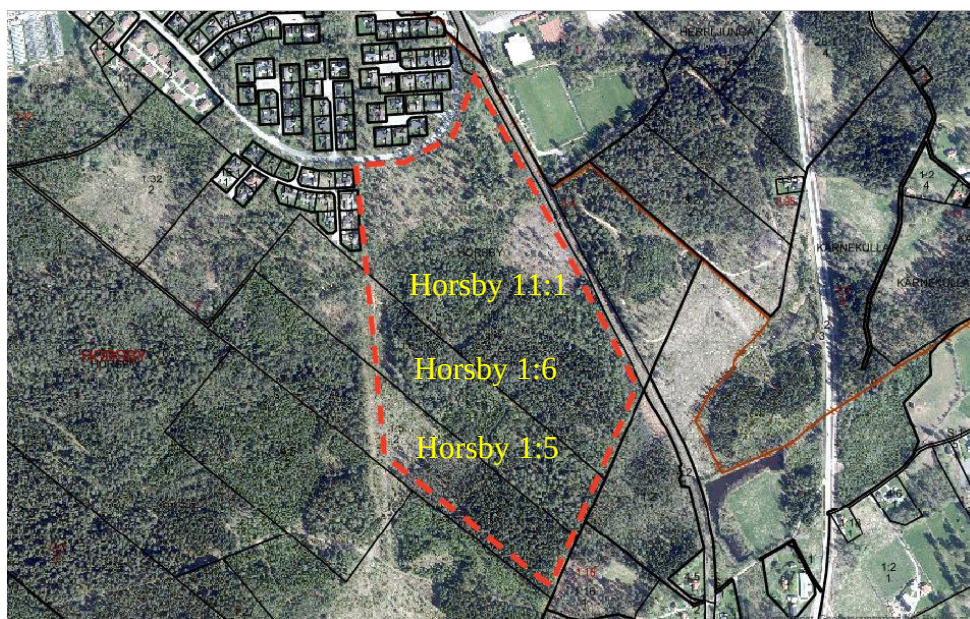
Planen har stöd i översiktsplanen och är inte av stor vikt eller har principiell betydelse och bedöms sakna intresse för allmänheten. Planens bedöms heller inte innebära ha en betydande miljöpåverkan. Planen kan därmed enligt 5 kap 7 § PBL genomföras med standardförfarande. Bygg- och miljönämnden kan besluta om antagande.

Myndigheter, fastighetsägare, med flera, som har väsentligt intresse av planen har beretts tillfälle till samråd i enlighet med bestämmelserna i Plan- och bygglagen under planprocessen.

PLANDATA

Läge och areal

Planområdet är beläget i den södra utkanten av Herrljunga tätort. I norr begränsas området av Furulundsvägen och befintlig villabebyggelse norr om denna. Väster om planområdet ligger bostadsområdet Furustigen. I öster går Älvsborgsbanan. Planområdet upptar en yta av cirka 24 ha.



Karta över planområdet

Markägoförhållanden

Planområdet utgörs av fastigheten Horsby 11:1, Horsby 1:6, som ägs av Herrljunga kommun, och Horsby 1:5, som är privatägd.

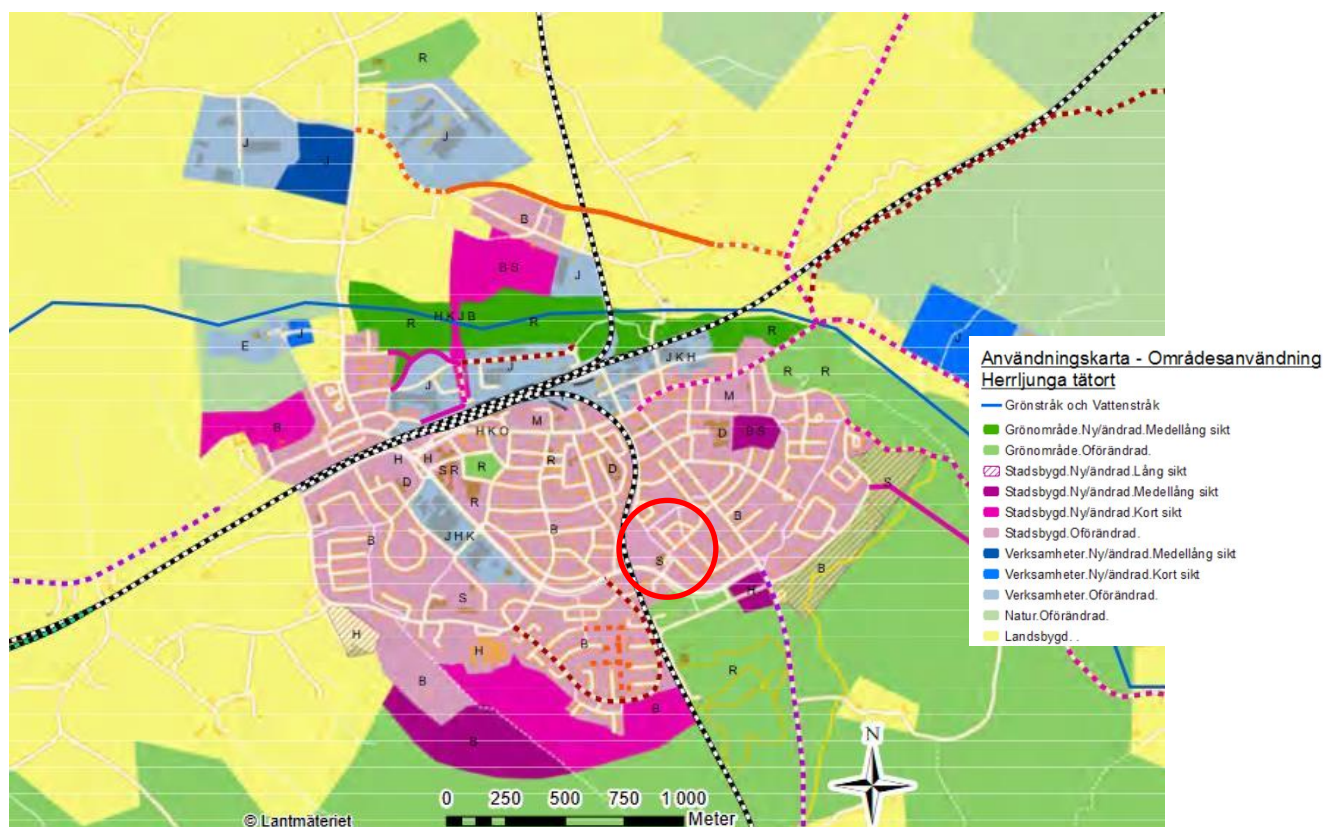
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Herrljunga kommuns gällande översiktsplan ”Översiktsplan 2017–2035 för Herrljunga kommun” antogs av kommunfullmäktige 5 september 2017.

Översiktsplanens mål och strategier utgår från principerna i kommunens vision Växtkraft, från 2009, men blickar betydligt längre fram i tiden än visionen, som har nått sin tidshorisont. Enligt visionen ska Herrljunga kommun år 2020 ha en befolkningsmängd om 10 000 invånare.

Gällande översiktsplan, ÖP 2017, säger stadsbygd, ny ändrad på kort sikt för planområdet och ligger som ett utbyggnadsområde för bostäder. Stadsbygd är områden med bebyggelse av stads- eller tätortsmässig karaktär. Inom stadsbygd finns bostäder samt kontor, handel eller andra verksamheter som kan eller bör ligga nära bostäder, exempelvis skolor.



Karta från översiktsplanen som visar föreslagen markanvändning

Riktlinjer för bostadsförsörjning

Detaljplanen gör det möjligt att bygga fler bostäder i Herrljunga och uppfyller på det viset utvecklingsplanens mål att öka antalet invånare.

Behovsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Detaljplanen bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan att särskild miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken krävs. Underlag för undersökning om betydande miljöpåverkan finns som bilaga till detaljplanen. Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar denna bedömning enligt yttrande 2022-04-08.

Ett nollalternativ, d.v.s. medför att området blir oexploaterat och fortsättningsvis kommer vara skogsmark. Det medför att behovet av bostäder i Herrljunga tätort inte kan tillgodoses.

Miljökvalitetsnormer (MKN)

Enligt plan- och bygglagen (PBL) 2:10 ska miljökvalitetsnormer enligt Miljöbalken (MB) 5 kapitlet iakttas vid planering och planläggning. Dagvattnet från Herrljunga tätort avleds till recipienten Nossan. Vattenförekomsten Nossan - Hudene till Fåglum har måttlig ekologisk status och kemisk status uppnår ej god. Konsekvenserna på recipienten med anledning av den föreslagna detaljplanen beskrivs senare i detta dokument. Planen bedöms inte leda till att miljökvalitetsnormerna för vatten överskrids. Övriga miljökvalitetsnormer för mark och luft bedöms inte beröras av planförslaget.

Nationella och regionala miljömål

Riksdagen har antagit 16 miljökvalitetsmål. Målen beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturresurser som är ekologiskt hållbara på lång sikt. Riksdagens ambition är att alla mål ska vara uppfyllda till år 2020.

Planförslaget berör miljömålen *God Bebyggd Miljö* samt *Begränsad klimatpåverkan*. God bebyggd miljö definieras följande:

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

Begränsad klimatpåverkan definieras som:

”Halten av växthusgaser i atmosfären skall i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet skall uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att detta globala mål kan uppnås. Miljökvalitetsmålet innebär: Åtgärdsarbetet inriktas på att halten av koldioxid i atmo-

sfären stabiliseras på en halt lägre än 550 ppm samt att halterna av övriga växthusgaser i atmosfären inte ökar. Målets uppfyllande är till avgörande del beroende av insatser i alla länder.”

Planförslaget innebär en förtätning av Herrljunga tätort vilket gör att befintlig infrastruktur kan utnyttjas. Tillkommande bostäder är cirka 100 stycken vilka kan uppföras i varierande former (villa, radhus, parhus eller flerbostadshus). Planområdet består av skog som bevaras till stor del mellan bostäderna. Dagvattendammar för fördröjning och rening av dagvatten och skyfall anläggs. Genomförande av detaljplanen innebär att andel trafik ökar men även att gång- och cykelnätet byggs ut inom Herrljunga för att främja hållbara transporter. Till Herrljunga station är det cirka 6 minuters cykelväg och cirka 20 minuters gångväg.

Vision och mål: *Ett Herrljunga med växtkraft*

Staden har tagit fram en vision och gemensamma mål: Ett Herrljunga med växtkraft. Visionen beskriver vad Herrljunga som helhet ska vara som kommun och vilka kvaliteter i samhällslivet och i tätortsbilden som ska eftersträvas. Visionen innebär att kommunen ska använda sina styrkor för att lyfta Herrljunga och skapa bästa möjliga förutsättningar för tillväxt. Visionens tre fokusområden ger en beskrivning av visionen och målen.

- En hållbar och inkluderande kommun
- En välkomnande och attraktiv kommun
- En utvecklande kommun

Denna detaljplan ligger i linje med stadens vision eftersom den bidrar till ett ökat bostadsbyggande där service och teknisk infrastruktur finns att tillgå.

Detaljplan

Området är inte tidigare detaljplanelagt.

BEBYGGELSEFÖRUTSÄTTNINGAR

Bebyggelse

Planområdet består av skog och är obebyggt och angränsar i väster till bostadsområdet Furustigen som består av villabebyggelse i en till två våningar av olika karaktär.

Natur och kultur

Vegetationen utgörs i huvudsak av gran och tall men inslaget av lövträd och sly är betydande, särskilt i den centrala och östra delen. Tät granskog förekommer inom vissa partier. Aktuellt planområde används av förskolor och skolor i området och naturstigar inom planområdet kopplar samman området med kringliggande områden. Nuvarande naturstigar omlokaliseras vid behov för att inte hamna i konflikt med planerade bostäder.



Foto från planområdet nära Furulundsvägen

Arkeologi

Inom planområdet finns en känd fornlämning i form av en hällristning, Skålgrop/Älvkvarn. En arkeologisk utredning har genomförts av Göta arkeologi med anledning av föreslagen detaljplan. Undersökningen resulterade i tre nya arkeologiska fynd i form av tre områden med fossil åkermark. Fossil åkermark är områden som har spår av odling så som röjningsrösen. Fornlämningarna inom planområdet omfattas av Kulturmiljölagen och för borttagning av fornlämning behöver därmed tillstånd sökas.

Efter granskningsskedet har en arkeologisk förundersökning genomförts av Göta Arkeologi mellan veckorna 12 och 14 under år 2023. Fornlämningarnas status efter genomförd förundersökning betraktas som "helt undersökta" och bedöms därmed att inga ytterligare antikvariska hinder för vidare exploatering i området föreligger.



Identifierade nya fornlämningar (fossil åkermark)
inom planområdet (Göta arkeologi)



Övriga fornlämningar
inom planområdet

- Planområdet
- Skålgrop/älvkvarn
- Stenkammargrav

Gator och trafik

Tillfart till området sker från Furulundsvägen som är en matarled till bebyggelsen i angränsande området.

Gång- och cykelvägnätet i Herrljunga möjliggör åtkomst till skolor, centrum och järnvägsstation i trafikseparerad miljö. Föreslagna gång- och cykelvägar i området ansluter till Furulundsvägen sedan vidare på tätortens gång- och cykelvägnät. Gång och cykelväg bör kompletteras längst med Furulundsvägen för att på ett bra sätt skapa en säker och trygg väg till skola och centrum.

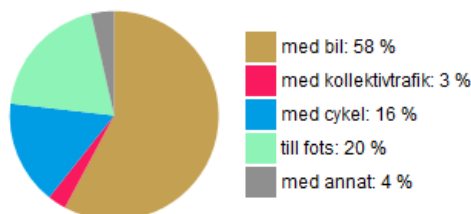
Underlaget för kollektivtrafik inom tätorten är begränsat och medger ingen lokaltrafik.

Bedömning av trafikmängd till och från det planerade bostadsområdet har gjorts med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg. Totalt antal resor exkl. nyttotrafik uppskattas till 735 st/dygn. Av dessa sker 425 med bil, vilket motsvarar ungefär 347 bilar under ett årsmedeldygn (ÅVDT).

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 735 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



Osäkerhet

Andelen av resorna som är baserade på trafikstringstal med **låg** / **medel** / **hög** osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor / dygn	425	21	119	144	26	735

Resor uppdelat efter markanvändning

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Radhus/parhus	212	11	59	72	13	367
Villa	212	11	59	72	13	367
Totalt	425	21	119	144	26	735

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 425 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 313 bilar (ÅDT),

vilket motsvarar ungefär 347 ÅVDT

Trafiken från området ansluter till Ringleden (väg 181) via anslutningsvägarna Furulundsvägen eller Horsbyvägen. För väg 181 är Trafikverket väghållare. Årsmedeldygnstrafik år 2021 visar på 3 390 fordon/dygn i mät punkt väster om området och 3 340 fordon/dygn i mät punkt öster om området. Båda mätpunkterna visar på 11 % tung trafik.

En uppräknings till prognosår 2040 med 1,1 % (enligt Prognos för persontrafiken 2040 Trafikverkets, Basprognoser 2023-04-01) ger en bedömd trafikmängd år 2040 på ca 4 150 fordon per dygn för väg 181. Trafikverkets basprognos baseras delvis på befolkningsprognoser. Det är alltså viktigt att inte råka dubbelräkna den bedömda tillkommande trafiken från Furulund i och med att en allmän befolkningstillväxt redan är en parameter för en årligen ökande mängd biltrafik.

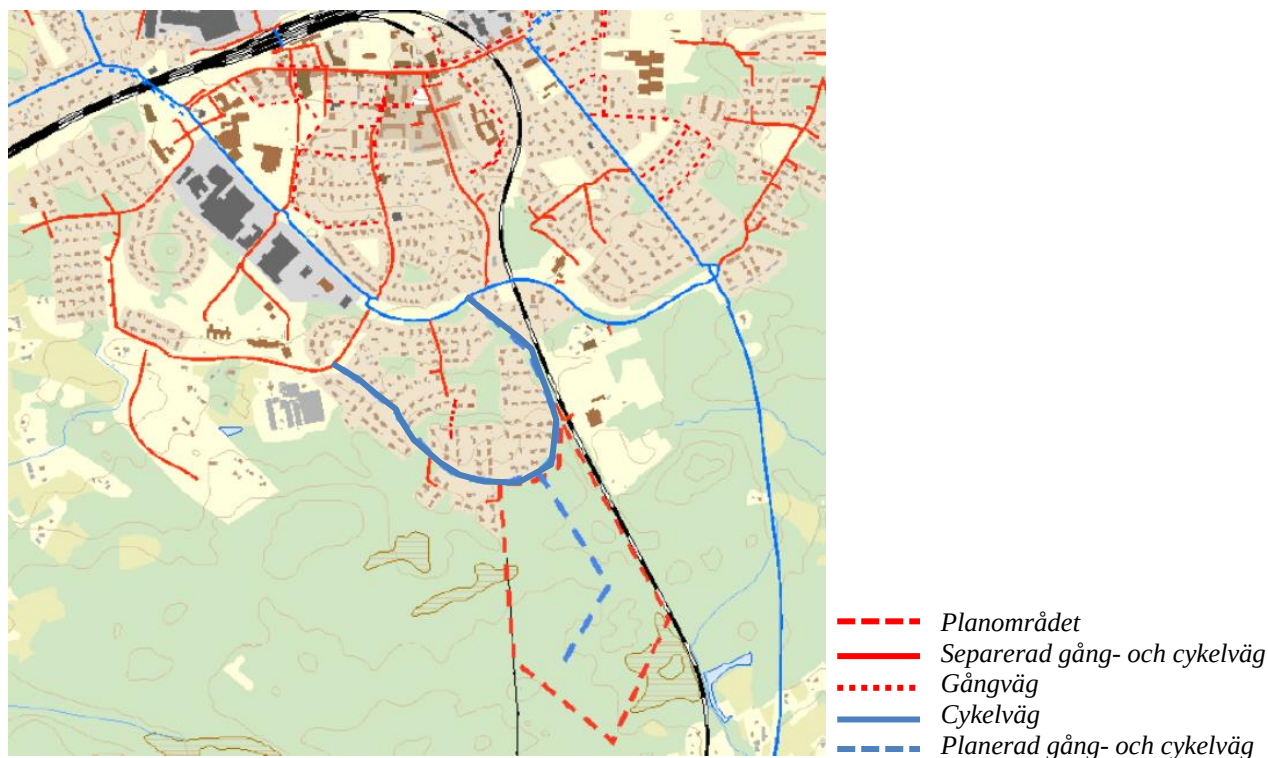
Ett tillskott på 347 fordon/dygn ger en procentuell ökning av biltrafiken på väg 181 med ca 10 %. För prognosåret 2040 innebär ett tillskott på 347 fordon en ökning med ca 8%.

Det finns pågående diskussioner om att sträckning av väg 181 ska ändras då all trafik ska till Vårgårda och Falköping i nuläget måste åka igenom Herrljunga tätort. Oavsett om sträckningen ändras eller ej bedömer kommunen att den tillkommande trafiken på vägen är så pass liten att vägens funktion och trafiksäkerhet inte kommer att påverkas negativt. Vägen har tidigare bedömts ha en god framkomlighet och tillgänglighet för fordonstrafik, problematiken med väg 181 ligger i genomfartstrafikens påverkan på b.la. luftmiljö och buller.

Gång- och cykel

Gång- och cykelvägnätet i Herrljunga möjliggör åtkomst till skolor, centrum och järnvägsstation i trafikseparerad miljö. Gång och cykelväg har nyligen kompletterats längs med Furulundsvägen (helblå linje) för att på ett bra sätt skapa en säker och trygg väg till skola och centrum, i samband med utveckling av planområdet.

Föreslagna gång- och cykelvägar (blå streckad linje, endast schematisk) i området ansluter till Furulundsvägen och vidare på tätortens GC-vägnät.



Karta över befintliga gång- och cykelvägar samt planerad gång- och cykelväg (schematisk)

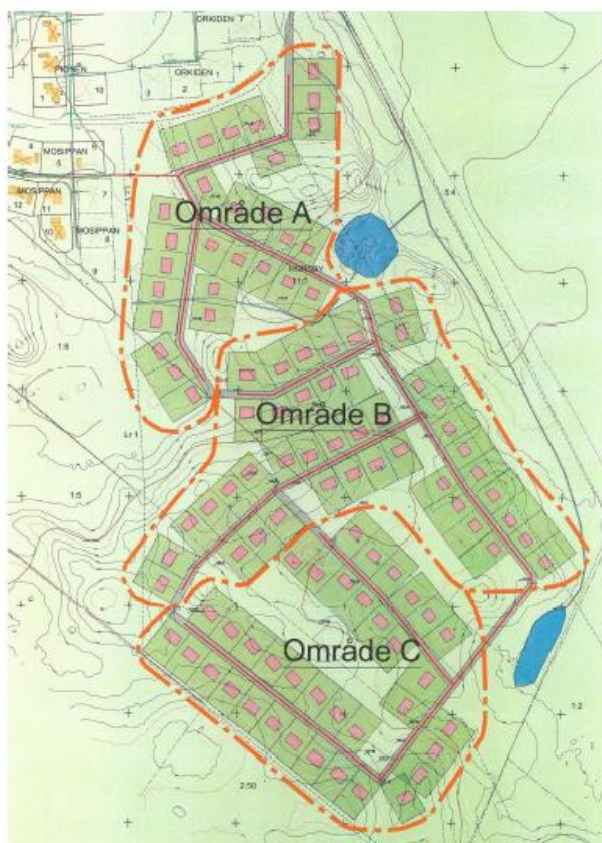
Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram av Vara markkonsult 2022-02-16, reviderad 22-05-05 samt 23-03-27. Beräkning av nuvarande dagvattenflöden har utförts med rationella metoden i enlighet med Svenskt Vattens publikation P110. Metoden baseras på avrinningsområdets area, nederbördsintensitet samt regnets varaktighet.

Dagvattnet från planområdet infiltreras till största delen i marken men kan vid stora nederbördsmängder och vid tjälad mark rinna på ytan österut mot järnvägen. Dagvattnet från Herrljunga tätort avleds till recipienten Nossan. Vattenförekomsten Nossan - Hudene till Fåglum har måttlig ekologisk status och kemisk status uppnår ej god.

Avrinningen från planområdet före exploatering har beräknats till 221 l/s vid ett 10-minuters-regn med 10 års återkomsttid. Flödet efter exploatering beräknas till 967 l/s.

För att minimera belastningen på befintligt dagvattennät föreslås att det förutom det lokala omhändertagandet på tomtmark anordnas utjämningsmagasin längs utloppsdiket. Utjämningsmagasinen kan utföras som öppna dammar. Dammarna förses med strypta utlopp som fördröjer flödet ut i vattendraget, tillåtet utflöde har satts till 50 l/s vilket det befintliga nätet bedöms klara. Alternativt kan fördröjningsmagasin med makadam eller dagvattenkassetter anordnas. Utjämningsmagasinens totala volym har beräknats till 1300 m³, Område A och B ansluts till den norra dammen med totalt 885 m³ och område C ansluts till den södra dammen med 415 m³. Anläggning av dammar eller likande anläggningar omfattas av 11 kap Miljöbalken och kan därmed vara anmälningspliktiga. Innan anläggning ska därför Länsstyrelsen kontaktas. Då dagvattenutredningen utgår från att endast 50% får hårdgöras inom kvartersmark finns planbestämmelsen ”Marken ska vara genomsläpplig till minst 50%”.



Karta över dagvattenhantering med områdesindelning.

Skyfall

Vid ett katastrofregn klarar inte föreslagna utjämningsmagasin att ta emot hela flödet. Marklutningarna inom området är dock sådana att flödesvattnen avbördas på markytan och i gatumark till det öppna diket där utjämningsmagasinen är anlagda. Det ökade flödet medför endast att utloppsdiket temporärt kan översvämmas, dock utan några risker för omgivande bebyggelse. För att försäkra sig om att regnvattnet inte stängs in i nordvästra delen av planområdet i anslutning till område A anvisas plats för ett svackdike i västöstlig riktning i plankartan. En trumma måste anläggas under den korsande gatan för att ansluta till dagvattendammen. Järnvägsbanken för Älvsborgsbanan ligger cirka 2 meter högre än omgivande mark och bedöms därför inte vara utsatt för någon risk att drabbas av översvämning vid ett 100-årsregn. Enligt den tillhörande dagvattenutredningen krävs det att färdig golvhöjd är över +120,5 meter över angivet nollplan för att undvika översvämningar. Detta säkerställs på plankartan genom en generell bestämmelse och innebär även att omgivande mark måste anpassas till den förespråkade höjden. Tomthöjderna inom området måste anpassas till den planerade gatuhöjden så att gaturvattnet inte rinner in på tomterna.



Befintliga marknivåer samt flödesriktningar.



Tomter som måste höjas till +120,5 meter över angivet nollplan med hänsyn till översvämningens risk.

Påverkan på MKN

Bedömningen av dagvattnets föroreningshalt visar på låga till måttliga föroreningshalter för den markanvändning som planen medför. Eftersom dagvattnet från planområdet planeras att ledas till recipienten via infiltrations-/fördröjningsmagasin där även viss rening genom sedimentering sker blir ett genomförande av planens påverkan på recipienten mycket marginell. En bedömning av dagvattnets föroreningshalt gjord utifrån databasen till recipient och dagvattenmodellen Storm Tac visar att föroreningshalterna ökar efter exploateringen. Eftersom dagvattnet från planområdet leds till recipienten via fördröjningsmagasin och svackdiken reduceras dock föroreningshalten så mycket att planområdets påverkan på recipienten blir mycket marginell.

Påverkan grundvattentäkt

Kommunens grundvattentäkt Altorp, Herrljunga (VISS EU_CD: SE643864-383474) är lokaliserad ca 900 m nordväst om planområdet. Avståndet till täktens bedömda gräns för påverkan är 300 m. Avståndet till fastställd gräns för yttre skyddsområde är 600 m. Med stöd av detta samt det faktum att marken vid planområdet utgöres av morän med låg genomsläpplighet samt att dagvattnet kommer att ledas till Nossan bedöms föreslagen exploatering inte ha någon påverkan på grundvattentäktens kvalitet.

RISKER OCH BULLER

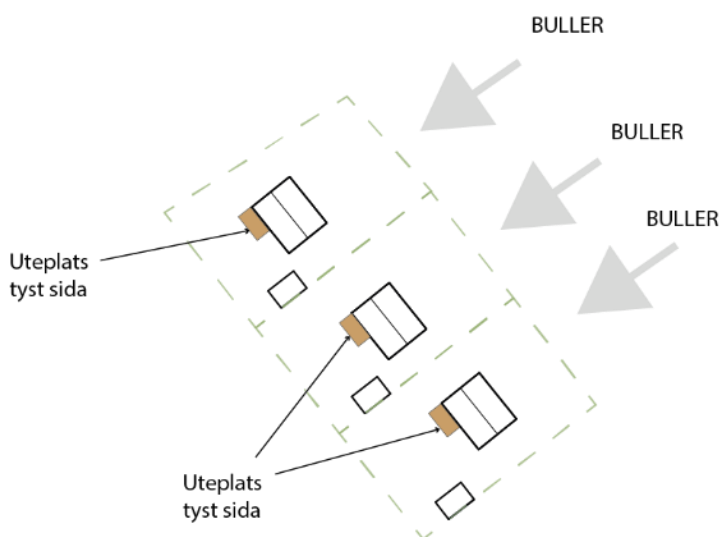
Bullerutredning

En bullerutredning har tagits fram av Soundcon AB 2022-01-31.

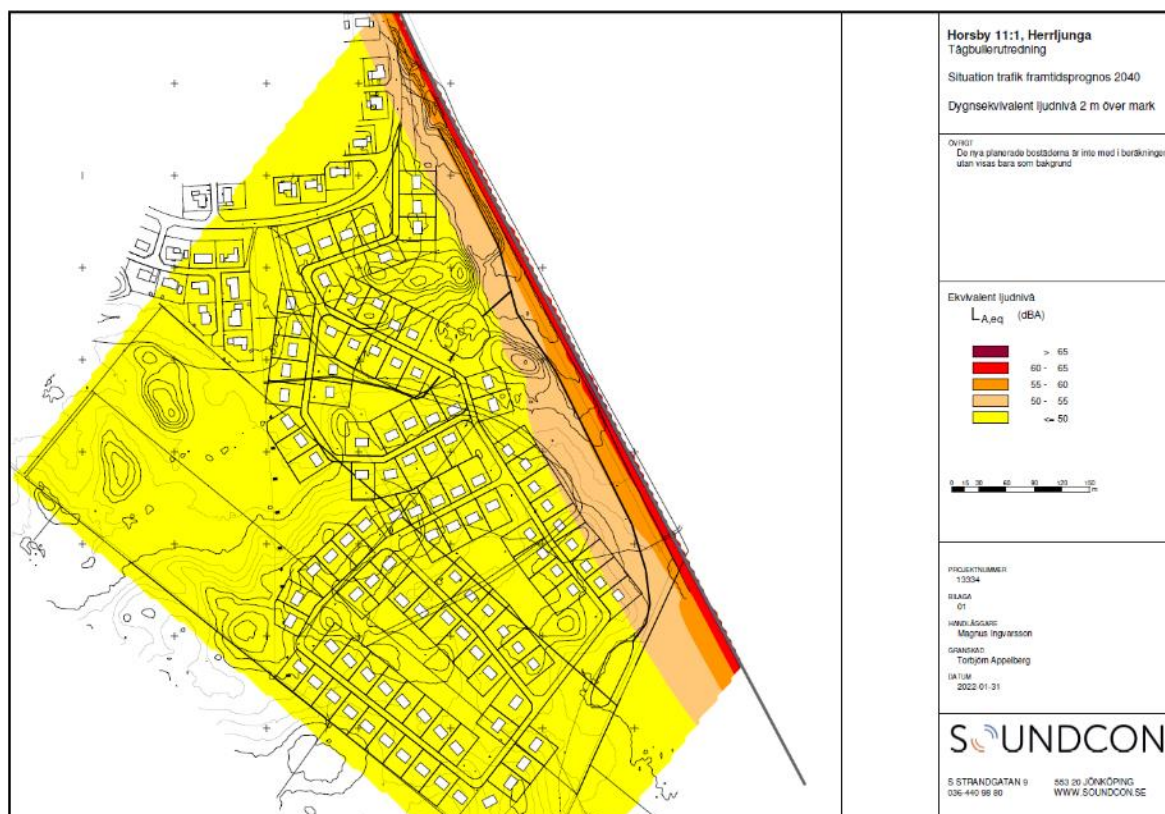
Uppgifter angående trafikdata för Älvsborgsbanan har hämtats från Trafikverkets Excel-ark "Trafikuppgifter järnväg T18 och bullerprognos 2040". Beräkningarna har utförts enligt nordiska beräkningsmodellen för spårtrafikbuller, SNV rapport 4935 och genomförts i programmet SoundPlan ver 8.1.

Förordningen "Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader" innehåller riktvärden för buller utomhus från spår-, väg- och flygtrafik vid bostadsbyggnader. Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad. De utförda beräkningarna visar att ekvivalent ljudnivå 60 dBA inte överskrider inom planområdet där bostäder planeras, varken på plan 1 eller plan 2.

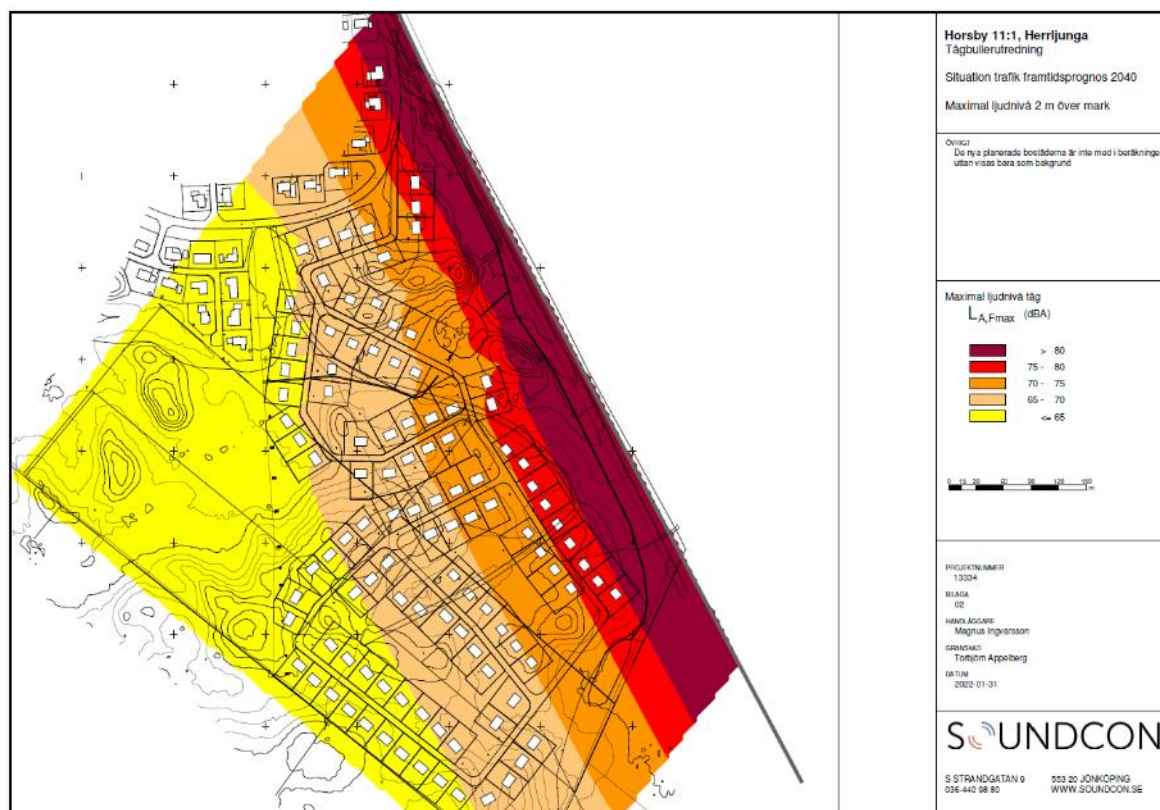
Förordningen innehåller även riktvärden för uteplatser där den ekvivalenta ljudnivån ej bör överstiga 50 dBA och den maximala ljudnivån 70 dBA. Vid planerade bostäder inom planområdet överskrider ej ekvivalent nivå 50 dBA. Maximal ljudnivå vid tågpassager överskrider 70 dBA (dock ej över 80 dBA) en bit in i området där bostäder är planerade. Dock beskrivs i trafikbullerförordningen att om 70 dBA maxnivå överskrider bör... "nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00". Enligt trafikprognosen 2040 går det 32 stycken tåg per dygn på den aktuella sträckan. Därmed bedöms ljudnivåerna inte överskridas mer än 5 gånger per timme mellan 06.00 och 22.00.



Illustrationen redovisar hur byggrätter som ligger inom bullerutsatt område från järnvägen kan placera sina uteplatser i västerläge för att kunna skapa en tystare sida.



Bullerkarta framtidsprognos 2040 för tågbuller, ekvivalent ljudnivå



Bullerkarta framtidsprognos 2040 för tågbuller, maximal ljudnivå

Riskutredning

I samband med detaljplanen för Kv Lyckan togs fram gjordes en riskutredning av Norconsult AB, 2020-02-18. Planområdet vid Lyckan ligger cirka 45 meter från Älvsborgsbanan vilket är betydligt närmare än aktuellt planområde där närmaste tomt för bostadsändamål ligger på cirka 85 meter med avgränsande vegetation.

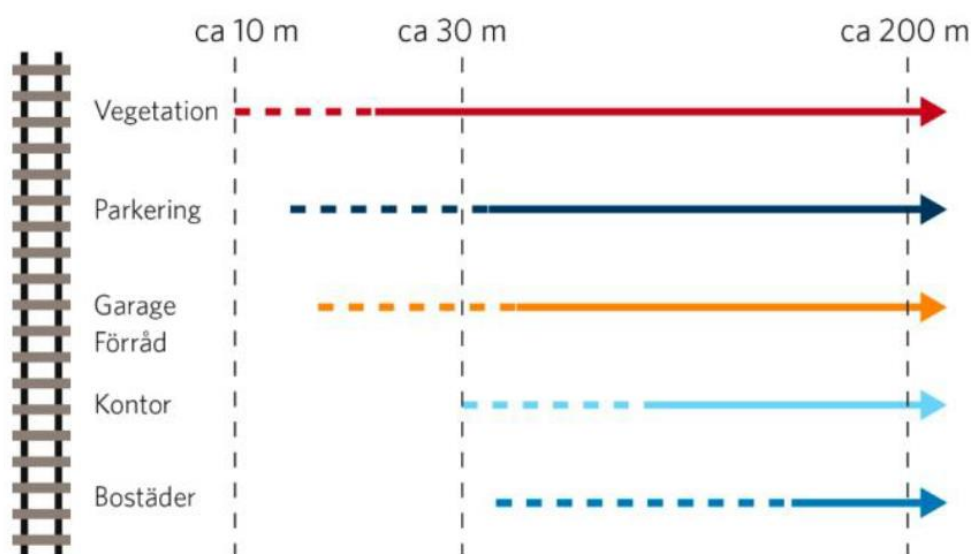
Sträckan Herrljunga-Borås på Älvsborgsbanan används primärt för persontrafik. Enligt uppgifter från Trafikverket om prognostiserade transporter på Älvsborgsbanan år 2040 förväntas inga godstransporter ske på järnvägen. Under vissa tider kan dock godstransporter förekomma eftersom den är utpekad som omledningsbana vid störning på andra järnvägar, främst Västra Stambanan. Eftersom Älvsborgsbanan är utpekad som omledningsbana för Västra Stambanan så används de transporterade mängderna farligt gods som transporteras på Västra Stambanan för att beräkna de mängder som potentiellt kan transporteras på Älvsborgsbanan vid en omledning.

Resultatet från riskanalysen visar att individrisken är acceptabel inom hela planområdet för Kv Lyckan och därmed bedöms individrisken även vara acceptabel inom hela det aktuella planområdet. Samhällsrisken ligger på en nivå där kostnadsmässigt rimliga och tekniskt genomförbara åtgärder bör införas innan risknivån är tolerabel. Dimensionerande scenarion för samhällsrisken är främst BLEVE (*"Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion"*), molnbrand samt gasexplosion.

Bestämmelser om skyddsåtgärder har lagts till i detaljplanen för att minska risker vid en eventuell olycka:

- Utrymning ska vara möjlig bort från Älvsborgsbanan.
- Ventilation ska placeras i högt läge bortvänd från Älvsborgsbanan.

Om ovanstående skyddsåtgärder genomförs så bedöms att rimliga åtgärder har genomförts och den totala risknivån för området anses vara godtagbar utifrån de tillämpade riskkriterierna. Närmaste bostad kan uppföras cirka 60 meter från järnvägen.



Generella råd om avstånd till järnväg för olika typer av verksamheter (Trafikverket 2017)

Vibrationer

I samband med detaljplanen för Kv Lyckan i de centrala delarna av Herrljunga tätort togs det fram en vibrationsutredning av Metron miljökonsult AB. Planområdet vid Kv Lyckan ligger cirka 45 meter från Älvsborgsbanan vilket är betydligt närmare än aktuellt planområde men anses var tillämpbar för aktuellt planområde med anledning av dess relation till järnvägen. I Trafikverkets riktlinje avseende buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg, TDOK 2014:1021, redovisas riktvärdet för ”godtagbar miljö” 0,4 mm/s vägd RMS i bostadshus maximalt fem gånger per trafikårsmedelnatt. Dock får komfortnivån aldrig överstiga 0,7 mm/s vägd RMS. Redovisade nivåer gäller vid nybyggnation av bostäder intill järnväg och statliga vägar.

Komfortstörning

Majoriteten av bostäderna inom aktuellt planområde är belägna minst 70 meter från järnvägen. Utifrån uppmätta markvibrationer på maximalt 0,4 mm/s föreligger därmed ingen risk för byggnadsskador till följd av tågtrafik på Älvsborgsbanan.

Markföroreningar

Inom området har det inte drivits någon verksamhet som kunnat förorsaka markföroreningar och bedömning är att det inte föreligger någon risk för att marken är förorenad.

PLANFÖRSLAG

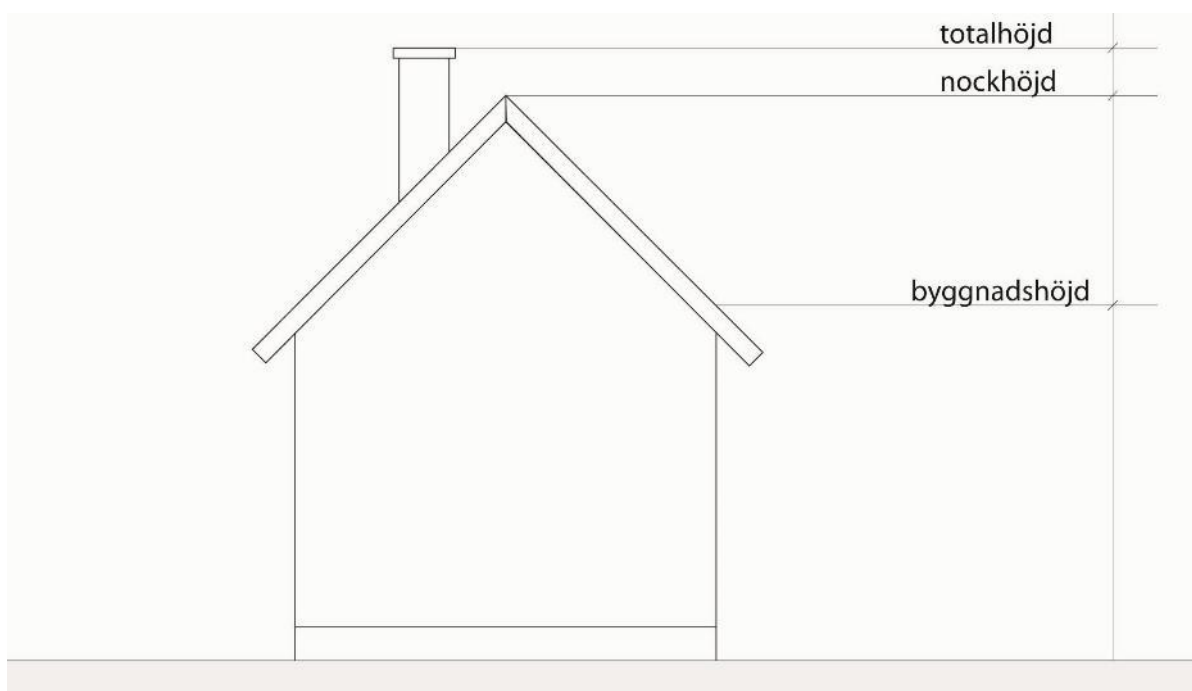
Bebyggelse

Detaljplanen syftar till att utveckla ett område för bostadsbebyggelse, huvudsakligen i form av markbostäder samt i viss omfattning lägenheter i flerbostadshus. Området kan rymma cirka 100 bostäder, beroende av val av bostadsform. Området medger friliggande villor, parhus, radhus och flerbostadshus.

Bostadskvarteren är utformade med mellanliggande naturpartier så att flertalet tomter gränsar mot naturområden där befintlig vegetation bevaras efter gallring och utgör gröna korridorer och naturliga släpp ut i naturen i bostadsområdet.

Bebyggelsen regleras med högsta nockhöjd (9 meter) vilket ger möjlighet att bygga antingen 1-planshus eller 2-planshus. Bebyggelsens placering regleras genom att huvudbyggnader ska placeras minst 4 meter ifrån fastighetsgräns alternativt sammanbyggda över fastighetsgräns (parhus).

Garage och uthus ska placeras minst 1,5 meter från fastighetsgräns, alternativt sammanbyggda över fastighetsgräns. Byggnader får inte utföras med källare.



Hur byggnadshöjd, nockhöjd och totalhöjd räknas från markplan,

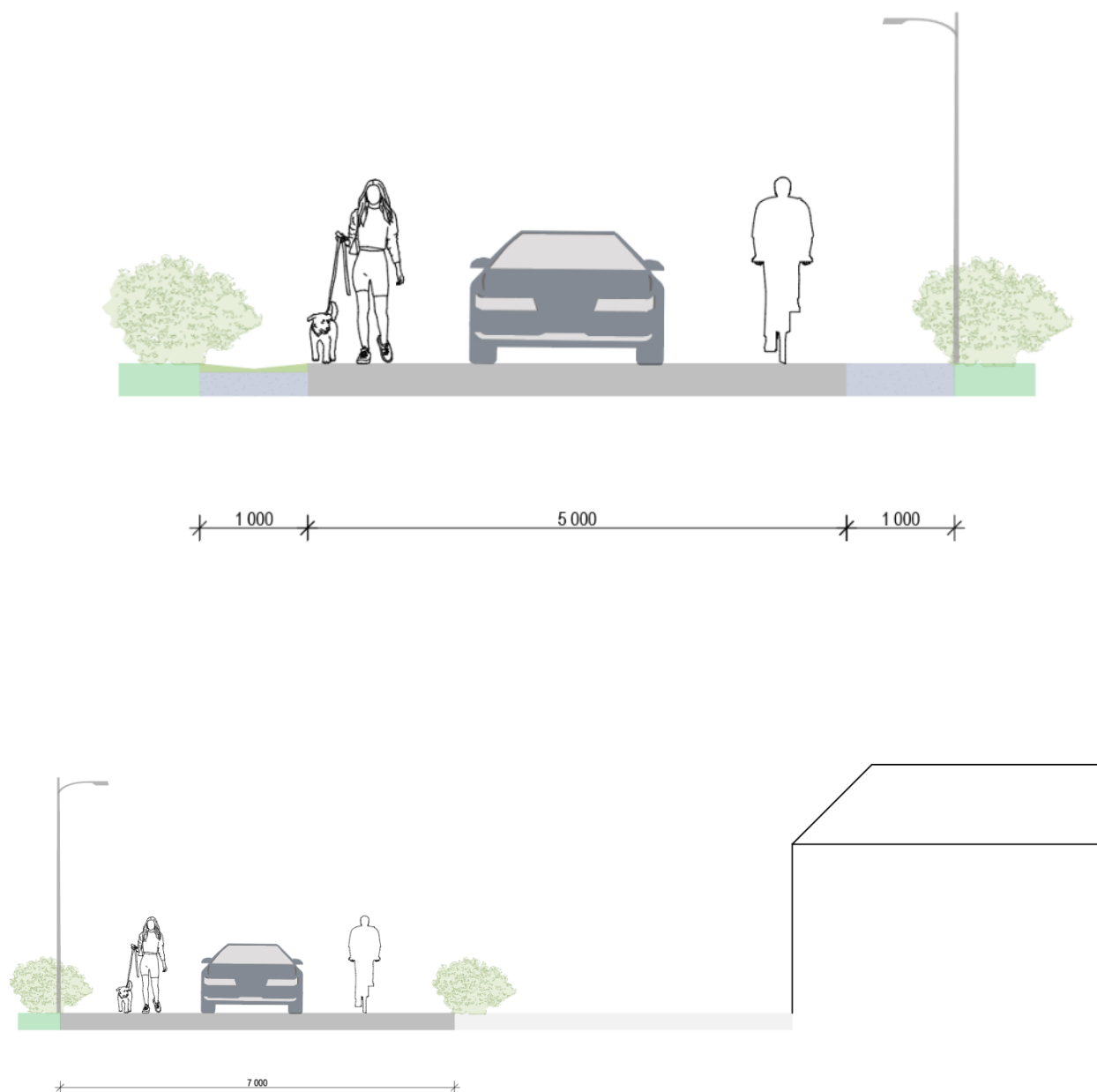


Vyer över planområdet från söder med illustrerad bebyggelse i form av villor, radhus och flerbostadshus samt visionsbild från området.



Illustrationskarta över planområdet. Detta är enbart ett exempel och området kan utformas på annat sätt. Illustrationen ovan redovisar främst enbostadshus i södra delen av området, och kedjehus och flerbostadshus i norra delen av området. I ett annat exempel kan det bli tvärtom. Kommunen är markägare och kan vid försäljning tydliare styra hur området utformas.

Det föreslagna vägnätet inom planområdet har en bredd om 7 meter där oskyddade trafikanter samsas med fordonstrafiken. I den nordvästra delen av planområdet föreslås en ny gång och cykelväg som ansluter till Furulundsvägen i norr. Nedan visas exempel på hur gatorna skulle kunna utformas.



Sektionerna ovan visar på två exempel hur gatorna inom området kan tänkas utformas. Antingen ett exempel som rymmer svackdiken eller grusad yta för dagvattenhantering eller ett exempel som möjliggör för blandtrafik i området. Det innebär att gående, cyklister och bilar delar på ytan inom området. Då kan exempelvis planteringslådor eller liknande placeras ut som hastighetssänkande åtgärder.

Stigar

Planområdet är avgränsat så att kontakten mellan befintlig, angränsande bebyggelse och skogen söder om tätorten, som är ett frekventerat strövområde, inte hindras. De stigar som berörs av detaljplanen kan ledas om till släpp i naturen alternativt gå via nya lokalgator med gång- och cykelvägar i de sträckningar som berörs och sedan gå in på befintliga stigar igen. Det är viktigt att stigar också fortsatt kopplar an till angränsande stigar och vandringsleder utanför planområdet. Dessa huvudsakliga entréer markeras med bilar i kartan nedan till vänster, och omfattar koppling mot gångtunneln under järnvägen norr om planområdet, samt kopplingar mot befintliga stigsystem i väst och sydväst.



Bilden till vänster redovisar hur de tre befintliga stigarna inom området påverkas av detaljplanen. De ljusgröna linjerna markerar befintliga stigar och de tunna mörkgröna linjerna visar föreslagna nya stigkopplingar. Gröna fält omfattar den naturmark som detaljplanen säkerställer och de vita fälten omfattar kvartersmark för bostadsbebyggelse.

Bilden till höger redovisar trafikfördelningen inom området. Mörkblå sträckning är enbart för gång- och cykeltrafik och blåstreckade linjer är områden avsedda för blandtrafik, där gående, cyklister och bilar får röra sig. Dessa vägar kommer också delvis fylla funktionen att nå ut till befintliga stigar och naturområden utanför planområdet.

KONSEKVENSER

Behovsbedömning

En separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas enligt PBL 1:34 och MB 6:11-18 om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Detaljplanen bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan att särskild miljökonsekvensbeskrivning krävs.

Enligt plan- och bygglagen (PBL) 2:2 skall miljö kvalitetsnormer enligt Miljöbalken (MB) 5:3 iakttas vid planering och planläggning. Planen bedöms inte leda till att miljö kvalitetsnormerna överskrids.

Miljöbedömning och konsekvensbeskrivning

Föreslagen bebyggelse ger ett värdefullt tillskott till utbudet av bostäder i Herrljunga tätort och bidrar till att uppfylla utvecklingsplanens mål om ökat antal invånare.

Den föreslagna ändringen av markens användning kommer att medföra en viss trafikökning på Furulundsvägen och dess anslutningar till Ringleden. Ökningen bedöms dock inte leda till att gällande miljö kvalitetsnormer överskrids (5 kap MB.)

Skogsmark kommer att behöva avverkas men avsikten är att bevara stora sammanhängande delar av skogsmarken mellan bebyggelsekvarteren.

Bebyggelse och gator har anpassats till naturen genom att skapa breda släpp och stora ytor av bevarad naturmark. Förskola, livsmedelsbutiker och Herrljunga station ligger inom bekvämt gång- och cykelavstånd.

Sociala konsekvenser

En analys av planförslagets sociala konsekvenser har genomförts. Analysen har resulterat i mindre justeringar av planhandlingarna. Särskilt relevanta sociala frågor har valts ut som fokus för analysen, dessa omfattar rekreation, tillgänglighet, varierade boendetyper och hälsa. Som utgångspunkt för analysen har en översiktlig kartläggning av sociala målpunkter och stråk kring planområdet tagits fram.

Tillgång och tillgänglighet till rekreation

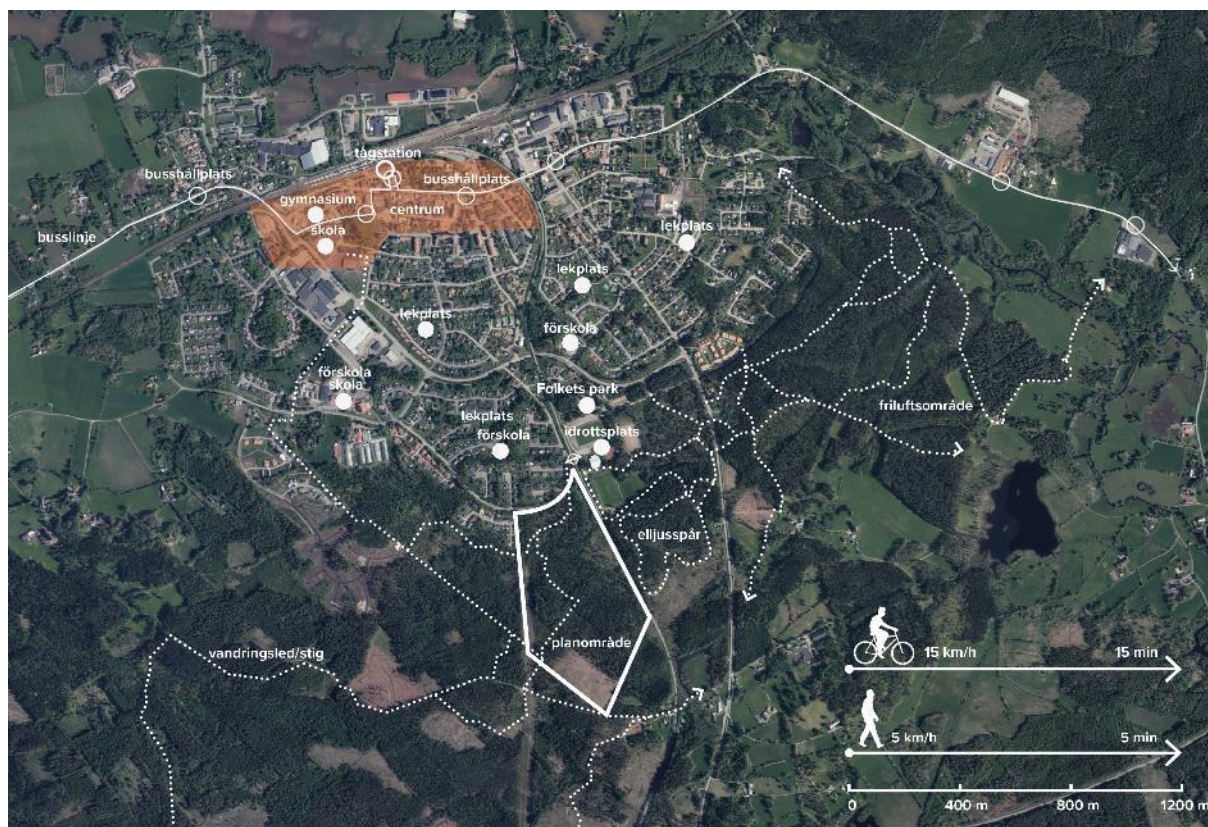
Planen säkerställer stora ytor av naturmark, cirka 50% av planområdet säkerställs under bestämmelsen *Natur*. Dessa ytor ger delvis möjlighet för fortsatt rekreation inom skogsmark. Planförslaget innebär också att tätorten utvidgas och att rekreativ närskog tas i anspråk för bostäder.

Närheten till rekreativ skog för närboende och närliggande förskola påverkas något i negativ riktning. Skogen väster och söder om planområdet blir mer betydelsefull för tätortsnära rekreation, i stadens västra del. Tillgång och tillgänglighet till rekreativa naturområden bidrar till en attraktiv boendemiljö och bidrar till lek och motion, vilket har påverkan på folkhälsan.

Det är viktigt att kopplingar till närliggande skog bevaras eller återskapas för fortsatt god tillgänglighet. Det är också viktigt att nya kopplingar och entréer till skogsområden bidrar till orienterbarhet, att det blir lätt att hitta ut i skogen och till anslutande vandringsleder och stigar. Både för boende inom det nya området och i ett vidare perspektiv är kopplingen mellan

Skogshälla idrottsplats och närskog väster om järnvägen viktig att bevara, för ett sammanhängande nät av rekreativa gröna stråk och områden i anslutning till tätorten. Kommunen avser att bevara gröna släpp och stigar i området.

Planens flexibilitet säkerställer inte kopplingar på kvartersmark, som krävs för sammanhängande promenadstråk och smitvägar. Planförslaget pekar på tre huvudsakliga entréer till omgivande rekreativ skog som är viktiga att återskapa. Dessa ligger inom naturmark. Frågan om rekreativa kopplingar och entréer till närliggande skog blir viktig att följa upp i genomförandeprocessen.



Kartläggning av viktiga målpunkter och stråk i relation till planområdet. Centrum med en rad service- och centrumfunktioner markeras i orange.

Tillgänglighet för gång- och cykeltrafik

Planförslaget innebär att boende i det nya området får förutsättningar för att kunna cykla från sitt boende, till befintligt gång- och cykelnät i tätorten. Nyss genomförd åtgärd med gång- och cykelfält längs Furulundsgatan innebär att planen också påverkar orten och närboendes tillgänglighet via gång- och cykelnätet i en positiv riktning. Här skapas en ny länk i gång- och cykelnätet som bidrar till en tryggare och säkrare trafiksituation. Tillgänglighet till vardagens målpunkter via gång- och cykelnätet är betydelsefullt för ett hållbart, enkelt och jämlikt vardagsliv, och särskilt viktigt för barn och ungas rörelsefrihet.

Varierade boendetyper

En möjlig blandning av boendeformer, i detta fall mellan villor, radhus, parhus och flerbostadshus, är positivt för social hållbarhet. Det ökar möjlighet för en något varierad befolkning med lite olika behov, vilket till exempel ökar människors möjlighet att bo kvar i området i olika skeden i livet, till exempel vid en skilsmässa. Planförslagets ambition om ett varierat utbud behöver förverkligas följas upp i genomförandeprocessen.

Hälsa, buller och risk

Närheten till järnvägen innebär viss negativ påverkan på bostadsmiljön inom detaljplanen. Beräknade nivåer för buller vid uteplats följer lagkrav, men kan ses som ett gränsfall för vad som är hälsosam boendemiljö i förhållande till buller, i en del av det nya bostadsområdet. Det har negativa konsekvenser inte minst ur barnperspektiv. Planförslaget visar dock på möjligheter att skapa skyddade uteplatser, vilket minskar den negativa påverkan. För att hantera risker vid en eventuell omledning av farligt gods till Älvsborgsbanan pekar riskutredningen på behov av några åtgärder i ny bebyggelse. Genomförande av dessa åtgärder styrs genom planbestämmelser.

Barnkonventionen

FN:s barnkonvention gäller som utgångspunkt för beslut som rör barn och unga, däribland beslut om samhällsplanering och stadsutveckling. Till området förväntas en viss andel barnfamiljer flytta vilket innebär att barn och unga till stor del kommer röra sig på gator och i grönsåk. Planområdet ligger även intill andra bostadsområden där en stor andel barn bor. Det finns god tillgång till förskolor och skolor inom gångavstånd från planområdet. Ur barnperspektiv är utvalda frågor ovan, kring tillgång och tillgänglighet till rekreation, tillgänglighet för gång- och cykeltrafik, samt hälsofrågorna kring buller och risk av särskild betydelse inom detaljplanen. Sammanvägt bedöms planförslaget hantera negativa konsekvenser och möjliggöra en god boendemiljö ur barnperspektiv.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR, HUVUDMANNASKAP

Allmänt

Beskrivningen av genomförandefrågor har inte någon rättsverkan. Avgörande i frågor som rör fastighetsbildning, gemensamma anläggningar för avlopp, vägar med mera regleras genom respektive speciallag.

Tidplan

Samråd	vår 2022
Granskning	vinter 2022
Antagande	vinter 2023
Laga kraft	vinter 2023/2024

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den tidpunkt då planen får laga kraft. Detaljplanen fortsätter att gälla även efter genomförandetidens utgång såvida inte kommunen fattar beslut om att upphäva detaljplanen eller att en ny detaljplan upprättas för området.

Huvudmannaskap, ansvarsfördelning

Med huvudmannaskap avses bland annat ansvar för allmänplatsmark inom planområdet. Herrljunga kommun är huvudman för allmän platsmark inom planområdet. Det innebär att kommunen ska äga all mark inom planområdet som inte utgör kvartersmark. Allmän plats omfattar all mark inom planområdet, som inte ingår i för bebyggelse avsedda fastigheter.

Huvudmannaskap, ansvarsfördelning

Anläggning	Anläggningens ägare	Genomförande-ansvarig	Driftsansvarig
Allmän platsmark			
NATUR	Herrljunga kommun	Herrljunga kommun	Herrljunga kommun
GATA	Herrljunga kommun	Herrljunga kommun	Herrljunga kommun
GC-väg	Herrljunga kommun	Herrljunga kommun	Herrljunga kommun
VA-ledningar	Herrljunga Vatten AB	Herrljunga Vatten AB	Herrljunga Vatten AB
El, tele, bredband	Herrljunga Elektriska AB	Herrljunga Elektriska AB	Herrljunga Elektriska AB
Gatubelysning	Herrljunga Elektriska AB	Herrljunga Elektriska AB	Herrljunga Elektriska AB
Kvartersmark			
B	Fastighetsägare	Fastighetsägare	Fastighetsägare
E	Herrljunga Elektriska AB	Herrljunga Elektriska AB	Herrljunga Elektriska AB

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen.

Kommunen äger Horsby 11:1 samt 1:6. Horsby 1:5 är privatägd.

Gemensamhetsanläggning

Horsby 1:5s har andelstal i gemensamhetsanläggningen Horsby ga:2. Andelstalen behöver förändras i samband med planens genomförande.

Allmän plats

Kommunalt huvudmannaskap kommer att gälla inom hela planområdet.

Kvartersmark

Kvartersmarken avstyckas i enskilda fastigheter enligt plankartans bestämmelser med avsikt att säljas för bostadsbebyggelse. Detaljplanen är flexibel och ambitionen om ett varierat bostadsutbud följs upp i genomförandeprocessen.

Ledningsrätt

I västra delen av området finns en ledningsrätt för luft samt markförlagd elledning. Ledningsrätten påverkas inte av den föreslagna detaljplanen.

Ekonomiska frågor

Exploateringskostnader

Alla kostnader som uppkommer i samband med exploatering av planområdet betalas av Herrljunga kommun, vilket inbegriper anläggande gata, gatubelysning, dagvattenhantering och VA-ledningar. Kommunen får intäkter genom försäljning av fastigheter samt anslutningsavgifter. Principbeslut om markpris vid tomtförsäljning omprövas mot bakgrund av exploateringskostnaderna.

Mark / fastighetsbildning

Alla kostnader förenade med fastighetsbildning inom mark som ägs av Herrljunga kommun belastar kommunen.

Plan- och bygglovsavgift

Kommunen får enl. 12 kap 9–11 §§ PBL ta ut kostnader för åtgärder som behövs för att upprätta detaljplaner genom s.k. planavgift. Vid bygglovsprövning inom planområdet ska plan- och bygglovsavgift enl. kommunens taxa tas ut för bygglovspliktiga åtgärder.

Övriga kostnader

Herrljunga kommun ansvarar kostnader för detaljplanearbetet, anläggning av gata, dagvatten och annan teknisk infrastruktur i samband med byggnation av området. Vid försäljning av tomter tillkommer avgift för köpare i form av anslutningskostnader för vatten, avlopp, el, tele, fiber med mera. Vidare tillkommer avgift för plankostnad och fastighetsbildning.

Avgift för gatukostnad ska inte tas ut.

Tekniska frågor

Vatten och avlopp

Ny bebyggelse kan anslutas till det kommunala ledningssystemet för VA, dagvatten, tele och bredband. Verksamhetsområde för kommunalt VA, inklusive dagvatten, ska utökas så att planområdet ingår.

Fastigheter förses med anslutningspunkter för dricks-, dag- och spillvatten. Anslutningsavgifter debiteras enligt gällande taxa.

Dagvatten

Dagvatten ska tas om hand lokalt så långt möjligt inom fastigheten innan dagvattnen släpps till ledningar och/dammar. Marken kring byggnaderna ska därför möjliggöra infiltration. För dagvattenanläggningar inom kvartersmark svarar fastighetsägaren. Inom allmän platsmark ansvarar kommunen för underhåll av dagvattensystemet (dammar, ledningar och eventuella diken).

El, tele och bredband

En ny transformatorstation för att täcka områdets behov behöver anläggas och föreslås placeras i centralt i området, bestämmelsen E₁ i plankartan. Markförlagt ledningsnät för el, tele och bredband byggs ut i planområdet.

Det går en luftburen elledning i delar av planområdets västra område. Hänsyn till denna har tagits genom att bebyggelse är placerad minst 20 meter från ledningen och att inga vägar korsar under ledningen. Luftledningen övergår i ungefär mitten av planområdet till en markkabel. I detta område kan bebyggelse uppföras närmaste än 20 meter, men inte närmare än cirka 5 meter. Avstånd mellan den markförlagda markledningen samt närmaste kvartersmark är minst 5 meter i plankartan vilket anses vara acceptabelt.

Gator och GC-vägar

Herrljunga kommun anlägger GATA för lokaltrafik och gc-väg inom planområdet på allmän platsmark. Gatan ska byggas ut med en totalt vägbredd om 7 meter. I nordväst föreslås en ny gång- och cykelväg som har en bredd på 3 meter och som ansluter till Furulundsvägen norr om planområdet.

Parkeringar

Placering av nya parkeringsplatser inom fastigheterna skall ske i samråd med Plan-och byggenheten i samband med bygglovsprövningen.

Naturområden

Befintlig naturmark skall bevaras så långt det är möjligt mellan utbyggnadsområden för nya bostäder. Områden med bestämmelse NATUR skall bevaras och endast gallras.

MEDVERKANDE

Planen har upprättats av Bygg- och miljöförvaltningen samt av Josefin Brodén, Axel Lindqvist och Olof Halvarsson på Radar arkitektur. Illustrationsplan samt bilder har tagits fram av Axel Lindqvist, Radar arkitektur.

Emil Hjalmarsson
Kommunarkitekt