



Utlåtande efter granskning

Detaljplan för

Del av Norraby 3:1 i Tranås stad (Norraby Fyra, bostadsområde)

Tranås kommun

Upprättad av Tranark AB i november 2017 på uppdrag av Samhällsbyggnadsförvaltningen,
Reviderad av Tillväxtavdelningen i november 2018

Granskningsförfarande

Detaljplanen har varit föremål för granskning enligt 5 kap. 11 § plan- och bygglagen under tiden 2019-01-24 till 2019-03-05. Granskningshandlingar har skickats till sakägare och funnits tillgängliga i Stadshuset och på kommunens hemsida. Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande.

Yttranden utan anmärkningar eller synpunkter

Yttrande utan erinran har inkommit från Trafikverket, Lantmäteriet, Teknik- och griftegårdsnämnden och Tranås Energi.

Länsstyrelsen framför att enligt 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (2010:900, PBL) ska Länsstyrelsen under granskningstiden yttra sig över planförslaget, om förslaget enligt Länsstyrelsens bedömning innebär att någon av överprövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL inte följs eller tillgodoses.

Länsstyrelsen har efter granskning inga sådana synpunkter som avses i 5 kap. 22 § PBL men lämnar följande kommentar:

Arkeologi

Den arkeologiska utredningen är avslutad och de vetenskapliga analyserna är inkomna. Länsstyrelsen ställer inga ytterligare krav på arkeologiska undersökningar inom det föreslagna planområdet. Inga fornlämningar finns inom området däremot finns ett antal övriga kulturhistoriska lämningar i form av kolbottnar från resmilor samt kolarkojor och en odefinierad lämning. Dessa får tas bort utan tillstånd från Länsstyrelsen om det inte är möjligt att bevara dem. Kan någon av lämningarna bevaras kan de säkerligen utgöra en tillgång för boende i området, detta är dock inget krav som Länsstyrelsen ställer.

Yttranden med synpunkter

Har lämnats av ägare till följande fastigheter:

Från enskilda

Norraby 3:5

Norraby 3:7

Norraby 3:9

Från enskilda

Norraby 3:12 (2 yttranden)

Norraby 3:57

Norraby 3:113

I grupp:

Norraby 3:73

Norraby 3:74



Utlåtande efter granskning

Fastighetsägarna till Norraby 3:5 föreslår att 44 nya tomter kan bli mera attraktiva om de förläggs på den nyligen avverkade området söder om driving-rangen. Resultatet skulle bli mindre trängsel med tidigare bebyggda områden, en kortare och säkrare skolväg till den planerade skolan i Granelund, utsikt mot golfbanan och säkerligen en sjöglimt från vissa tomter. Infarten via nuvarande väg till Malingskog skulle ge en säkrare trafik och en väl synlig korsning utan risk för trafikolyckor.

Kommentar: Se svar på
Planområdets läge och utnyttjandegrad
Trafik och gatuutformning, anslutning

Fastighetsägare till Norraby 3:7 anser att exploatering kan medföra att det blir 60 nya hushåll och i regel 2 bilar per hushåll och ifrågasätter hur dessa 120 bilar kan hanteras i den olämpliga södra infarten som ligger i en kurva. Området borde anslutas med en väg mellan Golfvägen och befintlig driving-range med hänvisning till yttrande lämnat i samrådet. Ägarna anser det också förvånande att den stora exploateringen och den olämpliga södra infarten är kvar i förslaget eftersom alla var eniga om att det var fel vid samrådsmötet i maj 2018.

Kommentar: Se svar på
Planområdets läge och utnyttjandegrad
Trafik och gatuutformning, anslutning

Fastighetsägare till Norraby 3:9 som familjen har ägt och bebott i 50 år.

- Vi noterar glädjande ett mer utvecklat och förbättrat detaljplaneförslag än under samrådsskedet. Planområdets topografi har på ett bättre sätt tagits tillvara med större variation i tomternas utformning och även med möjligheter till lek och rekreation inom planområdet. Kommunen har också beaktat betydelsen av en grön infrastruktur genom de gröna kilar (markerat Natur) som viktiga spridningskorridorer för flora och fauna mot det omgivande skogsområdet. Vi noterar även att kommunen beaktat önskemålen om "släpp" mot tidigare bebyggelse.
- Vi vidhåller däremot vår tidigare uppfattning under samrådsskedet att exploateringen är ett avsteg från rekommendationerna i kommunens nu gällande översiktsplan (ÖP) - "Grönområde sparas". Argumenten till varför avsteg ska göras från ÖP:s rekommendationer är inte tillräckligt väl utvecklade i planbeskrivningen. Vi anser att det först ska göras en fördjupad ÖP (FÖP) över hela Norrabyområdets framtida utveckling innan detaljpaneläggning av enskilda delar kan ske. Det är angeläget att tydligt visa på hur olika markanspråk kring fritid och rekreation, golfbana och nytillkommande bostadsbebyggelse samt andra markanspråk inom området på ett bra sätt ska kunna samspela i framtiden. Görs inte en fördjupad ÖP bör åtminstone först ett s.k. Planprogram tas fram innan en detaljpaneläggning görs. Det framgår av planbeskrivningen att Norraby är föreslaget att fortsatt utvecklas åt väster – men under vilka villkor och på bekostnad av vilka andra markanspråk. Detta är för oss oklart.
En FÖP eller ett Planprogram för Norraby skulle kunna besvara dessa frågor.
- Vi anser inte den föreslagna trafiklösningen till planområdet som tillfredställande och dessa synpunkter framförde vi också under det tidigare samrådet. Det är inte förenat med god trafiksäkerhet att dra in ytterligare trafik inom och i anslutning till planområdet på det sätt som föreslås. De är vår uppfattning att trafiken istället ska matas till planområdet via en ny angöring/tillfartsväg längst i söder mellan Golfvägen och Driving Range alternativt att andra alternativ utreds. Redan idag har Norrabyvägen en hög trafikbelastning där trafikanterna kör fortare än tillåten maxhastighet – särskilt på sträckan Tranåsbaden – Norraby udde. Under se-



Utlåtande efter granskning

nare år har också olyckstillbud inträffat. I dagsläget finns det inga hastighetsdämpande åtgärder på den aktuella vägsträckan – vilket borde ha åtgärdats av kommunen för länge sedan.

- På vägsträckan Golfvägen fram till den nya gatan Jubileumsvägen finns ca 25 in/utfarter på båda sidor av vägen. På sjösidan ligger dessutom dessa in/utfarter betydligt lägre än Norrabyvägen vilket innebär begränsad sikt genom de stenmurar, staket, häckar och andra inhägnader som finns. Dessa äldre hägnader är en del av Norrabyområdets karaktär och de har idag också ett kulturhistoriskt värde. Dessa hägnader har funnits sedan 1910-talets slut då den första exploateringen av fastigheterna på sjösidan ägde rum. Dessa hägnader är ingenting som bara kan tas bort av oss fastighetsägare på sjösidan för ökad trafiksäkerhet pga. kommunens föreslagna exploatering.

Det är Tranås kommun som - genom den succesiva höjningen av Norrabyvägen under de senaste ca 25-30 åren - bidragit till en försämrad trafiksäkerhet vid in/utfarter för befintliga fastigheter på sjösidan. Från början var detta inget problem eftersom trafikmängderna då var små. Men i takt med utbyggnaden av Norraby de senaste 20 åren - med kraftigt ökade trafikmängder som följd - har detta skapat problem och är idag en trafiksäkerhetsfråga.

Kommunen måste utreda konsekvenserna av planförslaget för befintliga fastigheters in/utfarter på Norrabyvägen och presentera en trafiksäker lösning för vägsträckan Golfvägen – Norraby udde kopplat till den föreslagna anläggningen till det nya planområdet. En utbyggnad med drygt 40 nya tomter (och därtill några tomter för mindre flerbostadshus) med kanske två bilar per fastighet - eftersom det inte finns någon busslinje till Norraby - kommer att generera kraftigt ökade trafikmängder på Norrabyvägen. Därtill kommer också all tung trafik under själva utbyggnadsskedet.

Som fastighetsägare delar vi inte kommunens uppfattning att Norrabyvägen idag har tillräcklig kapacitet och bärighet för att klara dessa ökade trafikmängder varför en annan anläggning - förslagsvis från söder - till planområdet måste utredas.

- Konsekvenserna som det ökade trafikbullret samt de luftföroreningar som de ökade trafikmängderna till/från och inom planområdet kommer att medföra är inte tillräckligt utredda. Det framgår ingenting i planbeskrivningen om när och under vilka förhållanden som gjorda mätningar är genomförda. Av plantexten förefaller det som att mätningarna är gjorda på den del av Norrabyvägen som ligger mellan golfbanan och Tranås tätort. Fastigheterna på sjösidan av Norrabyvägen ligger lägre än vägen varför dessa äldre fastigheter troligtvis är mer utsatta för trafikbuller och luftföroreningar än övriga fastigheter.
- Till följd av den ökade folkmängden i Norraby bör kommunen även utreda förutsättningarna för att dra ut en busslinje till Norraby samt reservera utrymme för busshålls- och vändplatser inom eller i anslutning till planområdet. Vi bedömer att en busslinje är förenlig med ett hållbart samhälle och ett klimatsmart resande. Då Norrabyskogen också är ett populärt rekreationsområde för Tranås norra stadsdelar är den framtida tillgängligheten till Norraby A och O. Därtill drar golfbanan och restaurangen många besökare till Norraby – inte minst sommartid. Alla dessa faktorer sammantagna med den föreslagna exploateringen med drygt 40 nya tomter (några även för mindre flerbostadshus) borde ge ett tillräckligt resandeunderlag för en framtida busslinje. Det borde tydligare uppmärksammas av kommunen att det i samband med utvecklingen av befintliga bostadsområden - och i planeringen av nya - är angeläget med god tillgänglighet för alla grupper i samhället.
- I takt med att Norrabyskogen under senaste 20 åren har avverkats för nybyggnation har också vindförhållandena i Norraby ändrats. En effekt är ökad blåst med starka kastvindar som skogen tidigare skyddade mot. Detta i kombination med de globala klimatförändringarna borde föranleda kommunen att låta göra en



Utlåtande efter granskning

klimat- och vindkartering för Norrabyområdet innan ytterligare exploatering kan ske. Det bör kartläggas vilka som är de vanligaste och förhärskande vindriktningarna i Norraby och att även anpassa bebyggelsens placering och utformning efter detta – inte minst med tanke på uppförandet av mindre flerbostadshus. En sådan kartering kan bidra till att lokalisera nytillkommande bebyggelse på ett mer klimatsmart sätt. Det är därför angeläget att kommunen utreder vilka klimatkonsekvenser en kalavverkning av det nya planområdet kommer att få för befintliga fastigheter i Norraby.

Kommentar: Se svar på
Översiktsplanen och annat planeringsunderlag
Klimatpåverkan - vind
Trafik, säkerhet och gatuutformning
Tillgänglighet och kollektivtrafik
Risk för buller och luftföroreningar

En fastighetsägare till Norraby 3:12

Fastighetsägaren har kommentarer, synpunkter och frågor.

Frågorna rör planförslaget och möjligheter att sakägarnas synpunkter beaktas, avsteget från översiktsplanen och hänvisningen till att en ny översiktsplan är under arbete

Varför göra en detaljplan som strider mot nuvarande översiktsplan innan en ny översiktsplan upprättats? Det verkar vara en omvänd planering och liknar en "skendemokrati" då man förväntas komma med relevanta synpunkter utifrån ett ofullkomligt underlag. Alltså efterlyses en betydligt mera omfattande plan för hela området mellan Norraby och järnvägen, den nuvarande och den framtida höghastighetsbanan. Att detta är relevant för synen på utbyggnaden av Norraby Fyra handlar främst om en önskan att kommunen gör en genomtänkt planering av trafiksituationen för hela Norrabyområdet alltså inte enbart för Norraby Fyra.

Planbeskrivningen punkt 5.3 Markanvändning och beskrivning av gällande planer:

Finns det en övergripande plan för Tranås utveckling i framtiden där de förändringar som nu föreslås i och med Norraby Fyra finns beslutade? Finns det i detta skede ett Norraby Fem, Sex, Sju och Åtta som det inte informeras om?

Planbeskrivningen 5.7 Lek och rekreation

I området avsätts mark för natur där en lekplats kan anläggas. Betyder detta att en lekplats kommer att anläggas? Det kan väl antas att det kommer att finnas barnfamiljer bland dem som köper tomter i Norraby Fyra.

5.9 Trafik och infrastruktur

Trafikmätning beskriver en vecka i maj 2017.

Nu planeras 44 nya tomter med kanske 70-80 hushåll, allt beroende hur många tomter som bebyggs med flerbostadshus. Det är också förvånande att det 2017 konstaterades att medelhastigheten under en vecka i maj var 55,7 km/tim på en vägsträcka där högsta tillåtna hastighet är 50 km/tim och att detta inte föranlett kommunen att vidta en enda åtgärd för att få ner hastigheten på sträckan Golfklubben – Norraby Udde är bedömningen att medelhastigheten också för vissa bilister väl överskrider den högsta tillåtna. Detta är extra besvärande för oss som har utfarter på Norrabyvägen och som måste korsa den för att komma till cykelbana och rekreationsområde, inte minst under vintertid när höga snövallar omöjliggör ett säkert tillträde till cykelbanan. Cykelbanan har inte heller markeringar som separerar cyklister från gångtrafikanter vilket bidrar till risken för olyckor.



Utlåtande efter granskning

Planbeskrivningen 5.9.1

Höghastighetsjärnvägen ... Den som planerar åtgärder i utredningsområdet bör dock informera sig om planeringsläget för den framtida järnvägen, för att kunna ta ställning till förutsättning för genomförande av den planerade åtgärden...

Hur är det med planeringsläget för den framtida järnvägen? Vore det inte en bra idé att redan nu göra en plan för hur framtida invånare i Norraby enkelt och miljövänligt ska kunna ta sig till framtidens station. Hur ska man kunna komma till och från stationen utan att ta den egna bilen. Som det nu är bygger ju boendet i Norraby på att man kör privat bil.

5.10.1 Buller

Det är ca 1,3 km till järnvägen nordväst om planområdet vilket inte innebär risk för buller från järnvägen. På Norrabyvägen, med ett trafikflöde på 1383 och en tillåten hastighet på 50 km/h, ger enligt Boverkets tabell en ljudnivå på 55 – 58 dBA 10 meter från vägmitt. Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216) innehåller riktvärden för bland annat trafikbuller. De riktvärden för ekvivalent ljudnivå som gäller för vägtrafik är 60 dBA vid bostadsfasad och högst 50 dBA vid uteplats. Detaljplanen medger att nya bostadshus kan byggas 15 m från vägmitt och det finns goda möjligheter att förlägga uteplatsen skyddad från trafikbuller.

Det är förvånande att man kan uttala sig om buller från järnvägen innan man vet var den nya tänkte höghastighetsbanan kommer att anläggas. När det gäller buller från trafiken noterar jag att man utgår från siffror innan de nya tomterna bebyggts och att man i sitt bullerresonemang utgår från att alla håller den nu högsta tillåtna hastigheten 50 km/tim TROTS att mätningarna visade en medelhastighet på 55 km/tim. Gör om gör rätt! Det går inte att hävda att bullernivån är acceptabel utifrån de mätningar som gjorts. När det gäller buller från den tilltagande båttrafiken vore det en välgärning om även den kunde inkluderas i en plan för ett trivsamt boende för oss alla som bor här och som kommer att göra det i framtiden.

Samrådsredogörelsen sid 10 "Trafik och gatuutformning"

Av samrådsredogörelsen tycks man kunna utläsa att flera av sakägarna är bekymrade över trafiksituationen på Norrabyvägen redan med nuvarande trafik. Det handlar om hälsa, miljö och livskvalitet att det inte rakt igenom ett villaområde går en trafikled som på nuvarande karta kallas huvudväg men som fastighetsägaren befarar kommer att göras om till en huvudled i framtiden. Tranås går här i motsatt riktning mot andra tätorter där hastigheten i tätbebyggda områden sänks, inte höjs som är fallet med Norrabyvägen. I Tranås har tidigare planerare i t.ex. Tostås och Fröafall löst trafiksituationen på ett sätt som manar till eftertanke och kan utgöra inspiration när det gäller Norraby, nuvarande och Norraby Fyra. Det noteras att möjligheter att köra runt, runt i Norraby är väl tillgodosedd vilket brukar bidra till ökad trafik. I planen kallas nuvarande trafik för "lågintensiv" vilket man inte kan hålla med om, med tanke på området art, och gissar att bedömningen ligger i betraktarens öga. Sedan år 1983, när fastighetsägaren bosatte sig här, har trafiksituationen väsentligt försämrats.

Kommentar: Se svar på

[Översiktsplanen och annat planeringsunderlag](#)

[Processen att upprätta en detaljplan](#)

[Natur, lek och rekreation](#)

[Trafik, säkerhet och gatuutformning](#)

[Tillgänglighet och kollektivtrafik](#)

[Risk för buller och luftföroreningar](#)



Utlåtande efter granskning

En annan fastighetsägare till Norraby 3:12 anser att Norrabyvägen, från Golfklubben till udden, inte är i skick att ta emot trafik från ytterligare 44 tomter, uppemot 80 hushåll och 160 bilar. Dessutom mångårig tung trafik under byggfasen.

Vägen är smal och krokig och belastningen i dagsläget stor med hastigheter som överskrider tillåtna. Ytterligare belastning skulle innebära reparationer och påbyggnad, förhöjning av vägbanan med svårigheter för fastigheterna som ligger lägre att ansluta till Norrabyvägen, vilket skulle försämra situationen för fastigheterna. För att lösa ökande problem med Norrabyvägen och samtidigt uppnå flera andra fördelar kunde man förlägga Norraby 4 i det nygallrade området söder om förlängningen av Driving-rangen. Det bidrar till kortare avstånd och mindre trafiktäthet.

Utomhusaktiviteter bör underlättas för barn och ungdomar efter olika åldersgruppers behov. För de yngre barnen är plats reserverad och för de äldre kan bollplan ordnas i anslutning till nuvarande bollplan.

Kommentar: Se svar på
Natur, lek och rekreation
Trafik, säkerhet och gatuutformning

Fastighetsägare till Norraby 3:113 opponerar sig mot föreslagen in- och utfartsväg till det nya området. Med 44 nya tomter med småhus och flerfamiljshus kan det säkert bli upp till 100 bilar som ytterligare ska trafikera Norrabyvägen, en redan hårt ansatt väg. Den södra infarten som ligger precis efter en kurva och är direkt olämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt och kommer med största sannolikhet att orsaka ett flertal incidenter över åren, vilket också framfördes under samrådsmötet. Förslaget är att ha en väg mellan Golfvägen och befintlig driving-rangen.

Kommentar: Se svar på
Trafik, säkerhet och gatuutformning

Fastighetsägare till Norraby 3:57 hänvisar till det gemensamma yttrandet som lämnades under samrådet och vill komplettera med följande synpunkter:

Vi framför återigen vikten av en fördjupad översiktsplan för området som visar den framtida fördelningen av olika markintressen för området. Vi menar att förslaget till detaljplan för Norraby 4 inte är förenligt med gällande översiktsplan från 2011 där det föreslagna exploateringsområdet är markerat som grönområde som ska sparas. I densamma finns andra områden markerade som tänkbara för framtida exploatering, vilket vi menar vore ett bättre alternativ för nybyggnation, då det däri också finns förslag till väganlutningar via Granelund och Mjölbyvägen.

När det gäller den nu föreslagna exploateringen av Norraby 4 ser vi att kommunen tagit till sig delar av våra tidigare synpunkter när det gäller hänsyn till den naturliga topografin och områdets karaktär samt gröna spridningskorridorer för djur och natur.

Vi menar dock att ytterligare hänsyn bör tas till tidigare byggnation genom att utöka släppet mot denna ytterligare. Det nya planområdet med dess tillåtna byggnadshöjd, tillsammans med den naturliga topografins höjdskillnad, medför stor insyn mot tidigare byggnation, vilken i många fall anpassats efter förutsättningar med tomt som angränsar mot naturområde enligt 2011 års översiktsplan. Vi har nyligen byggt ut mot baksidan och skogen med stora glaspartier eftersom insynen därifrån har varit mycket begränsad.



Utlåtande efter granskning

Vidare framför vi åter vikten av en annan väganslutning till det planerade området än den som kommunen presenterar i förslaget till detaljplan. Vi föreslår en ny väganslutning söderifrån. Vi anser, till skillnad från kommunen, att Norrabylvägen inte håller för den ökade belastningen med ett 40-tal nya tomter, varav flera tillåter flerbostadshus. Nybyggnationen kommer att medföra ett stort ökat antal bilar i området. Vi menar också att det finns en betydande minskning av trafiksäkerheten med många in/utfarter till sedan tidigare befintliga tomter på Norrabylvägen.

Kommentar: Se svar på
Översiktsplanen och annat planeringsunderlag
Planområdets läge och utnyttjandegrad
Trafik, säkerhet och gatuutformning

Fastighetsägare till Norrabby 3:73 och Norrabby 3:74

Fastighetsägarna uttrycker stor förvåning över att de nya handlingarna tyvärr har stora likheter med samrådsförslaget som diskuterades på samrådsmötet. Trots stor uppslutning på samrådsmötet och många inlämnade synpunkter verkar det uppenbarligen som kommunen tycker att synpunkter från många av de boende i Norrabby inte är värda speciellt mycket.

Några områden uppvisar fortfarande stora brister och harmonierar inte med befintlig bebyggelse i Norrabby.

4.4 Översiktsplanen

Fastighetsägarna delar Länsstyrelsens tolkning att aktuellt planområde i gällande översiktsplan är utpekad som "grönområde – sparas" och inget annat. Trots det avfärdas det, i granskningshandlingarna, med "inget stort avsteg mot översiktsplanen". Detta visar att de inlämnade synpunkterna har avfärdats totalt och lämnar ordagrant samma synpunkter igen:

"Nuvarande ägarna till Norrabby 3:74 bestämde sig 2015 för att köpa fastigheten och bebygga den med ett enfamiljshus. Man hade då bl.a. läst översiktplanen och konstaterat att ingen kringliggande byggnation var planerad vid Norrabby 3:1 däremot fanns det planer öster om järnvägen (vid Mjölbyvägen) samt på Norrabby udde och på längre sikt även söderut i västslutningen."

Med detaljplanen i granskningshandlingen skulle fastigheten fortfarande kunna omgärdas av dels en ny lokalgata och 3 rader blandad bebyggelse nordväst om fastigheten. Om man däremot "skjuter" hela området kring Jubileumsvägen ca 50 meter norrut så kan den befintliga huvudstigen behållas utan att antal planerade tomter behöver minskas.

4.6 Miljöbedömning

Fastighetsägarna delar Länsstyrelsens behovsbedömning och anser att en MKB enligt 4 kap 34 § PBL måste upprättas då planområdet omfattar såväl strandskydd som riksintresse för friluftsliv och naturvård.

5.4 Natur

Här skrivs att "De stora huvudstigarna inte kommer att röras" vilket är direkt felaktigt

Den huvudstig som anlades 2009 kompenserade tidigare huvudstig (i folkmun kallad Kärleksstigen) och de mindre stigar som försvann i samband med att DP 0687-P338 (Norraby II) upprättades. Detta var ett krav från Brf Norrabbystrand m.fl. som blev av med stigarna i närområdet. 10 år senare är det löftet inget värt och den enda huvudstigen som idag finns i södra delen av Norrabby försvinner helt och ersätts av en lokalgata.



Utlåtande efter granskning

5.9 Trafik och infrastruktur

Efter samrådsmötet 2018-05-28 inkom många synpunkter på den lokalgata (Jubileumsvägen) som planeras mellan fastigheterna Norraby 3:61 samt 3:64 och ansluter till huvudgatan (Norrabyvägen) mitt i en kurva med skymd sikt. Här har sedan tidigare en mängd incidenter och flertal olyckor inträffat varför trafiksituationen skulle förvärras ytterligare. Efter alla dessa synpunkter om trafiksäkerhet kring denna del av lokalgatan, har man inte tittat på möjligheten att slopa den del av Jubileumsvägen som går mellan Sekelvägen och Norrabyvägen och därmed bara ha en ny lokalgata till området?

Det skulle innebära en mycket trafiksäkrare lösning och enbart en ny lokalgata i området. Denna trafiklösning har använts i Hätte, Åsens hagar och Norraby Udde samt i de tre gällande detaljplanerna för området (0687-P236, 0687-P274 och 0687-P3389). Även när det gäller brottsbekämpande åtgärder en betydligt bättre lösning med bara en till- och utfart till området.

6 Planförslag

Ovannämnda tre gällande detaljplaner för området har samtliga en högsta tillåten BYA på 250 kvm. Detta motsvarar en utnyttjandegrad på 10-15 % av fastighetens area.

Nuvarande planförslag, enligt handlingar är 23 tomter avsedda för friliggande byggnader (f) med tillåten utnyttjandegrad på 25 % (e 25) samt ett ospecificerat antal tomter för sammanbyggd bebyggelse med en utnyttjandegrad på 40 % av fastighetens area (e 25-40). I båda fallen utan begränsningar i kvm BYA och med högsta tillåtna nockhöjd på 8,5 m.

Beroende på tomtstorlek (framgår ej) ger det möjlighet till betydligt större BYA än de tre gällande detaljplanerna för området. Dessutom i en reglerad blandning av villor kedjehus eller flerbostadshus. Detaljplanen reglerar inte detta fullt ut utan framtida bebyggelse kan alltså ge en villaägare t.ex. en eller två mindre flerbostadshus i anslutning till sin fastighet.

En maxstorlek i kvm BYA bör därför skrivas in för att undvika framtida bekymmer likt de kommunen har ute vid Norraby Udde ..!

Förslag

1. Inga beslut om detaljplan för del av Norraby 3:1 förrän en ny översiktsplan upprättats och beslutats (den är enligt handlingarna på väg att upprättas). Då får hela Norraby en samlad plan för området från Granelund i söder, Mjölbyvägen i väster samt Skoboviken i norr som presumtiva nybyggare vet alla förutsättning (Länsstyrelsen inte enig i kommunens bedömning.)
2. Upprätta en MKB enligt 4 kap 34 § PBL enligt Länsstyrelsens behovsbedömning
3. Korta ner Jubileumsvägen till korsningen med Sekelvägen och stryk infarten mellan Norraby 3:61 och Norraby 3:64.
4. Maximera kvm BYA på de tänkta fastigheterna för en bättre harmonisering med befintlig bebyggelse

Kommentar: Se svar på

Översiktsplanen och annat planeringsunderlag

Miljöpåverkan – MKB

Planområdets läge och utnyttjandegrad

Trafik, säkerhet och gatuutformning



Gemensamt svar på synpunkter från fastighetsägare i området

Översiktsplanen och annat planeringsunderlag

I översiktsplanen redovisas kommunens syn på hur mark- och vattenområden bör användas i framtiden, hur man tar hänsyn till allmänna intressen, hur riksintressen och miljö kvalitetsnormer kommer att tillgodoses, hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras, hur den fysiska planeringen ska samordnas med nationella och regionala mål samt vilka områden som är lämpliga för landsbygdsutveckling i strandnära läge. Gällande översiktsplan är antagen av kommunfullmäktige 2011-06-13.

Den samlade bedömningen år 2016 var att översiktsplanen fortfarande är aktuell i de flesta avseenden men att den sannolikt kommer att ha tappat en stor del av denna aktualitet inom 2 år. Därför bör en ny översiktsplaneprocess påbörjas. Vad som i synnerhet kan påverka både process och innehåll i översiktsplanen är den pågående Sverigeförhandlingen som enligt gällande tidplan ska vara avslutad hösten 2017 med sikte på ett Regeringsbeslut om Götalandsbanan våren 2018. Kommunens utökade ansvar för bostadsförsörjning innebär dessutom att kommunen ska anta riktlinjer för bostadsförsörjningen varje mandatperiod och att dessa riktlinjer ska utgöra underlag för- och därmed blir starkt styrande för översiktsplaneringen.

Kommunfullmäktige beslutade 2017-04-04 att översiktsplanen antagen 2011-06-13 fortfarande är aktuell, med hänsyn till nuvarande planeringsläget inom relevanta områden, och att den uppfyller kraven enligt 3 kap 5 § PBL. Kommunfullmäktige beslutade 2016-09-05 att påbörja arbetet med en revidering av översiktsplanen. Processen som brukar ta minst 2 år.

Det är korrekt att området i gällande översiktsplan är utpekade som "grönområde sparas" varför detaljplanen egentligen inte är förenlig med översiktsplanen vilket Länsstyrelsen också påpekade i samrådsyttrandet. De föreslog då kommunen att komplettera planbeskrivningen med en redovisning av översiktsplanens ställningstaganden och rekommendationer för det aktuella området, och i de fall planen inte är förenlig med översiktsplanens intentioner så borde skälen för avvikelserna redovisas.

Kommunen motiverade avsteget från översiktsplanen med att Tranås kommun äger Norraby3:1, en stor fastighet som rymmer bl.a. golfbanan och en återvinningscentral. Deponin är avslutad och täckningen beräknas avslutad inom 10 år. Det råder för närvarande stor efterfrågan på bostadstomter. Kommunen har inte kunnat komma vidare inom andra områden som är utpekade i översiktsplanen. I Hätte och Sibbarp har kommunen inte rådighet över marken och på Bredstorp bedrivs det jordbruk, vilket kräver ett ställningstagande. Utredningsområdet för höghastighetsjärnvägen begränsar exploatering av de västra delarna av Norraby. Däremot pågår planläggning sydväst om Tostås men detta är i ett längre tidsperspektiv.

Kommunen räknar också med att det sammanhållna grönområdet kommer att växa åt väster eftersom utredning av ny lokalisering för återvinningscentralen pågår samt täckning av deponin.

Planbeskrivningen kompletterades före granskningen med kommande översiktsplanens beskrivning av Norraby: "För Norraby föreslås nya bostäder i de västra delarna men planeringen måste ske med hänsyn till utredningar om station för höghastighetsjärnvägen. En skola planeras för närvarande i södra delen. Området i mitten, från golfbana i söder till Skoboviken i norr, föreslås för rekreation, och där den täckta deponin kommer att ingå".

Alltså finns det inte just nu inte några planer för vidare exploatering i de östra delarna av Norraby.

Enligt PBL finns möjligheten att upprätta ett planprogram t.ex. när ett avsteg görs från Översiktsplanen men det är inget absolut krav. Denna detaljplan handläggs med utökat förfarande och samrådet kungjordes med annons.



Utlåtande efter granskning

Kommunen har i granskningshandlingarna motiverat avsteget från översiktsplanen och Länsstyrelsen hade inget att erinra mot granskningshandlingarna.

Miljöpåverkan – MKB

Kommunen har till samrådsförslaget gjort en miljöundersökning som beskriver hur genomförandet av detaljplanen skulle kunna påverka miljön. Sammanfattningen är att den påverkan som uppstår kan redovisas i planbeskrivningen. Länsstyrelsen delade kommunens uppfattning att den nya detaljplanen inte ger upphov till betydande påverkan på miljön och att någon MKB (miljökonsekvensbeskrivning) enligt 4 kap 34 § PBL inte behöver upprättas. Bostäder, som verksamhet, brukar aldrig ge betydande miljöpåverkan.

Klimatpåverkan – vind

Det är kommunens ansvar att tänka på klimatpåverkan. Kommunen har bland annat gjort en flödesskartering för Svartån. I övrigt är det frågor som hanteras i översiktsplanen.

Den förhärskande vindriktningen i Tranås är från sydväst. Träd är ett utmärkt sätt att bromsa vindar och binda koldioxid. Inom planområdet ska träd sparas på naturmark. Kommunen kan spara träd på kvartersmark för att invänta fastighetsägarens beslut. Det har dock visat sig att många villaägare vill ta bort träd både på sin tomt och i närheten för att undvika naturens påverkan som skugga, kottar och barr.

Tranås kommun äger skogen i Norraby och har ansvar för dess skötsel. Enligt skogsvårdsplanen har ett område i södra delen nyligen förnygringsavverkats. Kommunen visar särskild hänsyn i den tätortsnära skogen.

Processen att upprätta en detaljplan

Processen att arbeta fram en detaljplan innehåller 2 tillfällen då sakägare och andra kan lämna synpunkter på planen, under samrådstiden och under granskningstiden. Kommunens uppgift är att väga motstridiga intressen, enskildas intressen mot allmänna intressen och motivera sina ställningstaganden. Den som inte anser sina synpunkter tillgodosedda har möjligheten att överklaga beslutet att anta detaljplanen.

Planområdets läge och utnyttjandegrad

Detaljplanens läge är valt med tanke på att kommunen äger marken och möjligheten att kunna använda befintlig infrastruktur, gata och VA-ledningar. Tanken har också varit att hålla ihop bebyggelsen och spara ett sammanhållet grönområde.

Synpunkter på exploateringsläge och storlek, antal möjliga nya hushåll, har framförts vid samrådsmötet och på granskningsförslaget. Kommunens ställningstagande är att nya bostäder behövs. För att uppnå tillväxtmålet med 20 000 invånare år 2025 krävs minst 60 nya bostäder per år. För närvarande har Tranås kommun inga tomter att erbjuda för villabebyggelse. Kommunen äger marken på Norraby 3:1 medan det i andra lägen, utpekade för bostäder i översiktsplanen, har visat sig svår att komma över. Dessutom finns en utbyggd infrastruktur i Norraby som gör att utbyggnaden kan komma till stånd relativt snabbt.

Kommunen har i granskningsförslaget tagit hänsyn till inlämnade synpunkter genom att öka avståndet och spara naturmark intill befintlig bebyggelse. Antalet tomter för friliggande villor har utökats och finns i områden närmast befintlig bebyggelse. I granskningsförslaget har planområdet minskats. Återvändsgatan som stäckte sig åt sydväst finns inte kvar. Tomterna i området vid Golfvägen har direktkontakt med naturmark.

Plankartan innehåller en bestämmelse att minsta fastighetsarea är 400 kvm med tanke på radhus och kedjehus. I övrigt har kommunen för avsikt att skapa tomter med en area kring 1000 kvm. En sådan tomt ger möjlighet att bygga 25 % alltså 250 kvm. Kommunen anser att tillåtna volymer är i harmoni med omgivande bebyggelse. Tomterna vid Golfvägen har areor på 1900 till 2600 kvm och en största tillåtna byggnadsarea på 250 kvm och en



Utlåtande efter granskning

totalhöjd på 9 m. Tomterna vid Norrabylvägen gjordes extra djupa, för att ge möjlighet till mera kvällssol intill skogen, och har en storlek på 1900 kvm, största tillåtna byggnadsarea 250 kvm i en våning.

Natur, lek och rekreation

Sträckningen för den befintliga så kallade Kärleksstigen ersätts till viss del med gata men söder om gatan ska man, via naturområdet, göra en förbindelse till stignätet i skogen. Både från Golfvägen och från gatorna i det nya området finns naturområden så nya stigar kan uppkomma.

Plankartan redovisar ett naturområde med egenskap lekplats. Kommunen har för avsikt att anlägga en lekplats. När det är en bestämmelse på allmän platsmark i en detaljplan så ska den anläggas under genomförandetiden.

Trafik, säkerhet och gatuutformning

Detaljplanens läge är valt med tanke på att kommunen äger marken och möjligheten att kunna använda befintlig infrastruktur, gata och VA-ledningar. Tanken har också varit att hålla ihop bebyggelsen och spara ett sammanhållet grönområde. Därför har det aldrig varit aktuellt att bygga en ny anslutningsväg till området utan anslutning görs från Norrabylvägen.

Kommunen har valt att utforma området med två gator och två anslutningar. På så vis fördelas trafiken och så det yttersta tomterna inte drabbas av all trafik, som det skulle bli med en anslutning och en slinga. Man slipper också stora vändplaner för sopbil och snöröjning.

Trafiksituationen vid anslutningsvägar från Norrabylvägen har studerats närmare. Med hänsyn till tillåten hastighet har de en godtagbar standard. Hörnavskärningar och byggbar mark är utformade för att uppnå god sikt.

Cykelvägen kommer att följa Norrabylvägen och går rakt över anslutningsvägarna på en förhöjning om ca 5 cm. Alltså måste bilar sakta farten och lämna företräde för cyklarna när man kör in och ut i det nya området.

På Norrabylvägen finns utrymme att justera vägen i sidled vid kurvan för att förbättra möjligheten att uppfatta ett fordon som kör norrut och ska svänga vänster, in på södra anslutningen.

Trafikmätningar på Norrabylvägen är utförda strax öster om Förrådsvägen och omfattar alltså, förutom trafik till bostäderna i Norrabby, trafiken till Norrabby hotell, Norrabby krog och besökare till Malingskog och golfbanan. Det är också här som medelhastigheten har mätts upp. Alltså är trafikmängden mindre och inga uppmätta värden på medelhastigheter finns vid det aktuella området

Generella prognoser för trafik är att ett nytt hushåll ger i snitt upphov till 5 trafikrörelser per dag. Med 44-60 nya hushåll kan man räkna 220 – 300 rörelser per dag. Detta kommer att märkas men fortfarande räknas det som lågintensiv trafik.

Kommunen har varit ute och besiktat vägens skick och höjd. Från gatuavdelningens sida sägs att det enda som tillkommit på Norrabylvägen är ett toppskikt på ca 4 cm därför är det inte sannolikt att vägen har höjts i förhållande till tomter öster om Norrabylvägen. I vissa fall är det uppförbacke från tomterna men det finns utrymme på fastigheterna att minska lutningen.

Kommunala vägnät har ingen skyldighet att ha högre klass än BK2. Norrabylvägen är en gammal väg, med god bärighet, som bara bättrats på med ett asfaltskikt. Det är den som utför transporter som har skyldighet att anpassa transport metod till vägens beskaffenhet.



Utlåtande efter granskning

När det gäller tillåten hastighet har Trafikanalys utfört en utredning på uppdrag av regeringen, Sänkt bashastighet i tätorter, Rapport 2017:16 och föreslår ny bashastighet i tätorter på 40 km/h vilket betyder en sänkning som också bidrar till minskat buller. Tranås kommun väntar på att ett generellt beslut ska tas av regeringen.

Tillgänglighet och kollektivtrafik

Längs Norrabyvägen finns en separat gång- och cykelväg som leder ända in till centrum via Spolgatan eller Mjölbyvägen. Vägarna inom detaljplaneområdet kommer att medge genomkörning med buss. På Norrabyvägen finns möjligheter att göra busshållplatser men detta är inte en fråga i detaljplanen.

Risk för buller och luftföroreningar

För nya detaljplaner görs bedömning av bullernivå enligt tabell från Boverket efter värden i trafikmätning, antal fordon, och tillåten hastighet. Bedömningen för två nya tomter, närmast Norrabyvägen, är att dessa klarar bullerkraven.

För bostäder uppförda innan 1997 "äldre befintlig miljö" fanns rekommendationer i enlighet med infrastrukturproposition 1996/97:53: Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas enligt åtgärdsprogram mot störningar i *befintlig bebyggelse* av trafikbuller. I de fallen kunde det bli aktuellt med åtgärder de fastigheter som exponeras av buller vid följande nivåer och däröver, 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus för vägtrafikbuller.

Efter detta har regeringen utfärdat förordningar om trafikbuller vid bostadsbyggande. (SFS 2015:216, SFS 2017:359) Riktvärden har ändrats vid några tillfällen.

Utsläpp till luft beskrivs i gällande översiktsplan.

"Mätningar i Tranås tätort visar att halterna ligger väl under gällande miljö kvalitetsnormer, men vad beträffar bensen och partiklar överskrids undre utvärderingströskeln vilket ställer krav på fortsatta mätningar. Den huvudsakliga utsläppskällan är biltrafik och eldning och problemen är framförallt koncentrerade till centrala delar av Tranås tätort."

Mätning av luftföroreningar utförs på Storgatan 22 där trafiken uppgår till 11 716 fordon, varav 636 är tunga fordon, per veckomedeldygn. Risken för luftföroreningar på grund av trafiken i Norraby, med 1383 fordon per veckomedeldygn, torde sannolikt vara mycket liten. Med sänkt hastighet minskar slitage på däck och asfalt. Kommunen väntar på att regeringen tar beslut angående sänkt bashastighet.

Sammanfattning

Sammantaget föranleder synpunkterna ingen förändring av förslaget till detaljplan. Före beslut om antagande kommer planbeskrivning att kompletteras med beskrivning av arkeologi, trafiksituationen och va-ledningar. Plankartan kommer att revideras med:

- Området för friliggande villor utökas på västra sidan av Sekelvägen.
- Gränsen markanvändning GATA justeras söder om Jubileumsvägens anslutning till Norrabyvägen.

Susanna Alexandersson
arkitekt SAR/MSA