



Detaljplan för fastighet Hidinge-Lanna 1:89 m.fl. (Södra Lanna) Lekebergs kommun, Örebro län.

Sammanfattning av planförslaget

Detaljplanen har varit under samråd under 2017 och efter detta valde kommunen att göra ett omtag. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) gjordes och tre vägalternativ togs fram för den planerade vägförbindelsen. I februari 2019 genomfördes ett andra samråd där vägens placering har ändrats och det centrumområdet i norr med handel, kontor, skola m.m. som föreslogs i första planförslaget har tagits bort. Istället kopplas den planerade vägen, via Skrantåsvägen, ihop med väg 566 närmare Hidinge skola. Anslutningen mot länsväg 204 består intakt som förgående förslag. Vidare täcker bostadsområdet samma yta som föreslogs i tidigare förslag.

Samrådet

I enlighet med PBL (Plan- och bygglagen) 5 kap. 17 § har planförslaget varit ute på samråd under tiden mellan 2019-02-25 och 2019-03-31. Berörda sakägare, kommunala instanser, statliga myndigheter, berörda fastighetsägare, organisationer och övriga berörda har beretts tillfälle för samråd. Förslaget har varit utsänt för kännedom via brev och funnits tillgängligt på bygghälsöförvaltningens hemsida. Samrådshandlingarna har varit utställda i bygghälsöförvaltningens entré. Planförslaget har annonserats i Nerikes Allehanda 2019-02-19. Efter samrådet har 23 yttranden inkommit. I detta dokument sammanställs och besvaras inkomna synpunkter som berör detaljplanen. Samtliga yttranden finns att tillgå i sin helhet på Sydnärkes Bygghälsöförvaltning.

Yttranden har lämnats av:

Namn	Inkommit
1. Länsstyrelsen Örebro län	2019-04-04
2. Lantmäteriet	2019-03-26
3. Trafikverket	2019-03-27
4. Sydnärkes Kommunalförbund	2019-03-07

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

2019-12-19

5. Kultur- och bildningsnämnden	2019-03-29
6. Skanova	2019-02-27
7. E.ON	2019-03-21
8. Korsgatans vägsamfällighet	2019-03-25
9. Fastighetsägare 1	2019-03-23
10. Fastighetsägare 2	2019-03-31
11. Fastighetsägare 3	2019-03-31
12. Fastighetsägare 4	2019-03-31
13. Fastighetsägare 5	2019-03-31
14. Fastighetsägare 6	2019-03-31
15. Fastighetsägare 7	2019-03-25
16. Fastighetsägare 8	2019-03-26
17. Fastighetsägare 9	2019-03-26
18. Fastighetsägare 10	2019-03-28
19. Fastighetsägare 11	2019-03-29
20. Fastighetsägare 12	2019-03-29
21. Fastighetsägare 13	2019-03-26
22. Fastighetsägare 14	2019-03-27
23. Fastighetsägare 15	2019-03-28

1. Länsstyrelsen Örebro län

Sammanfattning:

Bedömning enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör riksintresse för naturvård, trafikbuller, förorenade områden, djurhållning, översvämningsrisk samt miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering måste lösas på ett tillfredsställande sätt för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

Riksintresse naturvård

Planområdet ligger inom riksintresse för naturvård, Latorpsplatån, enligt 3 kap. 6 § miljöbalken (MB). Länsstyrelsen bedömer att planförslaget innebär en påverkan på riksintresset för naturvård. Inom riksintresset är geovetenskap, odlingslandskap (floran i naturbetesmarker) och ädellövskog utpekade värden. En del av dessa utpekade värden finns inom planområdet. En av förutsättningarna för bevarande av riksintresset är att det fortsatt bedrivs jordbruk med åkerbruk, naturvårdsinriktad betesdrift och skötsel av landskapselement (t.ex. stenmurar, åkerholmar). Den betesmark som påverkas av vägdragningen i planförslaget har enligt den naturvärdesinventering som tagits fram påtagliga naturvärden. Betesmark är också en naturtyp som är starkt minskande i landskapet och det är också en anledning till att området bör undantas från exploatering. Även i den grönstrukturplan som tagits fram för Hidinge-Lannaområdet uttrycks att fortsatt och ökat betetryck är viktigt för bevarande och fortsatt positiv utveckling av områdets naturvärden. Enligt den inventeringsrapport som bifogas till miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är det alternativ som presenteras i planförslaget det bästa alternativet om man anpassar vägdragningen så att den går söder om betesmarken. Någon sådan anpassning har inte presenterats i förslaget och Länsstyrelsen anser därför att planförslaget innebär att riksintresset inte tillgodoses.

Trafikbuller

Den trafikbullerutredning som har tagits fram visar att riktvärdena för uteplats som anges i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader överskrids vid enstaka befintliga bostäder. På plankartan finns en bestämmelse, m², som anger att varje bostad ska ha tillgång till en balkong eller uteplats som är orienterad mot en ljuddämpad sida. Länsstyrelsen anser att det är bra att plankartan innehåller en bestämmelse kring trafikbuller vid uteplats men anser att planbestämmelsen ska innehålla de riktvärden för buller vid uteplats som anges i förordning (2015:216) istället för att använda formuleringen "ljuddämpad sida" som för övrigt är ett begrepp som inte används för

uteplatser. Bestämmelsen bör också anges som en utformningsbestämmelse istället för en skyddsbestämmelse, eftersom bestämmelsen anger hur uteplatser ska utformas.

Trafikbullerutredningen innehåller beräkningar som visar att riktvärden för uteplats kan klaras vid de mest bullerutsatta bostäderna om bullerreducerande skärmar uppförs. På plankartan finns planbestämmelsen m¹, bullerreducerande skärm, vid de aktuella bostäderna. I planhandlingarna framgår dock inte vilken längd och höjd på skärmarna man har utgått ifrån i bullerberäkningarna. För att säkerställa erforderlig storlek på skärmarna anser Länsstyrelsen att deras längd och höjd behöver regleras med planbestämmelser på plankartan. Då bullerskärmarna är en förutsättning för att klara bullerkrav vid uteplats anser Länsstyrelsen att de även behöver regleras med en bestämmelse om villkor för lov. I planförslaget medges för övrigt bullerskärm och dike på samma ytor, Länsstyrelsen ställer sig undrande till om båda funktionerna ryms inom ytorna.

I anslutning till planområdet ligger väg 562. I planhandlingarna saknas en utredning kring bullersituationen i planområdet utifrån denna väg, vilket behöver kompletteras. Vissa delar av planområdet utsätts för trafikbuller från både den nya vägen och väg 562. Länsstyrelsen anser att det för dessa delar av planområdet behöver göras en redovisning av sammanvägt värde från båda bullerkällorna.

Förorenade områden

Söder och sydost om planområdet finns två områden med rester av rödfyr (täkt och upplag), enligt Länsstyrelsens databas över misstänkt och konstaterade förorenade områden (EBH stödet). Länsstyrelsen bedömer att det kan finnas risk att det även finns rödfyr och påverkan inom planområdet, via spridning, genom användning som fyllnadsmaterial i väg samt läckage. Rödfyr innehåller miljöfarliga ämnen såsom arsenik, bly, kadmium, selen, molybden, uran och vanadin. Exponeringsrisker är intag via jord, damning, hudupptag och via grönsaker som odlats på rödfyr samt intag via grundvatten. För att kunna göra en bedömning av om den föreslagna markanvändningen är lämplig med hänsyn till människors hälsa anser Länsstyrelsen att riskerna kopplat till att planområdet ligger i närheten av områden med rödfyr behöver utredas. I planbeskrivningen anges att det inte finns några potentiellt eller konstaterade förorenade områden registrerade inom eller i anslutning till planområdet. Det anges även att planområdet inte påverkas av områden för rödfyr eller förorenad mark samt att området inte berörs av någon förorening i grund-, ytvatten eller ytvattenflöden. Länsstyrelsen saknar en redogörelse av vilka grunder eller vilka underlag denna bedömning har gjorts utifrån. Det behöver tydliggöras hur kommunen har kommit fram till att planområdet och planerad markanvändning inte påverkas av rödfyr eller andra föroreningar. I MKB anges att det strax utanför

utredningsområdet, invid väg 204 och bredvid infarten till Lanna, finns ett gammalt skifferbrott och ett rödfyrupplag inom fastigheten Lanna 1:74 (Haga). Vidare anges att rödfyr kan ha använts som fyllning i t.ex. befintliga vägar inom området, det är dock okänt om detta har skett. Avstånden från upplagets mittpunkt till väg 204 uppskattas till ca 70 meter och ca 50 meter till Lannavägen. Länsstyrelsen anser att det är mer intressant att göra en bedömning av risk utifrån upplagets yttre kant i förhållande till risk för spridning till planens olika markanvändningar, inklusive bostäder.

Djurhållning

Djurhållning i allmänhet medför olika typer av påverkan på omgivningen i form av störningar såsom spridning av lukt, damm och flugor. I fråga om hästar finns även en befarad hälsorisk, risken för spridning av allergen. I samband med planering för bostäder i anslutning till anläggningar där det bedrivs djurhållning måste olägenheter och hälsorisker därför beaktas. I planhandlingarna framgår att det idag finns två hästgårdar inom det föreslagna vägområdet. Av handlingarna framgår dock inte om dessa hästgårdar är den enda djurhållning som finns i närområdet. Länsstyrelsen anser att detta behöver redovisas. I planhandlingarna anges att den nya föreslagna bostadsbebyggelsen inte genererar några nya begränsningar för de två hästgårdarna. Länsstyrelsen vill dock uppmärksamma att en lämplighetsbedömning utifrån olägenheter från djurhållningen behöver göras både för planerade och befintliga bostäder i planområdet. Bostäder inom detaljplanlagt område som drabbas av olägenheter från hästar skulle kunna påverka möjligheterna till att fortsatt bedriva hästhållning. I MKB på s. 18 framgår t.ex. att bostäder planläggs nära ett stall där gödselhanteringen sker på den sida av stallet som vetter mot de befintliga bostäder som ingår i detaljplanen. Länsstyrelsen saknar i planhandlingarna en lämplighetsbedömning av att planlägga befintliga och nya bostäder i närheten av djurhållning. Lämplighetsbedömningen behöver utgå ifrån lokala förutsättningar i området, såsom avstånd (till stall, gödselhantering och hagar), vind, topografi och vegetation. Som närmast är det endast 20 meter mellan hästgödselhantering och föreslagen byggrätt för bostäder (befintlig bostad). Länsstyrelsen ifrågasätter, utifrån människors hälsa, lämpligheten av ett så kort avstånd.

Översvämningsrisk

Länsstyrelsens skyfallskartering visar att det i planområdet finns en lågpunkt där vatten kan ansamlas efter kraftigt regn. Lågpunkten finns i den norra delen av planområdet där nätstationen, E1, ska uppföras. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att nätstationer utgör s.k. samhällsviktig verksamhet, vilket innebär att de ska placeras på områden som inte riskerar att översvämmas. Länsstyrelsen anser därför att det behöver undersökas om vald plats för nätstationen är lämplig eller om det finns en annan plats som är mer lämplig. Om nätstationen ska placeras enligt plankartan kan åtgärder behöva vidtas för att säkerställa dess funktion vid en översvämningsituation. För övrigt är ytan för nätstationen väl

tilltagen på plankartan och kan säkerligen minskas något. Ytan för nätstation behöver även anges med en bestämmelse som anger högsta tillåten byggnadshöjd. Skyfallskartan visar också att det finns ett antal flödesvägar för vatten inom och genom planområdet som behöver tas hänsyn till. Ett förslag är att anlägga svackdiken.

Miljö kvalitetsnormer för vatten samt dagvattenhantering

Grundvattenförekomsten Garphyttan-Vintrosa har god kemisk och kvantitativ status. Jordarten består till stora delar av lerig morän och postglacial sand som har hög genomsläpplighet. Dagvattenavrinning från det planlagda området får inte riskera att försämra miljö kvalitetsnormer för grundvattenmagasinet. I planhandlingarna saknas en bedömning av planförslagets eventuella påverkan på förekomsten, vilket behöver kompletteras. Länsstyrelsen instämmer för övrigt i dagvattenutredningens slutsats att dagvattenhanteringen samt fördröjnings- och reningsåtgärder behöver utredas vidare generellt nu när vägalternativ har bestämts och då fler detaljer är kända.

Råd enligt 2 kap. PBL

Överensstämmelse med översiktsplan

I gällande fördjupning av översiktsplan (FÖP) för Vintrosa-Lanna, Vinnaområdet, från 2012, är aktuellt planområde inte utpekade som utbyggnadsområde för bostäder. En stor del av det aktuella området redovisas istället som utvecklingsområde för hästverksamhet. Öster om planområdet är en ny lokal huvudlänk mellan väg 566 och väg 204 utpekade med oklar sträckning. I FÖP:en anges vidare bl.a. att nyproduktion av bostäder i Lanna ska ske i mindre grupper eller som komplettering till befintlig bebyggelse och utformas med bykaraktär. Det anges att villatomter i huvudsak ska vara ca 1500 m² för att ta hänsyn till befintlig landskapsbild och den lantliga karaktären. Vidare anges att villatomter utanför utpekade utbyggnadsområden prövas i varje enskilt fall och då prövas särskilt landskapsbild, möjligheterna till en god vatten- och avloppslösning, förekomsten av natur- och kulturvärden på platsen samt eventuella problem med markradon och markföroreningar.

Undersökning betydande miljö påverkan

Kommunen har bedömt att miljö påverkan kan antas bli så betydande att en miljöbedömning behöver göras och en MKB upprättas för att utreda tre olika sträckningar av en ny vägförbindelse i Lanna. MKB:n ligger till grund för kommunens val av det vägalternativ som planläggs i det aktuella planförslaget. Länsstyrelsen anser att MKB:n inte utreder den betydande miljö påverkan som hela planförslaget, inklusive bostäder, kan leda till. Länsstyrelsen anser att detta är en brist eftersom det

innebär att flera frågor inte har utretts i tillräcklig omfattning, se synpunkter under rubriken ”Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL”. Länsstyrelsen lyfte dessutom större delen av synpunkterna redan i samrådsyttrandet över det förra planförslaget år 2017.

Fornlämningar

En arkeologisk utredning enligt 2 kap. 11 § kulturmiljölagen (1988:950) behöver genomföras. Den arkeologiska utredningen ska utföras innan markarbeten påbörjas i området och ska bekostas av den som vill genomföra de aktuella åtgärderna. Länsstyrelsen rekommenderar att utredningen görs inom planprocessen då resultatet av utredningen kan påverka detaljplanens utformning och möjligheter att genomföra detaljplanen. För mer information om arkeologisk utredning, kontakta Länsstyrelsen.

Naturvård

I planområdet finns biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet, t.ex. stenmur, odlingsröse och öppet jordbruksdike. Om sådana biotoper riskerar att skadas i samband med exploatering måste dispens från det generella biotopskyddet sökas hos Länsstyrelsen innan området exploateras.

Länsstyrelsen rekommenderar dock att dispens söks inom planprocessen då dispensprövningen kan påverka detaljplanens utformning och möjligheten att genomföra detaljplanen. Länsstyrelsen får medge dispens från biotopskyddet om det finns särskilda skäl. En prövning av om det finns särskilda skäl avgörs från fall till fall.

Vattenverksamhet

Om jordbruksdiket ska läggas igen kan det behövas göras en anmälan om vattenverksamhet till Länsstyrelsen.

Jordbruksmark

En stor del av planområdet består av jordbruksmark. Jordbruk är av nationell betydelse. Det innebär att brukningsvärd jordbruksmark endast får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar 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. Jordbruksmarkens betydelse för länet och riket nämns i flera regionala måldokument. I länets Energi- och klimatprogram finns ett insatsområde som handlar om produktion och konsumtion av livsmedel, där ett förslag till insats är att minimera exploateringen av jordbruksmark vid planläggning av infrastruktur och byggnation. I den regionala utvecklingsstrategin (RUS), *Tillväxt och hållbar utveckling i Örebro län 2018-2030*, är ett effektmål för 2030 att öka produktionen inom areella näringar. En indikator för detta

är att den totala arealen jordbruksmark i Örebro län ska öka. I RUS anges även som önskvärt läge 2030 att kompetensen om jordbruksmarkens och de gröna näringarnas samhällsvärde har ökat, vilket medför att vi kan göra medvetna överväganden vid planering och etablering av nya verksamheter på bördig jordbruksmark. I MKB:n anges att den nya vägen har bedömts nödvändig för att avlasta den övergripande trafikstrukturen i Hidinge-Lannaområdet, och en konsekvensbedömning av olika alternativ av vägsträckningar har genomförts. Vid förändrad markanvändning på jordbruksmark anser Länsstyrelsen att en analys behöver göras kring tre frågeställningar: Är jordbruksmarken brukningsvärd? Är den aktuella förändrade markanvändningen ett väsentligt samhällsintresse? Varför är förutsättningarna att ta annan mark i anspråk inte tillfredsställande? Länsstyrelsen anser att planhandlingarna behöver kompletteras med ett resonemang kring dessa frågeställningar för att kunna väga behovet av väg och bostäder mot bevarande av jordbruksmarken. Det är t.ex. viktigt att kvarvarande arealer av jordbruksmark möjliggör ett fortsatt brukande. Risken finns annars att jordbruksmark splittras upp och inte längre kan brukas på ett ekonomiskt hållbart sätt.

Trafikfrågor

På plankartan planläggs för gång-, cykel- och ridväg på samma yta. Enligt trafikordningen (1998:1276) är det inte tillåtet att rida på gång- och cykelbana. Beteckningen rid bör därför utgå ur bestämmelsen. Det vore bra om hela vägsträckan mellan väg 204 och väg 566 kan ingå i planområdet så att detaljplanen kopplar på Trafikverkets plan på att anlägga busshållplats samt gång- och cykeltunnel vid Hagakorset.

Planbestämmelser

I en detaljplan ska kommunen, enligt 4 kap. 5 § PBL, bestämma användningen och utformningen av allmänna platser som kommunen är huvudman för. Mot bakgrund av detta bör utformningen av naturmarken preciseras med egenskapsbestämmelser på plankartan.

På plankartan är bestämmelserna gång, cykel, rid, dike, m1 avgränsade av illustrationslinjer på markanvändningen VÄG. Enligt Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan bör dessa egenskapsbestämmelser avgränsas med egenskapsgränser.

På plankartan finns en bestämmelse som anger att körbar förbindelse inte får anordnas mellan markanvändning för B, bostäder, och NATUR. Eftersom denna bestämmelse främst används av

trafiksäkerhetsskäl är det endast i gräns mot allmänna platser som tillåter trafik, t.ex. GATA och VÄG, som utfartsförbud är lämplig att använda.

För övrigt bör planbestämmelserna utformas i enlighet med Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan samt PBL Kunskapsbanken. Några exempel på omformuleringar GATA1 – Lokalgata, E1 – Transformatorstation, e30 – Största byggnadsarea är 30 % av fastighetsarean, Takvinkel – Intervall för takvinkel i grader.

Kommentar:

Prövningspunkter

Riksintresset naturvård beaktas. I samråd med Länsstyrelsen har riksintresset för naturvården undersökts och en skrivelse har mottagits från Länsstyrelsen. Planbeskrivningen har kompletteras med kompensationsåtgärder för åverkan planförslaget kommer ha på riksintresset.

Plankartan har kompletteras med riktvärden för buller samt görs till en generellbestämmelse.

Planbeskrivning kompletteras med längd och höjd på bullerplank.

Planförslaget tar bort gemensamma ytor för dike och bullerskärm.

En bullerutredning för väg 562 utförs och kompletterar planhandlingarna.

Planbeskrivningen kompletteras med bedömning kring föroreningar samt genomförs en översiktlig undersökning för att bedöma mängden föroreningar inom planområdet.

Planbeskrivningen kompletteras med text kring om det finns fler hästgårdar i närområdet.

Planområdet krymps för att inte omfatta befintliga hus i den lämplighetsbedömning som krävs vid djurhållning.

Tekniska anläggningen kompletteras med bestämmelse kring markhöjd. Detta bedöms vara en åtgärd för att säkerställa att dess funktion säkerställs vid en översvämningssituation. Höjdbestämmelse kompletteras på tekniska anläggningen.

Planbeskrivningens redovisningen kring grundvattenförekomsten Garphyttan-Vintrosa förstärks.

Råd

Noterat kring överensstämmelse med översiktsplan

Noterat kring synpunkten om undersökning betydande miljöpåverkan

Arkeologisk utredning kommer genomföras efter laga kraft.

Noterat kring synpunkten om naturvård

Noterat kring synpunkten kring vattenverksamhet.

Planbeskrivningen kompletteras med text och analys kring jordbruksmarken.

Ridväg tas bort från plankartan.

Aktuella planområdet angränsar till antagna vägplanen av Trafikverket

Synpunkt noteras gällande bestämmande av användningen av naturmark.

Planhandlingarna revideras och gång, cykel, rid, dike, m1 justeras.

Egenskapsbestämmelsen "körbar förbindelse inte får anordnas" tas bort.

2. Lantmäteriet

Sammanfattning:

Lantmäterimyndigheten har tagit del av planförslagets samrådshandlingar och har inget att erinra mot dessa.

Kommentar:

Noteras.

3. Trafikverket

Sammanfattning:

Trafikverket ser positivt på en ny förbindelse mellan väg 204 och 566. Denna länk kan minska sårbarheten och trafikmängden på omgivande vägnät. I norr är korsningen skissad som en cirkulationsplats och Trafikverket har idag inga planer på att bygga om korsningen till en cirkulationsplats. I södra delen av planområdet planeras den nya kommunala vägen bli huvudvägen genom området genom en ombyggnation av väg 562. Trafikverket anser att så länge väg 562 har

statligt väghållarskap ska väg 562 fortsatt vara huvudvägen och den nya kommunala vägen får ansluta till väg 562. Den nya anslutningen ska utformas enligt VGU och i samråd med Trafikverket.

I planområdet planeras en gång- och cykelväg från korsningen väg 566/Skrantåsvägen i norr till korsningen med väg 562 i söder. Trafikverket ser positivt på att GC-väg planeras för att möjliggöra en trafiksäker miljö för oskyddade trafikanter i området. I norr planeras GC-vägen ansluta till befintlig GC-väg norr om väg 566. Passagen över vägen ska utformas på ett trafiksäkert sätt och kräver ett väglagsbeslut enligt 43§. Eftersom Trafikverket inte anser att en ombyggnation av väg 562 är aktuell och inte heller en cirkulationsplats mot väg 566 bör Trafikverkets vägar utgå ur detaljplanen.

Kommentar:

Synpunkter beaktas. Planförslaget kommer bestå. Utformningen kommer ske utefter VGU i samråd med Trafikverket. Diskussioner att ta över väg 566 fortgår och kommunen vill möjliggöra en cirkulationsplats.

4. Sydnärkes Kommunalförbund

Sammanfattning:

Kommunalförbundet har tagit del av planförslagets samrådshandlingar och har inget att erinra mot dessa.

Kommentar:

Noterat

5. Kultur- och bildningsnämnden

Sammanfattning:

Kultur- och bildningsnämnden ser positivt på att det skapas en gång- och cykelförbindelse mellan väg 566 och väg 204 och förutsätter att det i samband med utbyggnaden av planen skapas passager för oskyddade trafikanter över både väg 566 och väg 204 i anslutning till den nya gång- och cykelbanan och att dessa precis som planbeskrivningen anger utformas med höga krav på trafiksäkerhet. Närheten till Hidinge skola och till Best Arena medför att en hög andel barn och unga kommer ges möjlighet att använda den nya förbindelsen för att ta sig till och från skolan samt för att utöva fritidsaktiviteter. Den nya gång- och cykelvägen ökar även tillgängligheten och möjligheten att resa kollektivt till och från

området eftersom den avses knytas samman med busshållplatsen och pendlarparkeringen vid Hagakorset.

Kultur- och bildningsnämnden önskar även att områden med bestämmelse B (bostäder) utökas med planbestämmelse som även tillåter förskoleverksamhet. Även andra bestämmelser kanske skulle kunna vara aktuella med tanke på byggrättens strategiska läge i området.

För att skapa förutsättningar för en hållbar tillväxt och utveckling är det avgörande att hänsyn tas till behov av platser inom förskola/grundskola vid ytterligare byggnation inom såväl aktuellt område som kommunen i helhet. Det är även viktigt att hänsyn tas till goda möjligheter för fritid och rekreation.

Kultur och bildningsnämnden ställer sig bakom synpunkterna för samrådet gällande detaljplan för fastighet Hidinge-Lanna 1:89 m.fl. (södra Lanna).

Kommentar:

Synpunkt kring trafiksäkerhet och passage kring den planerade vägen noteras.

Synpunkter beaktas. I dagsläget finns det inget påropat uppdrag att planlägga för mer förskoleverksamhet.

6. Skanova

Sammanfattning:

Skanova utgår från att nödvändiga åtgärder i telenät till följd av planförslaget kommer att framgå av planhandlingarna. Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i sitt nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova generellt att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Skanova bifogade en kartbild där deras ledningar är markerade.

Kommentar:

Noteras. Planbeskrivningen informerar redan om detta.

7. E.ON

Sammanfattning:

E.ON Energidistribution AB har studerat de inkomna remisshandlingarna och har följande synpunkter.

E.ON bifogar en karta visar att det finns anläggningar tillhörande E.ON i planområdets nordvästra del som kan komma att beröras vid anläggandet av vägen, eventuell flytt av dessa anläggningar bekostas av den som det begär om inget annat föreskrivs i avtal eller lagstiftning.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras med denna information

8. Korsgatans vägförening

Sammanfattning:

Korsgatans vägförening anser att det nya planförslaget i jämförelse med tidigare planförslag inte innebär några förändringar i sak för att lösa trafikproblemen i Hidinge-Lanna. De menar att det bästa och mest funktionella och ekonomiskt försvarbara alternativet för en ny matarväg till/från Lanna är en vägsträckning norrut från Vretavägen (väg 567) med anslutning till fd E18 så som Korsgatans vägförening tidigare föreslagit och hänvisar till i sitt tidigare yttrande i ärendet där motiven också presenterats

Korsgatans vägförening ställer flertalet frågor. Varför kommunen har beslutat att prioritera det här alternativet framför en vägdragning norrut mot gamla E18. De ställer sig även fundersamma till varför väganslutning mot 204:an görs och inte en väganslutning norrut där bostadsbebyggelsen är

koncentrerad. Om detta i förlängningen leder till att trafikflödet genom Lanna och via Vretavägen att reduceras nämnvärt. De ställer sig även frågande varför tomtstorleken har ändrats från 1500 kvadratmeter till 1000 kvadratmeter. I det förra planförslaget så var området nordväst om Hidingevägen, väg 566 (vid skolan) inkluderat där en ny återvinningsstation hade varit lämplig att placera på kommunens mark. Varför har detta område utgått i nuvarande förslag? Korsgatans vägförening anser att det vore ett steg i rätt riktning att planera in en ny fungerande och trafiksäker återvinningsstation i anslutning till skolan, förskolorna eller den planerade vägen där man uppenbarligen förväntar sig att pendlingstrafiken från de nya stora områdena kommer att passera.

Korsgatans vägförening anser att den förslagna vägsträckningen inte är en optimal lösning att använda våra gemensamma skattepengar på. Vid en investering av den här storleken borde större fokus läggas på att få ut flest möjliga positiva effekter i kombination med minsta möjliga negativa påverkan för markägare/boende i bygden och för närmiljön/omgivningen i sin helhet. Inte heller står det högst upp på önskelistan bland pendlare och boende i Hidinge-Lanna för att lösa trafikproblemen i området.

Kommentar:

Se gemensamt svar, Väganslutning mot gamla E18

Politiskt beslut har tagits för att göra södra anslutningen först. Norra anslutningen finns även med i politisk tagna beslutshandlingar och kan komma och detaljplanläggas inom överskådlig framtid.

Se gemensamt svar, fördjupad översiktsplan

Bedömning gjordes att den inte var aktuell i denna planläggning.

9. Fastighetsägare 1

Sammanfattning:

Fastighetsägare 1 uttrycker en oro att deras fastighet kommer kraftigt belastas av vägen, gatan och breddningen av Skrantåsvägen om detaljplanen genomförs. I sitt yttrande nämner de att har planer på att bebygga sin del av fastigheten med bostadshus som berörs av planområdet. Fastighetsägare 1 påpekar att de själva kommer få störningar i form av bullerexponering som enligt dem kommer leda till störd nattsömn och ljuskäglor från passerade fordon. De uttrycker oro att de har förvaring på andra sidan befintlig gata, som planläggs som gata i detta förslag. Poängterar även att de upplever att

kommunikationen mellan fastighetsägare i närheten och kommunen har varit undermålig och underlaget under planarbetet har blivit bättre vid en bättre dialog. I sitt yttrande frågar fastighetsägaren om delägarna i samfälligheten S8 har kontaktats.

Fastighetsägaren 1 påpekar flertalet brister som den upplever i planarbetet:

Fastighetsägaren 1 anser att plankartans noggrannhet är undermålig och bifogar en karta från Lantmäteriet med fastighetsgränser. Att den omnämnda grusvägen inte finns i verkligheten. Att bygga ut väganslutningen innebär att ett område med högt naturvärde samt en restaurerad stenmur skulle behövas rivras. Fastighetsägaren 1 fortsätter och anmärker att i planbeskrivningen omnämns gatan främst avsedd för gång och cykeltrafik, men i plankartan är den definierad som främst tillfart för befintliga fastigheter samt gång, cykel, ridväg. Fastighetsägaren 1 uttrycker att gatan inte har någon väsentlig betydelse för allmänheten då fastighetsägare redan har en tillfart från en allmän väg.

Fastighetsägaren efterfrågar en djupare analys gällande trafiksäkerheten. Detta byggs på att flera fastigheter kommer få utfarter längst den planerade vägen samt kan passera en gång- och cykelväg. Även att många människor kommer vistas runt planerade vägen och trafiksituationer kommer uppstå som de anser behöver utredas. Efterfrågar även att utformning ska klaras ut inom planprocessen och inte efter. Anser att det saknas motivering till varför planen avviker från fördjupande översiktsplanen angående vägens sträckning och tomtstorlek. Vidare ställer sig fastighetsägare 1 funderade var alla maskiner, byggbodas, materialupplag m.m. ska vara under byggnationen och anser att detta saknas i planhandlingarna.

Bullerutredningen tar inte hänsyn till höjdskillnaderna samt att bullerutredning utgår från felaktig prognos. Har synpunkter att planeringen ska utgå från Trafikverkets fyrstegsprincip. Ofullständig konsekvensbedömning, upplever att endast allmänna intresset efterses och inte det enskilda intresset.

Tillägg till MKBn. Fastighetsägare 1 anser att miljökonsekvensbeskrivningen har allvarliga brister och att prövning av projektet inte kan ske på dessa grunder. Riksintresse Latorpsplatån, miljökvalitetsnormer, naturmiljö, kulturmiljö, landskapsbild, Markanvändning hästhållning, markanvändning - förorenad mark, rekreation och friluftsliv, buller, vatten och luft

Kommentar:

Ingen bygglovsansökan har inkommit till Sydnärkes byggförvaltning att ta ställning till.

Se gemensamt svar under punkten, bullerutredning.

Enligt planförslaget kommer inte närheten till förvaringen påverkas. Vägbiten som planläggs söderom är endast till för att säkerställa och visa på fortsättningen Skrantåsvägen söderut.

Ja, samfälligheten och dess ägare har hörts under samrådet.

Grundkartan uppdateras med rätt fastighetsinformation.

Se gemensamt svar under punkten, gatan.

Sydnärkes byggförvaltning och Lekebergs kommun gör bedömningen att det inte krävs någon trafikanalys gällande fastigheterna längst den planerade vägen.

Biotopsskyddande objekt kräver dispens från länsstyrelsen för att ta bort eller förändras. Vid behov görs detta vid senare skede.

Se gemensamt svar under punkten, utformning av den planerade vägen.

Se gemensamt svar under punkten, fördjupad översiktsplan.

Se gemensamt svar under punkten, material under byggnation.

Se gemensamt svar under punkten, bullerutredning.

Se gemensamt svar under punkten, fyrstegsprincip

10. Fastighetsägare 2

Sammanfattning:

Fastighetsägare 2 har yttrat sig planförslaget har brister och kommer innebära att vägen hamnar nära bostadshus och bostadsområden där familjer med småbarn bor och vistas och att detta är olämpligt för deras säkerhet. De fortsätter och beskriver att de upplever en otäck känsla att vägen kommer innefatta en del snäva kurvor och krön som gör att sikten blir sämre för förarna. De understryker att det kommer bli en stor fara för boende på Skrantåsen samt nybyggnationer längs vägsträckningen.

I sitt yttrande beskriver fastighetsägare att det känns bakvänt att styra ut mer trafik mot 204:an än att istället leda trafiken mot gamla E18. De påpekar även att trafiken som leds ut mot 204:an kommer medföra en farlig vänstersväng. De motsätter sig även att planlägga för en hårt trafikerat väg nära bostadsområden, skola och barnomsorg.

De upplever att denna väg kommer förstöra den lantliga bilden av Lanna som de anser många flyttar dit för.

Kommentar:

Se gemensamt svar under punkten, utformning av den planerade vägen.

Se gemensamt svar under punkten, väganslutning mot gamla E18.

Se gemensamt svar under punkten, vänstersväg

Se gemensamt svar under punkten, lantlig karaktär.

Se gemensamt svar under punkten, miljökonsekvensbeskrivning

11. Fastighetsägare 3

Sammanfattning:

Fastighetsägare 3 ställer sig fundersam till den vändning kommunen gjorde kring val av vägalternativ. De upplever att vägförslaget som gick bakom Mellangårdsvägen påverkade mindre hushåll än det alternativet kommunen har valt att gå vidare med. Fastighetsägarna upplever att ingen hänsyn har tagits till de boende i närområdet. De känner att återkopplingen har varit undermålig från kommunens håll och de har känt att det har varit villiga och samarbeta.

Sedan ställer de sig frågande till en rad saker. Varför tomterna får vara som minst 1000 kvadrat och inte 1500 kvadrat som ursprungligen var tänkt. Hur dessa mindre tomter kommer bevara landsbygden och de hästgårdar som finns i närområdet. Att vägen kommer generera mer trafik och hur detta i förlängningen kommer skapa en trafiksituation som de känner inte kommer bli trafiksäker tack vare att vägen blir hårt trafikerad. De ifrågasätter även bullerplanken och vi, kommunen, räknar med en hårt trafikerad väg, och fastighetsägaren 3 tycker att detta inte tillhör landsbygdskänslan med bullerplank. Yttrandet ställer sig även frågande varför kommunen inte tänker bevara landsbygden och hästgårdarna som finns kvar i området.

Kommentar:

Se gemensamt svar under punkten, miljökonsekvensbeskrivning.

Se gemensamt svar under punkten, fördjupad översiktsplan.

Se gemensamt svar under punkten, lantlig karaktär

Se gemensamt svar under punkten, bullerutredning.

Se gemensamt svar under punkten, hästar.

12. Fastighetsägare 4

Sammanfattning:

Fastighetsägare 4 anser att det vore ett bättre alternativ att välja vägalternativet som skulle gå bakom Mellangårdsvägen, att vägen endast skulle hamna nära ett hushåll istället för cirka 10 hushåll.

Fastighetsägarna ställer sig frågande varför detta inte är aktuellt längre.

De påpekar att tidigare i processen hade de fått information att tomtstorlekarna skulle vara 1500 kvadratmeter, men i nya planen står det 1000 kvadratmeter. De påpekar att detta kommer leda till högre ljudnivåer utöver bullret som blir en konsekvens av vägen och undrar då varför tomtstorlekarna har minskats.

Det ställer sig fundersamma om kommunen har tänkt kring bullerundersökningen har gjorts för fordon i konstant fart, men vägen är i uppförsläge, om kommunen har tagit in detta i beräkningarna gällande bullernivåerna samt om Trafikverkets fyrstegsprincip har följts.

Upplyser även om de har sina tilluftsventiler över fönstren som kommer släppa in avgaser från den planerade vägen och är frågande kring hur kommunen ställer sig kring det.

Det upplever att mycket har ändrats från förra planförslaget som var ute på samråd, och vägen har hamnat närmare och flera hushåll och detta känns oroande för deras barn.

Kommentar:

Se gemensamt svar under punkten, miljökonsekvensbeskrivning.

Se gemensamt svar under punkten, fördjupad översiktsplan.

Se gemensamt svar under punkten, bullerutredning.

Se gemensamt svar under punkten, fyrstegsprincipen.

Synpunkt noterar kring tilluftsventiler. Bedömningen som görs att luftkvaliteten inte kommer försämrats för boende i närområdet.

Se gemensamt svar under punkten, utformning av den planerade vägen.

13. Fastighetsägare 5

Sammanfattning:

Fastighetsägare 5 ställer sig tveksam till en rad saker i planhandlingarna. De anser att Swecos trafikutredning som gjordes 2012 inte längre är relevant. Det har skett en utveckling av Lanna som gör att utredningen är inaktuell och poängterar att en ny måste göras. Fastighetsägare menar att en ny utredning görs att denna kanske visar att länken mot Gamla E18 är mer lämplig. De poängterar även att den planerade vägen skulle ansluta vid en skola samt korsa en gång- och cykelväg och detta anser de olämpligt. De uttrycker även att leda trafiken mot 204:an är olämpligt, detta grundar på att den är olycksdrabbad.

De ställer sig emot slutsatsen i MKB:n som skriver att landskapsbilden skulle förändras obetydligt med den planerade vägen. Denna slutsats ställer de sig emot och anser att en ny väg med bullerskärmar ändrar landskapsbilden kraftigt och inte ger en lantlig karaktär till området. Sedan lyfter de att i den Fördjupade översiktsplanen står det att fastigheter ska vara minst 1500 kvadratmeter, samt av lantlig karaktär. De ställer sig frågade om det är lantligt att endast ha 1000 kvadratmeter på denna yta som planförslaget ger.

I sitt yttrande lyfter de olika delar i framtagandet av planförslaget de anser är ofullständigt.

Bullerutredningen i MKB:n visar inte vilka uppgifter man använt och vilka antaganden man gjort. Exempelvis hastigheter och trafikmängd. Det bör också framgå den förmodade trafikmängden som blir när samtliga planerade bostadsområdena är färdigställda.

De vill ha ett förtydligande gällande bullerskärmar utformning samt hur kommunen har kommit fram till att människors hälsa får en obetydlig konsekvens av vägen.

Påpekar att endast människornas påverkan av djurhållning, och inte djurens påverkan beskrivs i utbyggnaden. De eftersöker även ett förtydligande vad som menas med tillgängligheten för de fastigheterna med hästhållning förändras marginellt. De skriver att de har blivit lovade att den planerade vägen skulle gå att korsa med häst. I dagsläget anser de att de inte kan det på ett trafiksäkert sätt. Fastighetsägare 5 undrar även om det skulle ordnas så att det skulle gå att rida under väg 204 och ställer frågan om en konsekvensanalys är gjord och om denna anses trafiksäker för hästar med den mängd fotgängare och cyklister som blir.

Kommentar:

Se gemensamt svar under punkten, trafikutredningen.

Se gemensamt svar under punkten, väganslutning mot gamla E18

Se gemensamt svar under punkten, vänstersväg

Se gemensamt svar under punkten, utformning av den planerade vägen.

Se gemensamt svar under punkten, lantlig karaktär.

Se gemensamt svar under punkten, fördjupad översiktsplan

Se gemensamt svar under punkten, bullerutredning

Se gemensamt svar under punkten, bullrig miljö.

Synpunkt noteras kring människans påverkan på djuren.

Ingen konsekvensanalys för ridning är gjord i Trafikverkets vägplan eller i denna planprocess.

14. Fastighetsägare 6

Sammanfattning:

Fastighetsägare 6 anser att framtaget av planförslaget är undermåligt och knapphändigt. De anser att det finns flertalet frågor att besvara från samrådsredogörelse 1. De skriver i sitt yttrande att de upplever att kommunen inte har haft dialog med alla berörda i området och detta är väldigt oproffsig. Om förslaget av vägsträckning går igenom river kommunen upp vad som för fastighetsägare 6 anses som perfekt boende. De ställer även undrande till om kommunen har haft i åtanke vad andra skulle tycka om, Skrantåsen, före respektive efter vägsträckningen samt över eventuella värdeminskningar på berörda bostäder.

Fastighetsägare 6 har många åsikter kring valet av denna vägsträckning (röd); miljön för de boende i anslutning till vägen och säkerheten, eller frånvaron av densamma som uppstår för oskyddade trafikanter, barnen, är det som gör dem mest upprörda. Men det som kan tänkas väga tyngst för kommunen är nyttan och ekonomin. Hade kommunen gjort en ordentlig efterforskning hade man lätt insett att ”röd väg” inte kommer att användas av huvuddelen av Lannas invånare, enligt fastighetsägare 6. Två anledningar ges:

1. Den blir en onaturlig väg för majoriteten att välja eftersom den blir en omväg/ går i fel riktning.
2. Den blir inte trafiksäker då man leder trafiken mot en ännu mer trafikerad väg som

dessutom måste korsas vid färd mot Örebro. Vansinne.

I sitt yttrande medger de att minska trafikmängden på väg 566 är god. I nuläget känns det dessvärre som att det inte är prioriterat att minska trafikmängden, utan snarare att helt enkelt bygga en väg, underordnat är den faktiska nyttan med vägen.

Fastighetsägare 6 ger en uppmaning att ansvariga personer ska inse sina misstag, göra om och göra rätt innan ytterligare miljoner från skattebetalare går till spillo. En ny väg är kostsam, en ny väg som inte används är vansinne och en korsning som är livsfarlig vill ingen ha på sitt samvete.

Kommentar:

Se gemensamt svar under punkten, miljökonsekvensbeskrivning

Se gemensamt svar under punkten, vänstersväg.

Se gemensamt svar under punkten, utformning av den planerade vägen.

I planarbetet har hänsyn tagits till både enskilda och de allmänna intresset för att uppnå ett så bra resultat som möjligt för alla parter.

15. Fastighetsägare 7

Sammanfattning:

Fastighetsägare 7 motsätter sig vägens sträckning och byggandet av gatan samt breddningen av Skrantåsen. De proklamerar i sitt yttrande att det kommer motsätta sig planförslaget så långt det går juridiskt. De anser att deras fastighet kommer kraftigt belastas av vägen, gatan och breddningen av Skrantåsvägen om planförslaget genomförs.

De påpekar att fastighetskonsekvenstabellen är felaktig och att plankartans noggrannhet är undermålig.

De ställer sig tveksamma till flertalet aspekter av planförslaget. Att trafikprognosen kommunen använder sig, som sträcker sig till 2020, redan är utdaterad samt efterfrågar en trafikanalys gällande de som bor längs vägen som kan komma att passera vägen och gång- och cykelvägen dagligen. De kräver att utformningen av utfarten, från fastighet vid den planerade vägen, måste vara klar innan planen vinner laga kraft. Det påpekar även att det är en höjdskillnad vid deras fastighet som gör att bullernivån ökar och inte konstant fart som bullerutredningen visar. Den ökade bullernivån kommer försämra förutsättningar på deras fastighet på grund utav av uteplatser, att deras sovrum vetter mot

planerade vägen. Genom miljön, avgaser och buller kommer påverka dem negativt. De ställer sig även frågade hur deras fastighet påverkas av det blir en väg genom deras trädgård.

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen är del av deras fastighet där den planerade vägen skall gå igenväxningsområde, vilket är helt fel enligt fastighetsägare 7. Där finns även en stenmur som gränsar mot betesmark som enligt fornminneslagen är skyddad. Ej angiven i konsekvensbedömningen.

De hänvisar till väglagen 1971:948§13 som säger att man skall ta hänsyn till intrång på mark. Planen ska utformas så att fördelar som kan uppnås överväger olägenheter som planen orsakar enskilda, Lag 2012:439. Dessutom skall hänsyn tas till enskilda och allmänna intressen vid byggande av väg §4. Inte bara allmänna intressen. De saknar en redovisning av en analys av trafiksäkerheten för både röd väg och Skrantåsvägen samt för röd väg och väg 566. Det är mycket olämpligt med en matargata som kommer ut vid skola, idrottshall och förskola där många barn rör sig dagligen. I VGUn står det att särskild hänsyn ska tas till barn då de är mindre och inte uppfattar sin omvärld på samma sätt. Barnen går till och från skolan då trafikflödena är som allra högst. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det betydligt bättre med förslaget blå väg.

Ställer sig frågande var maskiner, byggbodas, materialupplag ska stå under byggnationen.

Fastighetsägare 7 anser att miljökonsekvensbeskrivningen har allvarliga brister och att prövning av projektet inte kan ske på dessa grunder. Det gäller kring bland annat miljö kvalitetsnormer, buller, kulturmiljö, naturmiljö, säkerhet, olägenhet med avseende på hälsa, landskapsbild, riksintresset Latopsplatån.

Fastighetsägare 7 påpekar att Gatan saknas genomgående i konsekvensbedömningen. Den korsar både beteshagar och medför rivning av biotopskyddad mur. Det innebär olägenhet för boende samt kräver intrång på privat tomt/gräsmatta. Fastighetsägare 7 menar att *Gatan* saknar angelägen allmännytta som berättigar att den ska tillkomma.

I sitt yttrande menar skrivande att kommunen väljer ett förslag som påverkar människor i området negativt med avseende på buller, trafiksäkerhet och andra olägenheter, när det finns ett betydligt bättre alternativ som inte orsakar samma olägenheter och risker för människors hälsa, miljö och säkerhet. I MKBn tas ingen hänsyn till människor som bor längs vägen. Fastighetsägare 7 anser att man inte har beaktat alla lagar som styr vägbyggnation i tex Miljöbalk 1998:808 §1, miljöbalk 1998:808 2 kap, väglag 1971:948 §4, väglag 1971:948 §13, plan och bygglag §5 2 kap, plan- och bygglag §36 4kap. Trafikförordning 2015:216 §8, m.m.

Kommentar:

Grundkartan och fastighetskonsekvenstabellen kompletteras och uppdateras med rätt information.

Se gemensamt svar under punkten, trafikutredning

Se gemensamt svar under punkten, utformningen av den planerade vägen.

Synpunkt noteras kring igenväxningsområde

Se gemensamt svar under punkten, bullerutredning

Planbeskrivningen behandlar biotopskyddade miljöer och om de skadas ska detta ansökas om dispens hos Länsstyrelsen. Stenmuren läggs till konsekvensbedömningen.

Bedömningen är all lagstiftning har efterföljts som fastighetsägare 7 lägger fram.

Se gemensamt svar under punkten, miljökonsekvensbeskrivning

Se gemensamt svar under punkten, fyrvägs korsning.

Se gemensamt svar under punkten, material under byggnation.

Se gemensamt svar under punkten, gatan

16. Fastighetsägare 8

Sammanfattning:

Fastighetsägare 8 skriver i sitt yttrande att de inte vill ha någon motortrafikgenomfart på delen som benämns som gata₁ i planförslaget. De vill ha en fortsatt "kostig" för gång, cykel samt häst. De fortsätter och skriver att det är väldigt mycket djur, både husdjur, hästar och vilda djur runt denna väg så den lämpar sig inte för motortrafikgenomfart.

De upplyser även om att i "Kostigen" ligger även deras el/tele och fiber nedgrävd.

Kommentar:

Se gemensamt svar under punkten, gatan.

Information gällande fastighetsägares el/tele och fiber är nedgrävd noteras. Planbeskrivningen kompletteras med information kring detta.

17. Fastighetsägare 9

Sammanfattning:

Fastighetsägare 9 ifrågasätter vägens relevans. Det uttrycker åsikten att det känns bakvänt att dra en ny väg ner mot väg 204 som är hårt trafikerad och olycksdrabbad, när det finns planer för en väg ut mot gamla E18, som är mindre trafikerad och dels att bebyggelse ligger på "golfbanesidan".

Fastighetsägaren 9 ställer sig även frågade för vem vägens byggs för och påpekar att den inte har någon nytta för allmänheten.

Fastighetsägare 9 ställer sig emot förslaget att kommunen ska överta "kostigen" som är planlagd som gata, och påpekar att det är en grässtig och inte en grusväg. Fastighetsägare 9 gör även konstaterandet att till dags dato har den utnyttjats som gång, cykel och ridväg för boende i området och kommer fortsättningsvis att brukas för detta ändamål. Vidare skriver de att det inte finns någon anledning för att öppna upp denna grässtig för biltrafik.

De uppmanar även att den nya sträckningen förklaras diffust i planbeskrivningen och vägens bredd är svår att utläsa. Därför efterfrågar de en bättre beskrivning när det gäller vägens totala bredd. (dvs. vägbana, cykel, gångbana och övrigt vägområde.) De efterfrågar även att utformningen av utfarter mot den planerade vägen ska vara klart innan detaljplanen har vunnit laga kraft för att de ska veta vad de har och vänta sig. De vill också ha klart från kommunen vad gäller återställning av tomtmark, innefattande flyttning av grindstolpar, staket, plantering av fruktträd och syréhäck. Det finns också slangar nergrävda för jordvärme öster om Skrantåsvägen.

Vidare vill de ha besked från kommunen gällande säkerheten för hästar och ryttare. Fastighetsägare 9 informerar att deras hästar är rädda för buller och stora maskiner, således förutsätter de att kommunen står för alla eventuella kostnader, för dem, som kan uppkomma vid ett vägbygge. Dessa kostnader skulle vara skador på hästar och ryttare, veterinär och sjukvårdskostnader samt alla kostnader som kan uppkomma om skrämde hästar skulle smita.

Fastighetsägare 9 har även synpunkter på kommunens förarbete. Att kommunen ska använda sig av Trafikverkets fyrstegsprincip. Denna säger att befintliga vägarna i första hand utredas och nybyggnation skall vara det sista alternativet. De skriver att den prognos som har används inte är relevant, då det året redan har passerat. Även bullerberäkningarna är missvisade då hänsyn till att det är en backe och korsning och att det kommer att innebära högre nivåer för trafikbuller. Beräkningarna är gjorda utifrån konstant hastighet och acceleration, alltså jämt gaspådrag. Så blir det ju inte i verkligheten med backe och korsning. Hänsyn har tagits till terräng och topografi står det i planbeskrivningen, men de menar att endast är ljudvågornas utbredning (reflektion och absorption av terräng) och inte bullernivåerna. Antagligen blir bullernivåerna mycket högre för skrivande än vad

som är angivet. De oroar sig även för att bullerskärmar planläggs, kommer det behövas fler av på grund utav felräkningar i kommunens bullerutredning.

De menar även att det är olämpligt att fyrvägs korsningen nära skolan. De poängterar att de flesta trafikolyckor i tätbebyggt område med allvarlig utgång eller dödsolyckor sker i trafik korsningar. I Trafikverkets VGU står det att särskild hänsyn ska tas till barn då de är mindre och inte uppfattar omvärlden på samma sätt och påpekar att barnen och människor som ska till jobbet rör sig i området samtidigt. Även att flertalet fastigheter får utfart direkt på vägen. Dessutom ska i en del fall både cykel och gångväg passeras. Sikten är skymd i och med ett backkrön i norra delen av 1:76. Detta inte är säkert.

Grässtigen saknas genomgående i konsekvensbeskrivningen. Även över grässtigen ligger en stenvägg som gränsar mot betesmark. Denna omfattas av biotopskyddad och den omnämns inte i konsekvensbedömningen. De ställer sig även frågande varför kommunen avviker från tomtstorleken som nämns i Översiktsplanen. På sidan 18 i miljökonsekvensbeskrivning sägs att områdena runt den sk" Gatan" är igenväxningsområde. Detta är helt fel enligt fastighetsägare 9, utan det är hästhagar på båda sidor.

I miljökonsekvensbeskrivningen tas ingen hänsyn till att människor bor längs vägen.

Fastighetsägare 9 anser att kommunen inte har beaktat alla lagar som styr vägbyggnation t ex Miljöbalk 1998:808 para 1, Miljöbalk 1998:808 2 kap, Väglag 1971:948 §4, Väglag 1971:948 §13, PBL § 5 kap 2, PBL36 kap 4. Fastighetsägare 9 menar att kommunen förordar ett förslag som påverkar människor med avseende på buller och andra olägenheter, när det finns ett alternativ som inte orsakar samma olägenheter och risk för människors hälsa, miljö och säkerhet. Det vill säga en vägsträckning ut mot gamla E18.

Kommentar:

Se gemensamt svar under punkten, vägenslutning mot gamla E18

Den planerade vägen är till för att knyta ihop Lekebergs kommun. Den ska leda trafik ut på länsväg 204 mot Örebro/Karlskoga och mot Fjugesta.

Se gemensamt svar under punkten, gatan.

Planbeskrivningen kompletteras med vägområdets bredd

Se gemensamt svar under punkten, utformning av den planerade vägen.

Frågan om återställning av marken hanteras vid projektering.

Information gällande att slangar för jordvärme finns öster om Skrantåsvägen noteras och läggs till i planbeskrivningen.

Kostnader för eventuella skrämda hästar inte kommer utlovas.

Se gemensamt svar under punkten, fyrstegprincip.

Se gemensamt svar under punkten, bullerutredning.

Se gemensamt svar under punkten, bullrig miljö

Se gemensamt svar under punkten fyrvägs korsning,

Se gemensamt svar under punkten, gatan.

Planbeskrivningen behandlar biotopskyddade miljöer och om de skadas ska detta ansökas om dispens hos Länsstyrelsen. Stenmuren läggs till konsekvensbedömningen.

Se gemensamt svar under punkten, fördjupad översiktsplan.

Synpunkt noteras kring igenväxningsområde

Bedömningen är all lagstiftning har efterföljts som fastighetsägare 9 lägger fram.

18. Fastighetsägare 10

Sammanfattning:

Fastighetsägare 10 motsätter sig vägens sträckning och byggande av den så kallade ”gatan”, samt breddning av Skrantåsvägen. De ifrågasätter hur trafiksituationen kommer att fungera vid korsningen den planerade vägen och väg 204. De menar att 204:an är hårt belastad i riktningen mot Vintrosa då flesta arbetar i Örebro eller Karlskoga och detta kommer leda till att flera gör en vänstersväng. Detta kommer medföra att biltrafiken kommer bli stående vilket medför större utsläpp av avgaser samt mer buller precis tvärt om vad ni skriver om i MKB:n. Biltrafiken kommer innebära stress och öka risk för fler olyckor i den redan olycksdrabbade korsningen.

Vidare anser de att deras fastighet kommer belastas kraftigt av vägen, gatan och breddningen av Skrantåsvägen om planen genomförs. De anser att kommunen i sin fastighetskonsekvenstabell inte

redovisar att deras fastighet kommer belastas av ”gatan”. Ett argument var att kommunen anser att kunna utnyttja och använda befintlig vägbank, men eftersom det endast skulle innebära ca 1/3 av bredden och en ytterst liten sträcka verkar det argumentet inte hålla.

De redovisar ett antal punkter som de påvisar att deras fastighet påverkas. Prognosen till 2020 är redan utdaterad innan planen vinner laga kraft. Enligt Trafikförordningen 2015:216 § 8 skall man ta hänsyn till framtida trafik som kan ha betydelse för bullersituationen vilket inte är gjort. Ytterligare saknar de en trafikanalys för de boende längst med den planerade vägen. De ställer sig även frågade hur dikena kommer påverka fastigheterna längst den planerade vägen. De kräver även att utformningen av deras utfart måste vara klar innan planen vinner laga kraft. Vidare menar de att det kommer vara svårt att få till trafiksäkra utfarter.

De motsätter sig förslaget genom deras fastighet skulle få ett ökat buller. Genom att deras sovrum och uteplats är riktade mot den planerade vägen kommer de påverkas av avgaser och buller. Det nämns i miljökonsekvensbeskrivningen att buller ska reduceras med hjälp av bullerplank och fastighetsägare 10 ställer sig tveksam hur detta ska kunna skydda övervåningarna. Vidare ifrågasätter de om den lantliga miljön kan bevaras med bullerplank.

De saknar en redovisning av trafiksäkerhetsanalys för både röd väg och Skrantåsvägen samt för röd väg och väg 566. Det är mycket olämpligt med en matargata som kommer ut vid skola, idrottshall och förskola där många barn rör sig dagligen. De hänvisar till VGUn att hänsyn ska tas till trygghet, säkerhet och trafiksäkerhet vid utformning av gaturum samt I VGUn står det att särskild hänsyn ska tas till barn. Ur trafiksäkerhetssynpunkt tycker fastighetsägare att blå väg är ett bättre alternativ.

Ställer sig frågande var maskiner, byggbodas, materialupplag ska vara under byggnationen.

Fastighetsägare 10 menar att vissa aspekter har utelämnats i konsekvensbedömningen. Gatan saknas helt i konsekvensbedömningen. Även menar de att Riksintresse Latorpsplatån utelämnats.

Miljö kvalitetsnormer inte uppfylls på grund utav bullret samt att olägenhet för boendes hälsa genom att bullret kan skapa sömnproblem. Naturmiljön och kulturmiljön antas försämrans av att stenvuren kommer tas bort. Landskapsbilden försämrans genom att bullerskärmar krävs samt att trafiksäkerhetsmässigt, då flertalet fastigheter har direkt utfart mot den planerade vägen.

Området runt Skrantåsvägen är en av de sista delarna i Lanna som fortfarande är det lantliga som fastighetsägare 10 anser vara viktigt att bevara. I detta område finns t.ex. två aktiva hästgårdar, promenadstråk, gångstigar för de mindre barnen till och från skolan. Nästan all nyproduktion av bostäder ligger på den norra sidan av väg 566 vilket gör att det vore självklart att en ny väg ska gå ut till gamla E18 då det skulle bli betydligt bättre för trafiksituationen och de, som fastighetsägare 10

anser är "gamla" Lannabor inte ska behöva "offras" med en ny väg över deras fastigheter. De anser det mycket märkligt att man som kommun inte planerat vägar tidigare i detaljplanen. Det kan knappast komma som en överraskning att de flesta familjer som bosätter sig på landet oftast har två bilar. De påpekade detta redan när Skrantåsområdet planerades, men då var det ingen som tog notis om detta.

Kommentar:

Se gemensamt svar under punkten, gatan

Se gemensamt svar under punkten, vänstersväg

Planbeskrivningen kompletteras med fler fastigheter som påverkas av breddningen av Skranåsvägen.

Se gemensamt svar under punkten, trafikutredning

Se gemensamt svar under punkten, utformning av den planerande vägen

Se gemensamt svar under punkten, bullerutredning

Se gemensamt svar under punkten, bullrig miljö

Se gemensamt svar under punkten, lantlig karaktär.

Se gemensamt svar under punkten, fyrvägs korsning

Se gemensamt svar under punkten, miljökonsekvensbeskrivning

Se gemensamt svar under punkten, material under byggnation

Planbeskrivningen behandlar biotopskyddade miljöer och om de skadas ska detta ansökas om dispens hos Länsstyrelsen. Stenmuren läggs till konsekvensbedömningen.

Se gemensamt svar under punkten, väganlutning mot gamla E18

19. Fastighetsägare 11

Sammanfattning:

Fastighetsägare 11 motsätter sig vägens sträckning och byggande av den så kallade "Gatan", samt breddning av Skrantåsvägen. De anser att deras fastighet kommer belastas kraftigt av detaljplanen. Genom att deras fastighet kommer få en ökad bullernivå. Kommunens fastighetskonsekvenstabell

påvisar att deras fastighet kommer att belastas av "gatan". Därav anser de planhandlingarna som undermålig.

De namnger flertalet anledningar som de anser påverkar deras fastighet. Prognosen till 2020 är redan utdaterad innan planen vinner laga kraft. Enligt Trafikförordningen 2015:216 §8 skall man ta hänsyn till framtida trafik som kan ha betydelse för bullersituationen. Vidare menar de saknar en trafikanalys för boende längs vägen, vilket påverkar vår fastighet som kommer att ha direktutfart vid deras garage. De kräver att utformningen av utfarten måste vara klar innan planen vinner laga kraft samt hur en rondell kommer påverka fastigheterna i området. Det ställer sig även frågande hur deras fastighet kommer påverkas av eventuellt diken samt hur den lantliga miljön ska kunna bestå när bullerplank föreslås. De menar att argumentet kommunen anser att ni skulle kunna utnyttja och använda befintlig vägbank, men eftersom det endast skulle innebära ca 1/3 av bredden och en ytterst liten sträcka verkar det argumentet inte hålla.

Vidare saknar de en redovisning av en analys av trafiksäkerheten för både röd väg och Skrantåsvägen samt för röd väg och väg 566. Det är mycket olämpligt med en matargata som kommer ut vid skola, idrottshall och förskola där många barn rör sig dagligen. Enligt VGUn ska man ta hänsyn till trygghet och säkerhet och trafiksäkerhet vid utformning av gaturum. I VGUn står debatt särskild hänsyn ska tas till barn då de är mindre och inte uppfattar sin omvärld på samma sätt. Sedan borde ses som en självklarhet att bygga en matargata fram till gamla E 18 som sen tar trafiken vidare mot E18.

Fastighetsägare 11 menar att vissa aspekter har utelämnats i konsekvensbedömningen. Gatan saknas helt i konsekvensbedömningen samt saknar angelägen allmännytta som berättigar att den ska tillkomma. Även menar de att Riksintresse Latorpsplatån utelämnats. Miljö kvalitetsnormerna kring buller samt den bullerpåverkan överlag. Påpekar specifikt på att utredningen har gjorts två missvisande, då ena alternativet redovisades utan bullerplank och det andra med. Olägenhet kring buller avseende på hälsa. Röd väg innebär sömnproblem tack vare buller och ljus. Naturmiljön och kulturmiljön försämras av att stenmuren kommer tas bort. Landskapsbilden försämras genom att bullerskärmar krävs samt att trafiksäkerhetsmässigt, då flertalet fastigheter har direkt utfart mot den planerade vägen.

Ställer sig frågande var maskiner, byggbodar, materialupplag ska vara under byggnationen.

Området runt Skrantåsvägen är en av de sista delarna i Lanna som fortfarande är det lantliga som fastighetsägare 11 anser vara viktigt att bevara. I detta område finns t.ex. två aktiva hästgårdar, promenadstråk, gångstigar för de mindre barnen till och från skolan. Nästan all nyproduktion av

bostäder ligger på den norra sidan av väg 566 vilket gör att det vore självklart att en ny väg ska gå ut till gamla E18 då det skulle bli betydligt bättre för trafiksituationen och som fastighetsägare 11 anser att "gamla" Lannabor inte ska behöva "offras" med en ny väg över deras fastigheter. De anser det mycket märkligt att man som kommun inte planerat vägar tidigare i detaljplanen. Det kan knappast komma som en överraskning att de flesta familjer som bosätter sig på landet oftast har två bilar. De påpekade detta redan när Skrantåsområdet planerades, men då var det ingen som tog notis om detta.

De anser det märkligt att man som kommun inte planerat vägar tidigare i detaljplanen. Det borde vara så att man med tidigare erfarenhet av andra orter där nybyggnation ordnats så vet man att vid en icke central ort kräver oftast 2 bilar. Detta har påpekats tidigare när Skrantåsområdet planerades. Vidare menar de att området runt Skrantåsvägen är en av de sista delarna i Lanna som fortfarande är lantligt vilket borde ses som en självklarhet att få bevaras. I detta område så finns det aktiva hästgårdar, promenadstråk och mindre gångstigar för barn till och från skolan.

Kommentar:

Se gemensamt svar under punkten, gatan

Se gemensamt svar under punkten, bullrig miljö

Se gemensamt svar under punkten, trafikutredning

Se gemensamt svar under punkten, utformning av den planerande vägen

Se gemensamt svar under punkten, miljökonsekvensbeskrivning

Se gemensamt svar under punkten, material under byggnation

Se gemensamt svar under punkten, väganslutning mot gamla E18

20. Fastighetsägare 12

Sammanfattning:

Fastighetsägaren uppmanar kommunen om att de har ett servitut för en brunn inom planområdet. Vidare uttrycker de att man inte vill att den nya vägen ska anslutas till gatan utanför deras fastighet.

Kommentar:

Information gällande servitut för brunn noteras.

Se gemensamt svar under punkten, gatan.

21. Fastighetsägare 13

Sammanfattning:

Fastighetsägare 13 påtalar att trafiksituationen i Hidinge-Lanna har blivit sämre senaste åren och det är kommunens uppgift att planera för bättre och säkrare trafiklösningar, både för biltrafiken, men framförallt för oskyddade trafikanter. Med det planförslaget som skickades ut är de starkt kritiska till. Detta bygger de upp på en rad olika anledningar. Att 204:an idag är en mycket trafikerad väg och säger om det inte görs en cirkulationsplats i anslutning till 204:an kommer det morgontid bli stor köbildning vid vänstersväng in mot Örebro. Fastighetsägare 13 tror att medborgarna i Hidinge-Lanna kommer välja bort den vägen då. Den blir inte heller lämplig ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Vidare lyfter de hur barnen ska ta sig över den tilltänkta vägen, då den planerade gång- och cykelvägen på ett säkert sätt. De lyfter även att det är en rejäl lutning, kurva och ett planerat bullerplank som kommer skymma sikten. Genom den föreslagna vägsträckningen leder kommunen trafiken upp till skolområdet så det bildar en fyrvägskorsning där många barn kommer i bil, går eller cyklar. De anser det inte lämpligt att öka trafiken kring ett skolområde med en fyrvägskorsning. I kommunikation med Håkan Söderman (M) via mail beskriver han att vägen in mot skolan och Best arena förbi förskolan Lär-Kan byggdes med tanke på förslag med utfart mot väg 691. Där undviker man en stor fyrvägskorsning och anslutningen finns redan.

Fastighetsägare 13 ställer frågade varför kommunen väljer att prioritera en anslutning till 204: an då de flesta bor närmare väg 691 (Gamla E18). Varför ska trafiken ledas ner till 204:an, genom stora delar av samhället istället för raka vägen ut på gamla E18? De menar att det är en självklarare väg både för de som jobbar i Örebro och i Karlskoga. Gamla E18 är inte alls lika hårt trafikerad som 204:an och blir mycket säkrare både för de som rör sig i Lanna gående eller med cykel och för de som kommer att köra på vägen.

För oss som bor i anslutning av den planerade vägen kommer det innebära en stor förstörelse av naturbilden, fastighetsägare 13 oroar sig över ökat buller i området.

Kommentar:

Se gemensamt svar under punkten, vänstersväng

Se gemensamt svar under punkten, bullrig miljö

Se gemensamt svar under punkten, utformning av den planerade vägen.

Se gemensamt svar under punkten, fyrvägs korsning

Se gemensamt svar under punkten, vägenslutning mot gamla E18

Se gemensamt svar under punkten, lantlig karaktär

22. Fastighetsägare 14

Sammanfattning:

Fastighetsägare 14 uttrycker att den föreslagna vägen mellan vägen 204 och Hidinge skola är ett mycket dåligt alternativ för att lösa trafiksituationen i Lanna.

I Kommunens tidigare planförslag benämndes tre olika vägar (gul-, röd- och blå) som förslag. Vidare kommunen valt att gå vidare med den röda vägen. Den röda vägen innebär att kommunen drar en stor väg mellan hus och befintliga byggnader där familjer med småbarn bor. Fastighetsägare 14 noterar att som boende i området känner de sig väldigt besvikna och ledsna över hur kommunen kan välja att gå vidare med ett sådant förslag.

I sitt yttrande skriver de att styra trafiken till väg 204 känns bakvänt och ifrågasätter om boende i Lanna kommer att välja den planerade vägen för att ta sig till Örebro eller Karlskoga. De upplyser även om att trafiksituationen på 204:an är idag redan ansträngd och olycksdrabbad och detta alternativ kommer skapa fler farliga trafikincidenter genom fler vänstersväningar och köbildningar. Istället tycker fastighetsägare 14 att planera en väg norr ut mot gamla E18 som är betydligt mindre trafikerad och som påstås vara det självklara valet för resenärer mot Karlskoga och Örebro. Fastighetsägare 14 fortsätter och ställer sig ifrågasätter om det är vettigt att skapa en fyrvägs korsning intill skolan, som skulle innebära en stor fara för barnen i området längs vägen. De motsätter sig även att vägen dras tätt mellan och intill befintliga byggnader.

Vägen kommer påverka boende mycket negativt med buller, insyn och en uppenbar säkerhetsrisk för barnen som leker i området. Bullernivån kommer att öka markant i området och hela miljöbilden ändras till det negativa med denna väg nära inpå.

Kommentar:

Se gemensamt svar under punkten, miljökonsekvensbeskrivning

Se gemensamt svar under punkten, vänstersväg

Se gemensamt svar under punkten, väganslutning mot gamla E18

Se gemensamt svar under punkten, fyrvägs korsning

Se gemensamt svar under punkten, bullerutredning

Se gemensamt svar under punkten, bullrig miljö

23. Fastighetsägare 15

Sammanfattning:

Fastighetsägare 15 påpekar att det vore bättre att bygga vägen från golfbanan med omnejd mot Örebro/Karlskoga-hållet. Mot Fjugesta finns redan två vägar från Lanna, länsväg 562. Genom att bredda och rätta ut denna befintliga väg skapar kommunen en bra tillfartsväg. Infrastrukturen mot Örebro och Karlskoga består i stort sett bara av en utfart, förutom två små bygator som dessutom fått hastighetsbegränsning till 30 km/h. Detta får dessutom till följd att den enda utfarten mot Örebro och Karlskoga, länsväg 562, är redan i dag mycket hårt belastad. Denna vägsträcka är både smal och på sina ställen dålig sikt p.g.a. backkrön och krokig väg. Eftersom utbyggnaden av Lanna fortsätter, kommer detta vägproblem att öka alltmer vartefter tiden går. Att kommunen ska lägga skattepengar på rätt ställe och pekar istället på lösning mot gamla E18. Detta skulle leda till samhällsvinster genom att det ger en snabbare enklare väg, billigare jobbresväg/ mindre bilavgaser, det blir dessutom cykelavstånd till affären i Vintrosa i väntan på en affär i Lanna.

Kommentar:

Se gemensamt svar under punkten, väganslutning mot gamla E18

Gemensamma svar

Nedan följer en sammansvärjning av svar på de yttrande från fastighetsägare. Flertalet fastighetsägare påpekar samma sak och dessa synpunkter besvaras här under.

- *Bullerutredning.* Flertalet yttranden från fastighetsägare har påpekat att beräkningarna i bullerutredningen inte har tagit hänsyn till terräng, hastigheter och trafikmängd. I bullerutredning som framförs i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) beskrivs tillvägagångssättet. Enligt MKBn framgår det att beräkningarna av buller har utförts med hjälp

av beräkningsprogrammet SoundPlan version 8.0. I beräkningsprogrammet skapas en tredimensionell modell som inkluderar terräng, byggnader och vägsträckning. Beräkningarna tar hänsyn till hur terräng och byggnader påverkar ljudets utbredning, vilket innebär att reflektioner och skärmning påverkar ljudutbredningen

- *Bullrig miljö.* Skyddsåtgärder kommer regleras detaljplanen utefter de riktvärden som presenteras i bullerutredningen. Planbeskrivningen kompletteras genom att föreslå den höjd och längd.
- *Fördjupad översiktsplan* för Vintrosa-Lanna (FÖP Vinna-området) är en *vision* och en vilja hur området ska utvecklas. I FÖP:en görs ställningstagandet ”*Villatomter ska i huvudsak vara ca 1500 m² för att ta hänsyn till befintlig landskapsbild och den lantliga karaktären.*” I detta fall har Lekebergs kommun och Sydnärkes byggförvaltning valt att ha minst 1000 kvadratmeter stora tomter. Detta är i linje med de politiska beslutet som har skett i närtid.
- *Fyrstegsprincip.* Detta är ett vägledande arbetssätt som Trafikverket har valt att arbeta efter på statliga vägar. Detta är inget som påverkar kommunala vägar, likt den som planeras i detta planarbete.
- *Lantlig karaktär.* Åtgärderna som krävs anses inte minska den lantliga karaktären till en betydande grad. Den planerade vägen anses ha ett stort allmänt intresse och utöver de bullerreducerade åtgärder som krävs på två fastigheter anses inte detta påtränga i den grad att det inte anses lämpligt.
- *Material under byggnation.* Detta är inget som utreds eller bestäms i ett planarbete. Detta sker under förprojekteringen som inleds efter detaljplanen eventuellt vinner laga kraft.
- *Utformning av den planerande vägen.* Utformningen av den planerande vägen bestäms i förprojekteringen. Detta innefattar bland annat utfarter och gång- och cykelvägen.

Vägen måste vara krokig för att anpassas efter planförutsättningarna som finns på platsen.

Vidare är en krokig väg är ett naturligt sätt att få bilförare att sänka farten.

- *Hästar.* I planeringen har hästverksamhet i närområdet tagits i beaktande för att påverkats så lite som möjligt. Planhandlingarna kompletteras med text kring vägplan som omfattar tunneln under länsväg 204.
- *Trafikutredningen.* Bedömningen som görs är att trafikutredningen fortfarande är relevant och kommer således fortsatt följas.

- *Gatan*. Under planarbetet fanns det en tanke att delar av ”kostigen”, ”grässtigen” eller ”gatan”, skulle säkerställas som en infartsväg till fastigheten Hidinge-Lanna 1:28. Ingen intention har funnits att denna ska bli en genomfartsled eller trafikeras med fordon längre än in till fastigheten. Bedömningen är att en infartsväg kan lösas på andra vis och ”gatan” inte behöver säkerställa en infart. Markanvändningen ändras till *natur* istället för *gata* och ha intentionen att byggas ut till en gång- och cykelväg alternativt ha kvar som stig.
- *Väganslutning mot gamla E18*. I den fördjupade översiktsplanen för Vintrosa och Lanna, antagen 2012, visas både en ny väganslutning mot länsväg 204 samt mellan 691 (gamla E18) och väg 566. FÖP:en ska ses som en vision vad kommunen vill uppnå och därför placering ses som flytande och inte placeras exakt som kartan visar i FÖP:en. Vidare i trafikutredning som gjordes av SWECO under 2012 undersöktes dessa två alternativ. Efter detta förarbete valde Lekebergs kommun att gå vidare med den södra väganslutningen, detta planarbete, på grund utav att en ny vatten- och avloppsledning ska grävas ner och att detta skulle göras i samklang som anläggandet av vägen. Intentionen från Lekebergs kommun att väganslutning mot 691 (gamla E18) också ska genomföras, men efter den södra.
- *Vänstersväng*. Synpunkter noteras. Länsväg 204 är Trafikverkets väg och således är åtgärder på denna väg inom Trafikverkets ansvarsområde. Planbeskrivningen kompletteras med Trafikverkets antagna vägplan för området.
- *Miljökonsekvensbeskrivning*. En miljökonsekvensbeskrivning upprättades under 2018 för att se vilket av tre vägalternativ som var lämpligast. Denna tittade på vägalternativen utifrån flertalet perspektiv. Först buller. Hur kommer bullret från den planerade vägen att påverka fastigheter i direkt anslutning. Andra perspektiv som vägdes var riksintressen, skyddade områden, natur och kulturmiljön samt landskapsbilden. MKB:n landar i att det valda alternativet är det mest lämpliga.
- *Fyrvägskorsning*. Utifrån den miljökonsekvensbeskrivningen valdes vägalternativ utifrån flertalet parametrar. Bedömningen som görs är att trafiksäkra möjligheter kommer kunna genomföras. En separat gång- och cykelväg ska anläggas. Utformningen på denna fastställs efter laga kraft.

Förslag till revidering av detaljplan för fastighet Hidinge-Lanna 1:89 m.fl. (Södra Lanna) Lekebergs kommun, Örebro län.

- *Sydnärkes Byggförvaltning har bedömt att det är lämpligt att gå vidare med följande justeringar:*
- *Planbeskrivningen har kompletteras med kompensationsåtgärder för åverkan planförslaget kommer ha på riksintresset.*
- *Plankartan har kompletteras med riktvärden för buller samt görs till en generellbestämmelse.*
- *Planbeskrivning kompletteras med längd och höjd på bullerplank.*
- *Planförslaget tar bort gemensamma ytor för dike och bullerskärm.*
- *En bullerutredning för väg 562 utförs och kompletterar planhandlingarna.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med bedömning kring föroreningar samt genomförs en översiktlig undersökning för att bedöma mängden föroreningar inom planområdet.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med text kring om det finns fler hästgårdar i närområdet.*
- *Planområdet krymps för att inte omfatta befintliga hus i den lämplighetsbedömning som krävs vid djurhållning.*
- *Tekniska anläggningen kompletteras med bestämmelse kring markhöjd. Detta bedöms vara en åtgärd för att säkerställa att dess funktion säkerställs vid en översvämningssituation. Höjdbestämmelse kompletteras på tekniska anläggningen.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med text och analys kring jordbruksmarken.*
- *Ridväg tas bort från plankartan.*
- *Planhandlingarna revideras och gång, cykel, rid, dike, m1 justeras.*
- *Egenskapsbestämmelsen "körbar förbindelse inte får anordnas" tas bort.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med denna information kring E:ons ledningar.*
- *Grundkartan och fastighetskonsekvenstabellen kompletteras och uppdateras med rätt information.*
- *Information gällande fastighetsägare 8:as el/tele och fiber är nedgrävd noteras. Planbeskrivningen kompletteras med information kring detta.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med vägområdets bredd*

Samrådsredogörelsen har upprättats av Sydnärkes Byggförvaltning

Patrik Igelström

Lars Johansson

Planarkitekt

Förvaltningschef