

Sammanträde med Miljöskyddsnämndens arbetsutskott

Tid: 2020-04-14, kl. 11:00

Plats: Digitalt via länk

Susanna Nerell (C),
Ordförande

Peter Porss,
Sekreterare

Ärendelista

1. Information
 - inf sekreterare
 - inf förvaltningschef
 - inf övriga
 - Agenda 2030-uppföljning, återblick grupparbete - Jenny
2. Ekonomisk månadsuppföljning 2020 (E 2020-215), 2020.005 MN
3. Yttrande över förslag till detaljplan, samrådshandling förskola vid Nohaga allé, 2020.013 MN
4. Trafikstrategi, 2020.010 MN
5. Delegerade beslut 2020, 2020.001 MN

**Ekonomisk
månadsuppföljning 2020 (E
2020-215)**

2

2020.005 MN

Datum: 2020-04-06
Handläggare: Mika Lindberg
Direktr:
Diariernr: 2020.005 MN

Miljöskyddsnämnden

Ekonomisk månadsuppföljning 2020 (E 2020-215)

Ärendebeskrivning

Enligt Alingsås kommuns styrmodell ska löpande uppföljning ske av nämndens ekonomi.

Miljöskyddsnämnden prognosticerar i nuläget ett negativt resultat på **1 730 tkr**.

För att mildra följderna av Coronakrisen för näringslivet har Alingsås kommun beslutat om ett 10-punktsprogram. Beslut har tagits att kommunen inte tar betalt för planerad (årlig) livsmedelskontroll. Dock ska tillsynen utföras ändå. Kommunen kommer inte att göra planerad tillsyn av företag som bedriver hygienisk behandling. Prognosen för intäkterna har därför justerats ner vilket leder till att nämnden förväntas göra ett negativt resultat med motsvarande belopp.

Ekonomiska tabeller med förklaringar till större avvikelser presenteras i bifogad bilaga.

Ekonomisk bedömning

Ej relevant.

Förslag till beslut

Miljöskyddsnämnden godkänner månadsuppföljningen.

Beslutet ska skickas till

KS

Maria Jacobsson
Förvaltningschef

Mika Lindberg
Avdelningschef ekonomi

Månadsuppföljning Miljöskyddsnämnden till och med mars 2020

Inledande sammanfattning

Miljöskyddsnämnden prognosticerar ett negativt resultat på **1 730 tkr.**

För att mildra följderna av coronakrisen för näringslivet har Alingsås kommun beslutat om ett 10-punktsprogram. Beslut har tagits att kommunen inte tar betalt för planerad (årlig) livsmedelskontroll. Dock ska tillsynen utföras ändå. Kommunen kommer inte att göra planerad tillsyn av företag som bedriver hygienisk behandling (skönhetssalonger, fotvård, tatuerare, etc). Prognosen för intäkterna har därför justerats ner vilket leder till att nämnden förväntas göra ett negativt resultat med motsvarande belopp.

Belopp i tkr	Budget 2020	Utfall tom mars 2020	Prognos helår 2020	Avvikelse prognos/budget 2020	Utfall tom mars 2019	Differens utfall 2020/2019
Verksamhetens intäkter	10 804	1 551	9 074	-1 730	1759	-208
Personalkostnader	-19 045	-4 236	-19 045	0	-3339	-897
Lokalhyror	-4	0	-4	0	0	0
Köp av tjänster	-3 980	-465	-3 980	0	-978	513
Övriga kostnader	-813	-105	-813	0	-2	-103
Verksamhetens kostnader	-23 842	-4 806	-23 842	0	-4 319	-487
Verksamhetens nettokostnader	-13 038	-3 255	-14 768	-1 730	-2 560	-695
Kommunbidrag	13 038	3 260	13 038	0	3133	127
Finansnetto				0		0
Årets resultat	0	5	-1 730	-1 730	573	-568

Prognos

För att mildra följderna av coronakrisen för näringslivet har Alingsås kommun beslutat om ett 10-punktsprogram. Beslut har tagits att kommunen inte tar betalt för den planerade (årliga) livsmedelskontrollen som utförs. Beslutet innebär också att kommunen inte kommer att göra planerad tillsyn av företag som bedriver hygienisk behandling (skönhetssalonger, fotvård, tatuerare, etc). Prognosen för intäkterna har därför justerats ner med 1 730 tkr.

Det är i nuläget svårt att överblicka de ekonomiska konsekvenserna som spridningen av covid-19 kommer att medföra för Miljöskyddsnämnden då det inte finns något tydligt tidsperspektiv att förhålla sig till och att det i dagsläget inte är känt vilka ytterligare åtgärder som kan komma att vidtas.

Utfall för perioden

Utfallet för perioden är **5 tkr.**

I beloppet **1 551 tkr** ingår redan fakturerade årliga avgifter för livsmedelskontroll. Justering (minskning) av dessa sker fortlöpande då återbetalning sker.

Vissa kostnadsposter kommer att öka senare under året. Ett exempel på det är att personalkostnaderna kommer att bli högre då ny avdelningschef är på plats.

Kostnaden för gemensamma resurser ingår i **Köp av tjänster**. Avstämning och eventuell reglering sker vid boksluten.

Jämförelse utfall mellan åren

Intäkterna är lägre 2020 jämfört med 2019 samma period. Under 2019 hade fler avloppsärenden behandlats. Inom Hälsa-området har ännu inte allt fakturerats då viss osäkerhet rådde vad som skulle beröras av kommunens 10-punktsprogram.

Personalkostnaderna är högre 2020. Det beror på omorganisationen som gjordes under andra hälften av 2019. Omorganisationen innebar att personal flyttades till Miljöskyddsförvaltningen från andra förvaltningar.

Kostnaden för **Köp av tjänster** är lägre 2020. Det beror också på omorganisationen nämnd ovan. Kostnaden återfinns delvis numera under **Personalkostnader**.

Övriga kostnader är högre 2020 jämfört med 2019. Personalen har deltagit i fler kurser i år än förra året under samma period.

Yttrande över förslag till
detaljplan, samrådshandling
förskola vid Nolhaga allé

3

2020.013 MN

Datum: 2020-04-06
Handläggare: Sture Alexandersson
Direktr:
Diariernr: 2020.013 MN

Miljöskyddsnämnden

Yttrande över förslag till detaljplan, samrådshandling förskola vid Nolhaga allé (E 2020-899)

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadskontoret har till miljöskyddskontoret översänt samrådshandlingar rörande detaljplan förskola vid Nolhaga allé för yttrande. Syftet med planen är att möjliggöra byggnation av en ny förskola som ska ersätta befintlig temporär förskola. Syftet är också att anordna en tillräckligt stor förskolegård samt skapa bra tillgänglighet för gående och cyklister till förskolan. Planläggningen sker med utökat förfarande.

Beredning

Friyta

Enligt planbeskrivningen ska den nya förskolan inrymma ca 120 barn i 6 avdelningar. Enligt planförslaget innebär det en friyta på 44 m² per barn (en friyta är i detta sammanhang en yta för barnens utevistelse som ska kunna användas till lek, rekreation samt fysisk och pedagogisk aktivitet). Det finns inga riktlinjer på hur stor en friyta ska vara på en förskola men Boverket rekommenderar 40 m² per barn i förskolan och 30 m² i grundskolan.

Planförslaget innebär att delar av Nolhagaskolans skolgård kommer att tas i anspråk för förskoleverksamhet. Det innebär att Nolhagas skolgård krymper från 34 m² per barn till 24 m² per barn. Samhällsbyggnadskontoret bedömer att då Nolhagaskolan redan är etablerad inom planområdet är avsteget från Boverkets riktlinje godtagbar.

Luftföroreningar

Förskolan vid Nolhaga allé kommer till antalet inskrivna barn att vara en av de större förskolorna i Alingsås kommun. Det innebär att biltrafiken i de centrala delarna av Alingsås tätort kommer att öka. Västra Ringgatan, tillsammans med Gärdesgatan vid E20, har i kommunen varit de gaturum som har haft de högsta halterna av luftföroreningar i kommunen. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid, bensen och inandningsbara partiklar (PM10) har klarats (underskridits) men de preciserade miljömålen för dessa luftföroreningar har överskridits under ett flertal år på Västra Ringgatan. De senaste åren har dock luftföroreningshalterna i nämnda gaturum sjunkit som årsmedelvärde vilket inneburit att halterna av kvävedioxid och bensen underskridits. Hur situationen ser ut i nuläget för PM10 är oklart eftersom någon regelbunden övervakning av denna luftförorening inte görs.

Risk för förorenad mark

Bostäderna på fastigheterna Sörhaga 2:2 och 2:2 som ska rivas har sannolikt värmts upp med hjälp av oljeeldning. Oljespill vid tankningar kan ha förekommit.

Strandskydd

Det råder strandskydd 100 m från Säveån och planområdet omfattas därmed av strandskydd. För detaljplanen ska kunna antas krävs dispens från

strandskyddsbestämmelserna enligt de särskilda skälen som anges i miljöbalkens 7 kap. 18 c §. Samhällsbyggnadskontoret hänvisar till de särskilda skälen:

- Området har redan tagits i anspråk på ett sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften.
- Området behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området.
- Området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Naturvärden

En naturvärdesbedömning med förslag till skötselåtgärder togs fram för Nolhagaområdet 1993. Syftet med rapporten var bl.a. att lokalisera områden med höga naturvärden. De partier som av Nolhagaområdet som hyser värdefull natur har studerats närmare i syfte att utarbeta sköselförslag för att vårda områdenas naturvärden. Planområdet har dock inte studerats närmare då detta område inte ansågs inhysa värdefull natur.

Planområdet utgörs i norra delen av, samt angränsar i öst och i syd till, mark som pekas ut som sammanhängande område med värdefull natur längs med Säveåns stränder. Det utpekade området utgörs av blandade lövträd och har ett värde för bland annat fågellivet. Grönskan längs stränderna bidrar till att binda jorden och därmed reducera erosionen i vattendraget. Grönstråket längs Säveån har även estetiska värden och används frekvent av alingsåsarna som rekreatjonsområde.

Dagvatten

Jordarten i det aktuella planområdet består av sand. Marken har därmed god genomsläpplighet och möjlighet till infiltration. Samhällsbyggnadskontoret föreslår som en metod att lokalt omhänderta dagvatten bl.a. att anlägga ett svackdike öster om de nya parkeringsplatserna. Ett svackdike är ett gräsklätt dräneringsstråk som ger långsam borttransport av regnvatten.

Släckvatten

Vid en eventuell brand kan större mängder förorenat släckvatten skapas. Släckvatten kan rinna ut i Säveån och påtagligt skada vattenkvaliteten och Natura 2000-området som finns vid Säveåns utlopp i Mjörn. Dessutom kan släckvatten påverka kommunens pågående arbete med en nödvattentäkt. För närvarande finns ett grundvattenrör som är avsedd för nödvattentäkt i planområdets närhet.

Samhällsbyggnadskontoret föreslår att en stoppbrunn eller ventil monteras i en dagvattenledningen i planområdet eller i planområdets närhet för att förhindra att släckvatten når Säveån.

Nödvattentäckt

Enligt uppgift driver Samhällsbyggnadskontoret ett arbete med en nödvattentäkt i planområdets närhet. Skyddet av vattentäkten bör beaktas med avseende på bl.a. släckvatten vid en eventuell brand.

Kretsloppsavdelningen på Samhällsbyggnadskontoret anser att det har aldrig varit aktuellt med att skapa ett vattenskyddsområde runt vattentäkten av praktiska skäl men frågan är

ännu inte avgjord. För övrigt anser Kretsloppsavdelningen att det är viktigt att det finns åtkomst till brunnen via körväg.

Strategisk miljöbedömning

Samhällsbyggnadskontoret skriver att "kommunen" har bedömt att en strategisk miljöbedömning inte behövs för det aktuella planområdet.

Buller

En bullerkonsult har beräknat trafikbullret vid förskolan och vid förskolans uteplats

- i ett nuläge
- i en framtida situation utan utbyggnad av förskolan
- i en framtida situation med utbyggnad av förskolan

Dessutom har en bullerberäkning gjorts vid närliggande flerfamiljhus och bostadsgård på fastigheten Hjulet 1. Korsningen Nolhagagatan/Sidenvägen/Nolhaga allé är försedd med gatsten. Detta bidrar till en ökning med 3 dB jämfört om korsningen är försedd med asfalt.

Samhällsbyggnadskontoret bedömer att den gatstenförsedda korsningen inte beräknas bidra till förhöjda trafikbullernivåer för bostäderna Hjulet 1 i förhållande till det trafikbuller som genereras på Nolhagagatan.

Resultatet av bullerberäkningarna visar att bullertillskottet år 2040 för bostäderna vid Hjulet 1 blir ca 0,4 dBA utan utbyggnad av förskolan och ca 0,5 dB med utbyggnad av förskolan. Det innebär att bullret inte ger upphov till förhöjda ljudnivåer jämfört med riktvärdena i planbestämmelserna i detaljplanen för Bostäder vid Nolhagagatan

3. För förskolans skolgård/friyta klaras riktvärdena utom för 20 % av denna uteyta. För att även klara riktvärdet för hela förskolegården föreslås att en 1,5 m hög och 43 m lång bullerskärm ska uppföras i planområdets norra del. Startbesked får inte ges för huvudbyggnad förrän bullerskärm har uppförts.

Miljöskyddskontorets synpunkter

Planförslaget innebär att biltrafiken på Nolhagagatan och Sidenvägen bedöms öka med 10 % till år 2040. Ca 2,5 % av trafikflödet på nämnda gator härrör detta år från trafik kopplad till förskoleverksamheten. Miljöskyddskontoret bedömer att detta också innebär en trafikökning av de centrala delarna av Alingsås tätort även om trafiken till och från förskolan är blygsam jämfört med övrig trafik på dessa trafikstråk. Miljömålet samt nedre utvärderingströskeln för PM10, dvs inandningsbara partiklar mindre än 10 mikrometer, överskreds på Västra Ringgatan år 2015. Ytterligare trafikökning på denna vägsträcka innebär risk för än sämre luftkvalitet. Enligt Naturvårdsverket kan korttidsexponering för relativt höga halter av partiklar orsaka andningsbesvär och andra luftvägssymtom, men även hjärt- och lungsjukdomar samt förtida dödsfall. Däremot kan långtidsexponering för redan låga halter av partiklar orsaka bl.a. hjärt- och kärlsjukdomar och lungcancer. Partiklar har särskilt stora negativa effekter på barns hälsa. De orsakar till exempel astma och försämrad lungutveckling hos barn. Marken närmast nuvarande eller dåvarande påfyllningsstället för brännolja på fastigheterna Sörhaha 2:2 och 2:3 bör undersökas beträffande föroreningar från eventuellt spill av olja. Eventuella oljecisterner förlagda under markytan bör avlägsnas och anmälas ur bruk.

Samhällsbyggnadskontoret har gjort en undersökning av om aktuell detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Undersökningen har gjorts med hjälp av

Miljöbedömningsförfordningen som började gälla 2018-01-01. Huruvida miljöbedömningen har omfattat skyddet av nödvattentäkten framgår inte.

Ekonomisk bedömning

Ej relevant.

Förslag till beslut

Miljöskyddskontorets förslag till yttrande antas och skickas till Samhällsbyggnadsnämnden som Miljöskyddsnämndens svar på remissen.

Bilagor: Planbeskrivning, kartor, bullerutredning och trafikutredning

Beslutet ska skickas till

Samhällsbyggnadsnämnden

Sture Alexandersson
Miljöskyddsinspektör

Maria Jacobsson
Avdelningschef

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

- ### GRÄNSBETECKNINGAR
- Planområdesgräns
 - Användningsgräns
 - Egenskapsgräns
 - Egenskapsgräns och Administrativ gräns

ANVÄNDNING AV MARK

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

(4 kap 5 § p. 2 PBL)

- GATA
- Gata
- GÅNG CYKEL
- Gång- och cykeltråk
- PARK
- Park

Kvartersmark (4 kap 5 § p. 3 PBL)

Skola

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS MED KOMMUNALT HUVUDMANNASKAP

Skydd

Erosionsskydd längs Sävåen ska anordnas.

(4 kap 5 § p. 2 PBL)

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Bebyggandets omfattning

e_000

Största byggnadsarea för huvudbyggnad i m². Utöver detta får komplementbyggnader som t.ex. förädd och cykelparkering byggas. (4 kap 11 § p. 1 PBL).

Marken får inte förses med byggnad. Mur, plank och parkering medges. (4 kap 11 § p. 1 PBL)

Marken får endast förses med komplementbyggnader, mur, plank och bullerskärm. Bilparkering medges om inget annat anges. (4 kap 11 § p. 1 PBL)

Högsta nockhöjd i meter. (4 kap 11 § p. 1 PBL).

Utformning
Komplementbyggnader ska placeras minst 1 meter från fastlignegräns. (4 kap 16 p. 1 § PBL)

f₁ Huvudbyggnadens fasader ska i huvudsak vara puts, tegel eller trä. (4 kap 16 p. 1 § PBL)

f₂ Tak på huvudbyggnad ska ej vara pulpettak eller motsvarande pulpettak. (4 kap 16 p. 1 § PBL)

Utförande
b₁ Byggnader ska ha grundkonstruktion som är vattenått upp till +62,0 meter över nohplanet. (4 kap 16 p. 1 PBL)

b₂ Maximal markbelastning är 5 kPa. (4 kap 16 § p. 1 PBL)

Ej parkering Bilparkering får inte anordnas. (4 kap 10 § PBL)

Skydd
m₁ Bullerskärm ska uppföras till en höjd av minst 1,5 m. (4 kap 12 § 2 PBL)

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från det datum planen vinner laga kraft. (4 kap 21 § PBL)

Villkor för startbesked/lov

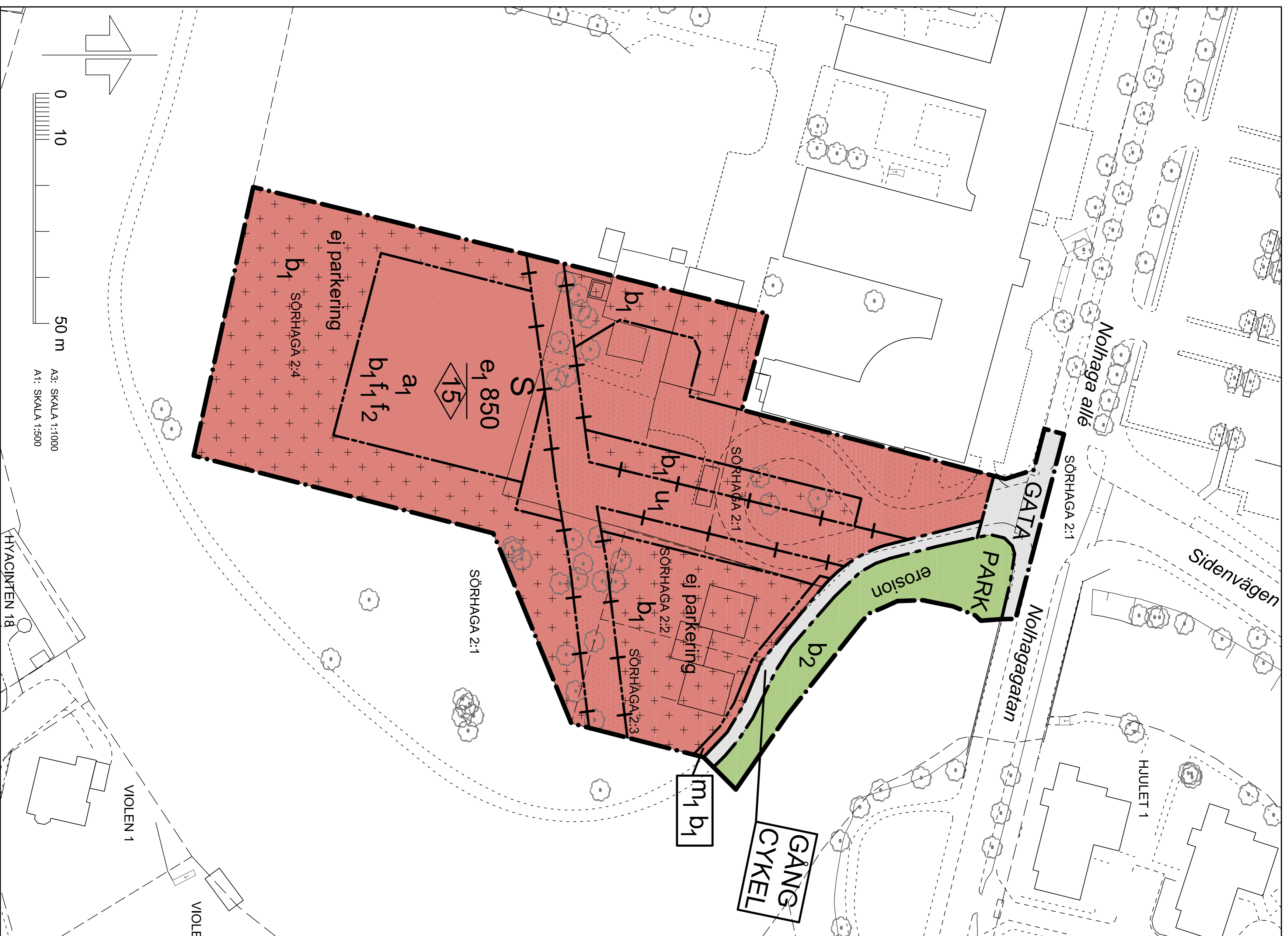
a1 Startbesked får inte ges för huvudbyggnad förän bullerskärm har uppförts. (4 kap 14 § PBL)

Underjordiska ledningar

u₁ Markreservat för allmänna underjordiska ledningar. (4 kap 6 § PBL)

Strandskydd

Strandskyddet är upplått inom hela planområdet, förutom inom område för PARK (allmän plats). (4 kap 17 § PBL)



GRUNDKARTA

- Säterigatan
- Gatunamn
- Fastlignegräns
- Fastlignesbeteckning
- Nåtkurva
- Markkontur
- Slätt
- Parkeringsgräns
- Vägar/kökbana
- Gång- och cykelbana
- Gånggata
- Sakeri
- Berämd byggnad
- Berämd tag

Grundkartan upprättad av Samhällsbyggnadskontoret 2019-11-29
Höjdsystem RH2000
Koordinatsystem SWEREF 99 12 00

PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

SAMRÅDSHANDLING

- Planhandlingar
- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning

DETALJPLAN FÖR ALINGSÅS FÖRSKOLA VID NOLHAGA ALLÉ

Upprättad 2020-03-03

Sara Ekelund
Planarkitekt

Beställare	Ansvarig
Sörhaga 2020-03-03	KS
Genomföring 2020	KS
Antagande 2020	KF
Lagkraft	

RAPPORT

ALINGSÅS KOMMUN

Bullerutredning för förskola vid Nolhaga allé

UPPDRAGSNUMMER 13008849



[RAPPORT]

2019-10-02

GÖTEBORG AKUSTIK

SWECO ENVIRONMENT

UPPDRAGSLEDARE: PERRY OHLSSON

HANDLÄGGARE: JOHAN HERZELIUS

Sammanfattning

I samband med planarbete för ny förskola vid Nohaga allé i Alingsås har denna trafikbullerutredning utförts. Syftet med utredningen är att redovisa befintliga och framtida trafikbullernivåer för ny förskola och förskolegård samt vid närliggande flerfamiljshus och bostadsgård inom kv. Hjulet 1 (norr om planområdet).

Utredningen omfattar beräkning av buller från vägar i närhet till planområdet och till närliggande flerfamiljshus nordost om planområdet (inom kv. Hjulet 1). Som komplement till beräkningarna har en översiktlig ljudmätning gjorts då fordon passerar den förhöjda korsningen vid Nohagagatan/Sidenvägen. Vägar som inkluderats är Nohaga allé, Nohagavägen, Sidenvägen och tillkommande infartsväg till förskola.

Beräkningar av trafikbuller har gjorts för ett nuläge, en framtida situation utan utbyggnad och en framtida situation med utbyggnad av förskolan.

Den ökning av trafikbuller på Nohagagatan och Sidenvägen som uppstår genom utbyggnad av förskolan bedöms vara av mycket marginell omfattning och förväntas inte ge upphov till förhöjda ljudnivåer.

Riktvärdet 50 dBA (skolgården) beräknas klaras för ca 80% av skolgårdsytan med mindre överskridanden närmast Nohagagatan. Med en 1,5 m hög och ca 43 m lång bullerskärm placerad utmed förskolans fastighetsgräns mot gc-vägen vid ån beräknas riktvärdet 50 dBA på skolgården att klaras. Skärmen kan placeras 1 till 2 m från förskolans fastighetsgräns och att den oavsett placering inom 1 till 2 m från fastighetsgränsen ger samma bullerreducerande effekt.

Beräknade ljudnivåer vid de mest bullerexponerade bostadshusen inom kv. Hjulet 1 uppgår till cirka 60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå för nuläget och cirka 60-61 dBA för en framtida situation. Den framtida trafiken bedöms ge en ökning med ca 0,4 dB vid jämförelse mot befintliga situation.

Enligt detaljplanen för kv. Hjulet 1 beräknas de två bostadshusen närmast Nohagagatan att få överskridande av dåvarande bullerriktvärden. Beräknade ljudnivåer uppgår till ca 60 dBA vid fasad närmast Nohagagatan. För att kunna bygga de planerade bostäderna har avsteg från bullerkraven gjorts och lägenheterna med fasad mot Nohagagatan har utformats som genomgångslägenheter med en tyst eller ljuddämpad fasadsida. Även för uteplats har avsteg accepterats då riktvärdet 70 dBA maximal ljudnivå beräknas överskridas på uteplats vid husen närmast Nohagagatan. Inom kvarteret Hjulet 1 finns en iordningsställd gemensam bullerskyddad uteplats på bostadsgården. På detta sätt uppfylls kravet om tillgång till en bullerskyddad uteplats även om bostadens egna uteplats inte klarar riktvärdet.

Utredningen visar på marginell ökning av ljudnivåer (ca 0,5 dB ökning) från trafiken i samband med utbyggnad av förskolan och den förväntade framtida trafikökningen. Befintliga bostäder inom kv. Hjulet 1 har byggts med avsteg där dygnsekvivalenta ljudnivåer på 60 dBA vid fasad accepteras. En ökning med ca 0,5 dB bör inte medföra

någon större förändring för bullersituationen för de befintliga bostadshusen inom kv. Hjulet 1.

Mätningar, som har gjorts av de ljud som uppstår vid fordonspassager genom korsningen Nohlagagatan-Sidenvägen-Nolhaga allé, visar på något lägre ljudnivåer än de som har beräknats. Bedömning är att ljud som uppstår när fordon passerar över banden med gatsten och förhöjningen kan urskiljas men de uppmätta ljudnivåerna visar överlag lägre nivåer än beräknade ljudnivåer. Dominerade ljud uppstår när fordon passerar på Nohlagagatan.

För att minska upplevelsen av störande ljud när fordon passerar över banden med gatsten i korsningen Nohlagagatan-Sidenvägen skulle byte av ytskikt kunna sänka ljudnivåerna något. Om gatstenen skulle ersättas med asfalt eller cementblocksten förväntas ljudnivån från trafiken minska ca 3 dB. I vissa fall kan ljud fortfarande uppstå i denna korsning då ytan är förhöjd och om fordon kör genom korsningen i lite högre hastighet där däcken slår emot förhöjningen eller att skrammel uppstår från släpvagnar eller liknande fordon.

Innehållsförteckning

1	Uppdragsbeskrivning	1
1.1	Utbyggnadsalternativ	2
2	Underlag	3
2.1	Kartmaterial	3
2.2	Trafikuppgifter för vägar	3
3	Beräkningsmetod	5
3.1	Bedömningsgrunder	5
3.1.1	Befintliga bostäder	5
3.2	Naturvårdsverket – Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik	6
3.3	Riktvärden inomhusmiljö för skolor	7
4	Resultat	8
5	Analys	8
5.1	Förskola och skolgård	10
5.2	Bostäder inom kv Hjulet 1 (norr om Nolhagsgatan)	10
5.2.1	Uteplatser	10
6	Slutsats	11
6.1	Förskolegård	11
6.2	Befintliga bostäder	11

Bilagor

1:1 -2 Nuläge

2:1-2 Utan utbyggnad år 2040

3:1-3 Utbyggnad år 2040 inkl. åtgärd

1 Uppdragsbeskrivning

I samband med detaljplanarbete för ny förskola vid Nolhaga allé i Alingsås har Sweco fått i uppdrag att utföra en trafikbullerutredning. Syftet med utredningen är att redovisa befintliga och framtida trafikbullernivåer för ny förskola och förskolegård samt vid närliggande flerfamiljshus och bostadsgård inom kv. Hjulet 1 (norr om planområdet).

Den nya förskolan planeras att byggas på skolområdet vid den befintliga högstadieskolan. En ny infart planeras och nya parkeringsplatser anordnas.

I den östra delen av planområdet finns två enfamiljshus (Sörhaga 2:2 och 2:3) vilka planeras att rivas. Marken kommer att användas som förskolegård.

Utredningen innefattar beräkning av buller från vägar i närhet till planområdet och till närliggande flerfamiljshus nordost om planområdet (inom kv. Hjulet 1). Som komplement till beräkningarna har en översiktlig ljudmätning gjorts då fordon passerar den förhöjda korsningen vid Nolhagagatan/Sidenvägen.

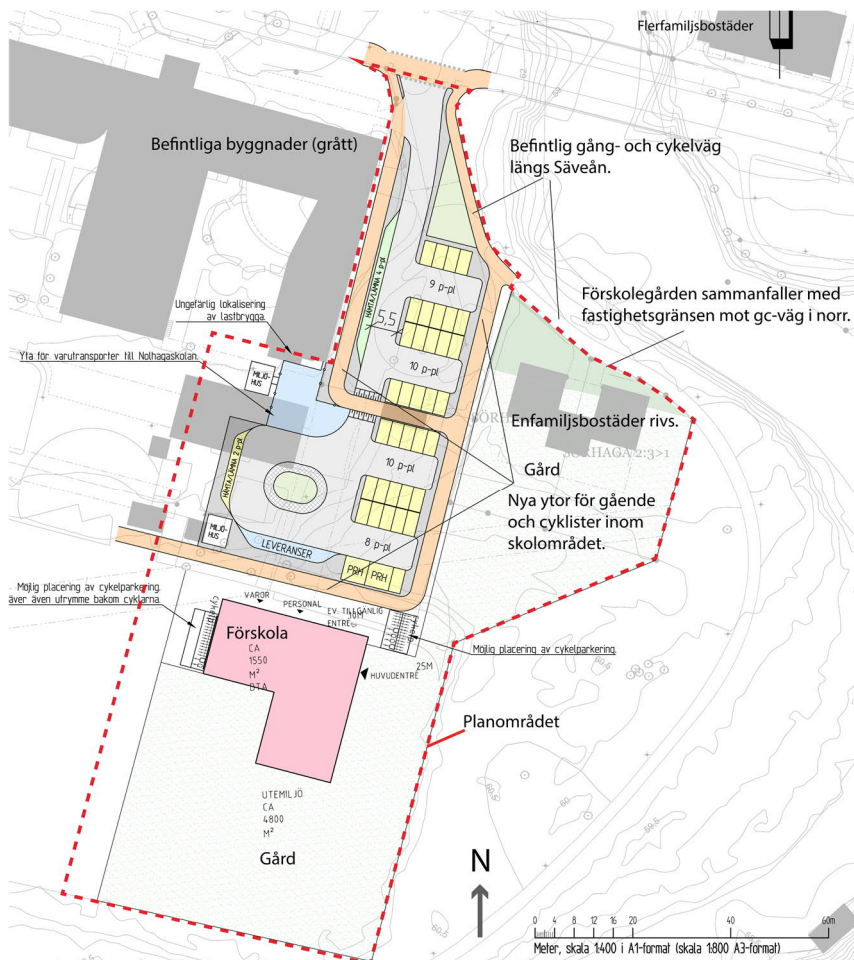
Vägar som inkluderats är Nolhaga allé, Nolhagavägen, Sidenvägen och tillkommande infartsväg till förskola. Se Figur 1 för översiktsbild över planområde och närliggande ytor.



Figur 1. Översikt över planområde och närliggande detaljplanområden.

1.1 Utbyggnadsalternativ

I Figur 2 nedan redovisas utformning och placering av förskolan med tillhörande gårdsytor. Den befintliga tillfarten till förskolan byggs om, samt att de tillkommer parkeringsytor, gång- och cykelvägar. Förskolan kommer att byggas i två våningar med en byggnadshöjd på ca 9 m.



Figur 2. Planområde inklusive tillkommande bebyggelse (Alingsås kommun, 2019).

2(12)

RAPPORT
2019-10-02
[RAPPORT]
BULLERUTREDNING FÖR FÖRSKOLA VID NOLHAGA ALLÉ

2 Underlag

2.1 Kartmaterial

Alingsås kommun har bistått med digitalt kartmaterial omfattande byggnadsutformning, baskarta med byggnadsareor samt terrängmodell över detaljplanområdet. Underlaget har bearbetats av Sweco för att användas inom beräkningsmodellen. Underlaget omfattar följande filer:

- NolhagaFörskola_3D [DWG] (mottagen 2019-06-18)
- Situationsplan med planområde [PDF] (mottagen 2018-06-18)
- T-31-P-01_2013 [DWG] (mottagen 2019-06-18)
- Situationsplan 2019-09-25 [PDF/PNG] (mottagen 2019-09-25)

2.2 Trafikuppgifter för vägar

Trafikunderlag har erhållits från Alingsås kommun och har bestått av en sammanställning av trafikuppgifter för vägarna och tillkommande trafik till förskolan. Detta redovisas i dokumentet "Trafikuppgifter bullerutredning detaljplan för förskola vid Nolhaga allé, Alingsås 2019-07-01". Sweco har även erhållit en trafikutredning som har gjorts för detaljplanen, vilken redovisas i rapporten "Trafikutredning Sörhaga, Alingsås" 2019-01-31, Cowi. Kompletterande uppgifter gällande andel tung trafik och förväntad trafikökning har erhållits från Alingsås kommun. Här antas en högsta trafikökning år 2018-2040 på 10% och att andel tung trafik inte bör öka mer än 5-5,5% på Nolhagagatan och Sidenvägen.

För Nolhaga allé saknas uppgifter om förväntad andel tung trafik i framtiden. En bedömning har gjorts där andel tung trafik antas högst bli 5,5 % år 2040.

Mätningar av hastigheten på Nolhagagatan under 2018 visar att 85% av fordonen kör högst 37 km/h. Skyltad hastighet på Nolhagagatan är 40 km/h. För att kontrollera om det är någon skillnad i ljudnivå vid 37 km/h respektive 40 km/h har kontrollberäkning gjorts i Trivektor Buller Väg. Ingen skillnad i ljudnivå beräknades mellan de två hastigheterna. I beräkningarna har därför hastigheten 40 km/h använts då detta är skyltad hastighet på Nolhagagatan.

Trafik till förskolan kommer att utgöras av lämna/hämta resor med bil, personalens resor med bil samt leveranser och transporter till/från förskolan. Förskolan kommer att byggas för 120 barn och antal personal bedöms till 21. För att kunna bedöma lämning/hämtning av barn har information hämtats från resvaneundersökningar i västsverige (Resvaneundersökning 2017, Västsvenska paketet). Här antas att 80% av hämta/lämna resorna görs med bil. Andelen personal som kör bil antas vara 60%.

En sammanställning av trafikuppgifterna som har använts för beräkning av trafikbuller redovisas i Tabell 1. Trafikmängderna på gatorna visas som årsdygnstrafik (ÅDT), andelen passager av tunga fordon och skyltad hastighet.

Tabell 1. Trafikdata för vägarna i området.

Vägnamn	ÅDT 2018	Andel tung trafik (%)	ÅDT 2040 Ingen utbyggnad	Andel tung trafik (%)	ÅDT 2040 Utbyggnad	Andel tung trafik (%)	Hastighet (km/h)
Nolhagagatan	5330	4,4	5860	5,5	6000	5,5	40
Sidenvägen	3710	4,4	4080	5,5	4210	5,5	40
Nolhaga allé	2530	4,4	2780	5,5	2780	5,5	30
Trafikalstring ny förskola	-	-	-	-	258	2	30

4(12)

RAPPORT
2019-10-02
[RAPPORT]
BULLERUTREDNING FÖR FÖRSKOLA VID NOLHAGA ALLÉ

3 Beräkningsmetod

Beräkningarna är utförda enligt den nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller (Naturvårdsverket, 1996. Rapport 4653, Vägtrafikbuller, nordisk beräkningsmodell) i beräkningsprogrammet Soundplan version 8.1.

Beräkningar har utförts dels som ljudutbredning över mark (färgfält på kartbilderna) och som enskilda beräkningspunkter på fasad. Ljudutbredningen visar beräknade ljudnivåer som ej frifältvärde, dvs. inklusive ljudreflex i fasad. Ljudnivåerna i fasad visas som frifältvärde, dvs. utan inverkan av ljudreflex i den egna byggnadsfasaden. Samtliga beräkningarna inkluderar tre ljudreflektioner. Markytan är definierad mjuk mark förutom på hårdgjorda ytor och vattenyta.

Den nordiska beräkningsmodellen för vägtrafik har en noggrannhet ± 3 dB för avstånd upp till 50 meter från väg och ± 5 dB 200 meter. Giltigheten för beräkningsmodellen är begränsad till avstånd upp till 300 m, mätt vinkelrätt mot väg under neutral eller måttliga medvindsförhållanden, dvs 0-3 m/s eller vid motsvarande temperaturgradienter.

3.1 Bedömningsgrunder

Bedömning av befintliga bostäder utgår från Naturvårdsverkets vägledning. För den planerade förskolan görs bedömning utgående från Naturvårdsverkets vägledning för buller på skolgårdar.

3.1.1 Befintliga bostäder

För bedömning av trafikbuller till befintliga bostäder har Naturvårdsverket tagit fram en vägledning "Riktvärden för buller från väg och spårtrafik vid befintliga bostäder".

För att en god miljö kvalitet ska nås utanför befintliga bostäder bör enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53, och anknytande dokument från centrala myndigheter i normalfallet följande nivåer underskridas (frifältsvärden). Se tabell 3.

Tabell 2. Riktvärden för buller vid befintliga bostäder (frifältsvärden).

	Bostads fasad (Leq _{24h})	Bostads uteplats (Leq _{24h})	Bostads uteplats (Lmax)
Vid väg	55 dBA	~55 dBA ^{II}	70 dBA ^I
Vid spår	60 dBA	55 dBA	70 dBA ^I

I Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maximme dag och kväll (kl. 06-22)

II Propositionen har inte någon angivelse för ekvivalent nivå för buller från vägtrafik vid uteplats.

När åtgärder behöver övervägas

I Tabell 3 visas riktvärden utomhus för att avgöra när skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått behöver övervägas.

Tabell 3. Nivåer för att i normalfallet avgöra när skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått behöver övervägas (frifältsvärden).

	~2015 och framöver ”nya bostads- byggnader” ^{IV}	1997 - ~ 2015 ”nyare befintlig miljö”	- 1997 ”äldre befintlig miljö”
Vägbuller vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	55 dBA Leq _{24h}	65 dBA Leq _{24h}
Spårbuller vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	60 dBA Leq _{24h}	55 dBA ^I L _{max} & inne natt
Väg och spår uteplats	Se planbeskrivning eller bygglov	55 dBA Leq _{24h} ^{II} 70 dBA L _{max} ^{III}	

I Tidsvägning Fast. Värdet inomhus får överskridas max 1-5 ggr/årsmedelnatt, kl. 22-06

II Nivån 55 dBA vid uteplats gäller i första hand vid spår.

III Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme, kl. 06-22.

IV Se 26 kap. 9a § miljöbalken. Begränsningen i tillsynen enligt miljöbalken gäller nya bostadsbyggnader i de fall ärenden om detaljplan eller bygglov har påbörjats efter den 1 januari 2015.

3.2 Naturvårdsverket – Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik

2017-09-01 tog Naturvårdsverket fram en vägledning¹ för buller på skolgårdar från väg- och trafikbuller med riktvärden för nya och äldre skolgårdar som har använts för utvärdering av buller från trafik till skolgårdar i utredningen.

Nivåerna i tabell 4 anger frifältsvärden. Med frifältsvärde menas att det vid beräkning eller mätning av ljudnivå på skolgård att reflexer från närmaste byggnadsfasad eller reflekterande objekt ej skall inkluderas, exempelvis från skolbyggnader.

¹ Naturvårdsverket – NV-01534-17 – Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik. September 2017.

6(12)

RAPPORT
2019-10-02
[RAPPORT]
BULLERUTREDNING FÖR FÖRSKOLA VID NOLHAGA ALLÉ

Tabell 4. Naturvårdsverket – Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik. Frifältsvärden.

	Del av skolgård	Ekvivalent ljudnivå för dygn (dBA)	Maximal ljudnivå (dBA, Fast)
Ny skolgård¹	De delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet	50	70
	Övriga vistelseytor inom skolgården	55	70 ²
Äldre skolgård	De delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet	55	70 ²

¹ Med ny skolgård avses skolgårdar vid skolor, förskolor eller fritidshem som tas i drift eller inkommer som remiss eller anmälan till tillsynsmyndigheten efter det att vägledning publicerats, september 2017.

² Nivån bör inte överskridas mer än 5 ggr per maxtimme under ett årsmedeldygn, under den tid då skolgården nyttjas (ex. 07-18)

Om nivåerna ovan bedöms komma att överskridas eller överskrids ska rimliga åtgärder vidtas för att begränsa bullret (2 kap. 7 § miljöbalken). En första frågeställning, om skolan, förskolan eller fritidshemmet planeras, är om den och dess skolgård är lokaliserad på en lämplig plats. En annan frågeställning, om det handlar om en befintlig skola, är om det går att minska bullret från källan (vägen, spåret). Därutöver kan man behöva aktualisera frågan om det går att dämpa bullret som exponerar skolgården med exempelvis skärmar eller liknande.

3.3 Riktvärden inomhusmiljö för skolor

Riktvärden för inomhusmiljö i skolor och förskolor hänvisas till SS 25268:2007.

Uttrycksförklaring

Bostadsrum: rum för daglig samvaro, utom kök, och rum för sömn.

Ekvivalent ljudnivå, Leq: en medelljudnivå för spårtrafik och vägtrafik.

Frifältsvärde: en ljudnivå som inte påverkas av reflexer från den egna fasaden.

Maximal ljudnivå: en ljudnivå för spårtrafik och vägtrafik av den mest bullrande fordonstypen med tidsvägning F.

Reflexbidrag: Antal beräknade ljudreflexer i modellen.

Uteplats: en iordningställd yta avsedd för vistelse utomhus.

ÅDT: Årsdygnstrafik, årligt genomsnittligt trafikflöde per dygn av fordon.

VMD: Vardagsmedeldygn.

Dämpad sida: Fasad som uppfyller riktvärden enligt SFS 2015:216, §4, punkt 1 och 2.

4 Beräkningsresultat

Beräknade ljudnivåer presenteras på kartbilagor som visar ljudutbredning och fasadjudnivåer.

5 Ljudmätning

En översiktlig ljudmätning av trafikbuller utfördes 2019-08-21 av Johan Herzelius från Sweco. Ljudmätningarna utfördes i syfte att studera det ljud som uppstår när fordon passerar korsningen mellan Nohlagagatan, Sidenvägen och Nohaga allé. Korsningen är förhöjd och försedd med band av gatsten vid in/utfart till korsningen. När fordon passerar genom korsningen kan upplevelsen vara att kontakten mellan däck och gatsten orsakar störande ljud till de närliggande bostäderna öster om ån, inom kv. Hjulet 1.

En mätpunkt var placerad norr om korsningen Nohlagagatan-Sidenvägen, ca 8-9 m från vägkant, och en mätpunkt i närheten av ett bostadshus (kv. Hjulet 1) öster om ån och norr om Nohlagagatan, ca 25 m från vägkant till Nohlagagatan och ca 45 m från korsningen . Mätningarna utfördes mellan 13.00 och 16.00. Under mättiden passerade vanliga personbilar, bilar med släp, bussar, lastbilar, mopeder etc.

Bakgrundsljudnivåer utgjordes vid mättillfället av ljud från träd som rasslade i vinden, samt ljud från närliggande skola.

5.1 Väderförhållanden

Vid mättillfället var temperaturen +16°C, västlig vind ca 4 m/s utan nederbörd med torr väg bana.

8(12)

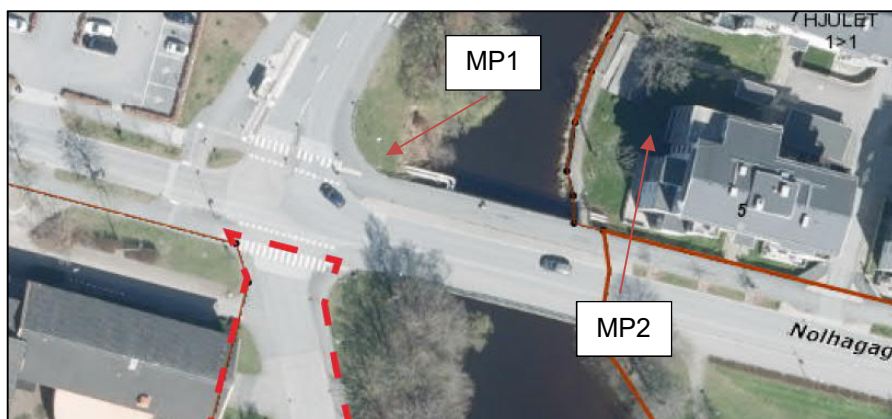
RAPPORT
2019-10-02
[RAPPORT]
BULLERUTREDNING FÖR FÖRSKOLA VID NOLHAGA ALLÉ

5.2 Mätinstrument

Vid mätningarna användes instrument listade i Tabell 5. Instrumenten är kalibrerade enligt Swecos kvalitetssystem och datum för senaste kalibrering finns angivet i vår kalibreringslogg. Fältkalibrering gjordes före och efter mätningarna.

Tabell 5. Mätinstrument.

Typ	Tillverkare	Beteckning
Ljudnivåmätare	Norsonic	Nor140
Mikrofonkalibrator	Norsonic	1251



Figur 3. Placering av mätpunkter vid ljudmätning.

5.3 Mätresultat

Mätningarna visar på maximala ljudnivåer (momentana ljud) när fordonen passerar korsningen inom 68-75 dBA i mätpunkt 1 och inom 61-72 dBA i mätpunkt 2.

Som jämförelse har beräkning gjorts av förväntad maximal ljudnivå från passerande fordon i mätpunkterna. Beräkningarna visar i allmänhet högre ljudnivåer än de uppmätta nivåerna. I mätpunkt 1 beräknas maximala ljudnivåer till ca 77 dBA och i mätpunkt 2 beräknas maximala ljudnivåer till ca 71 dBA.

Jämförelsen visa att de uppmätta värdena generellt är lägre än det beräknade vilket kan bero på flera orsaker. En av orsakerna är att beräkningar utgår från årsdygnstrafik, vilket motsvarar medeltrafik för alla dagar under ett år, vilket inte nödvändigtvis motsvarar det trafikflöde som studerats i mätresultatet. Mätresultatet tyder trots dessa skillnader på lägre verkliga ljudnivåer än de beräknade, då de sistnämnda visar den femte bullrigaste passagen. I beräkningsmodellen är gränsen för lägsta hastighet 30 km/h för personbilar och 50 km/h för tunga fordon. Då verklig hastighet på fordonen som kör genom korsningen bedöms vara lägre kan ljud från fordonen vara lägre.

Vid bearbetning av mätdata har det inte i de flesta fall varit möjligt att utifrån uppmätt ljudnivå skilja på den ljudnivå som genereras av fordon från det som uppstår vid kantpåkörning.

Ljudnivåer och karaktär på ljudet från kantpåkörning varierar mycket beroende på fordonstyp och vilken hastighet som passerande fordon har vid passage. En subjektiv bedömning är att de högsta ljuden från kantpåkörning uppstår när enskilda fordon passerar.

6 Analys

Bullertillskottet från tillkommande trafik på grund av utbyggnad av förskolan bedöms bli marginellt och bedöms inte påverka den totala ljudnivån.

6.1 Förskola och skolgård

Riktvärde 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå beräknas klaras på ca 80% av skolgårdsytan med mindre överskridande inom en begränsad del närmast Nohlagagatan. Vi fasad till förskolan beräknas ekvivalenta ljudnivåer under 50 dBA. Maximala ljudnivåer beräknas som högst till 71 dBA vid fasad närmast vändplatsen. Övriga fasader beräknas få maximala ljudnivåer under 70 dBA.

6.2 Bostäder inom kv. Hjulet 1 (norr om Nohlagsgatan)

Fasadljudnivåer

För nuläget beräknas dygnsekvivalenta ljudnivåer som högst 60 dBA vid fasad vid de två bostadshusen närmast Nohlagagatan. På gavlarna kan nivåer över 55 dBA förekomma. På den ljudskyddade fasaden mot norr och bostadsgården beräknas nivåer under 50 dBA dygnsekvivalent ljudnivå. Vid de två norra bostadshusen beräknas dygnsekvivalenta ljudnivåer under 55 dBA.

Maximala ljudnivåer beräknas som högst till 78-80 dBA vid fasad vid de två bostadshusen närmast Nohlagagatan. På gavlarna kan maximala ljudnivåer inom ca 70-76 dBA förekomma. På den ljudskyddade fasaden mot norr och bostadsgården beräknas maximala ljudnivåer under 70 dBA.

För en framtida situation år 2040 med utbyggnad av förskolan beräknas något ökade ljudnivåer jämfört med nuläget. Dygnsekvivalent ljudnivå beräknas öka ca 0,5 dBA jämfört med nuläget.

För en framtida situation år 2040 utan utbyggnad av förskolan beräknas något ökade ljudnivåer jämfört med nuläget. Dygnsekvivalent ljudnivå beräknas öka ca 0,4 dBA jämfört med nuläget. Den tillkommande trafiken pga. utbyggnaden av förskolan beräknas ge marginell ökning av den ekvivalenta ljudnivån.

6.2.1 Uteplatser

Uteplatserna vid de två bostadshus närmast Nohlagagatan beräknas få ljudnivåer i nuläget som överskrider riktvärdena 55 dBA dygnsekvivalent och 70 dBA maximal

10(12)

RAPPORT
2019-10-02
[RAPPORT]
BULLERUTREDNING FÖR FÖRSKOLA VID NOLHAGA ALLÉ

Ljudnivå. I samband med en framtida trafiksituation år 2040 både utan utbyggnad och med utbyggnad av förskolan beräknas något ökade dygnsekvivalenta ljudnivåer.

I planbeskrivningen² för kv. Hjulet 1 anges att det kan accepteras att riktvärde 70 dBA maximal ljudnivå på uteplats överskrids vid hus närmast Nolhagagatan under förutsättning att uteplats placeras i bullerskyddat läge på fasad mot norr eller att tillgång finns till en gemensam uteplats norr om husen. Inom kvarteret Hjulet 1 finns en iordningsställd gemensam uteplats inom bostadsgården som är bullerskyddad och som är belägen ca 60 m norr om Nolhagagatan. Då det finns en bullerskyddad gemensam uteplats inom kvarteret uppfylls kravet om tillgång till en bullerskyddad uteplats även om bostadens egna uteplats inte klarar riktvärdet.

7 Slutsats

Den ökning av trafikbuller som uppstår genom utbyggnad av förskolan bedöms vara av mycket marginell omfattning och förväntas inte ge upphov till förhöjda ljudnivåer. Totalt sett bedöms trafiken på Nolhagagatan och på Sidenvägen att öka ca 2 % och bedöms inte ge upphov till förhöjda ljudnivåer.

7.1 Förskolan och skolgård

Riktvärdet 50 dBA för skolgård beräknas klaras för ca 80% av skolgårdsytan med mindre överskridanden närmast Nolhagagatan. För övriga vistelseytor innehålls riktvärden för hela skolgårdsytan.

7.2 Befintliga bostäder

Beräkningsresultaten visar att dygnsekvivalenta ljudnivåer beräknas öka ca 0,5 dB vid jämförelse mellan nuläget och utbyggnadsalternativet. Beräknade ljudnivåer vid de mest bullerexponerade bostadshusen inom kv. Hjulet 1 uppgår till cirka 60-61 dBA dygnsekvivalent ljudnivå för en framtida situation.

I detaljplanen för kv. Hjulet 1, Detaljplan för Alingsås, Bostäder vid Nolhagagatan 3, Planbeskrivning 2007-03-20, redovisas resultaten från den bullerutredning som togs fram inom planen och de förväntade ljudnivåer som där beräknats vid de planerade bostäderna. Här beräknas dygnsekvivalenta ljudnivåer upp till 59-60 dBA vid fasad närmast Nolhagagatan. Dessa värden stämmer väl överens med de framräknade ljudnivåerna i denna rapport. Då de beräknade ljudnivåerna i planen för kv. Hjulet 1 överskrider riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid fasad, redovisas i planbeskrivningen avsteg från grundkraven för trafikbuller som behöver göras för att möjliggöra nya bostäder. Här förutsätts att en tyst (högst 45 dBA) eller ljuddämpad fasadsida (45-50 dBA) klaras. Båda de två bostadshusen närmast Nolhagagatan bedöms uppfylla förutsättningarna att en tyst eller ljuddämpad fasadsida kan åstadkommas. En

² Detaljplanen för kv. Hjulet 1, Detaljplan för Alingsås, Bostäder vid Nolhagagatan 3, Planbeskrivning 2007-03-20

förutsättning är att lägenheterna med fasad mot Nolhagagatan utformas som genomgångslägenheter.

Utredningen visar på marginell ökning av ljudnivåer (ca 0,5 dB ökning) från trafiken i samband med utbyggnad av förskolan och den förväntade trafikökningen. Då de befintliga bostäder inom kv. Hjulet 1 byggts med avsteg från dåvarande bullerriktvärden och att det accepteras dygns ekvivalenta ljudnivåer på 60 dBA vid fasad bör en ökning med ca 0,5 dB inte medföra någon större förändring för bullersituationen för de befintliga bostadshusen inom kv. Hjulet 1. De framtida beräknade ljudnivåerna stämmer väl överens med de värden som accepterades i samband med detaljplanen för kv. Hjulet 1.

Mätningarna av de ljud som uppstår vid fordonspassager genom korsningen Nolhagagatan-Sidenvägen-Nolhaga allé visar på något lägre ljudnivåer än de som har beräknats. Bedömning är att ljud som uppstår när fordon passerar över banden med gatsten och förhöjningen kan urskiljas men de uppmätta ljudnivåerna visar överlag lägre nivåer än beräknade ljudnivåer. Bedömning är att de förväntat högsta ljudnivåerna vid bostadshusen inom kv. Hjulet 1 uppstår när fordon passerar i närheten av husen och inte från korsningen. Här bör det främst vara motorljud som är dominerande då hastigheten på Nolhagagatan är låg.

7.3 Möjlig åtgärd med bullerskärm vid skolgården till förskolan

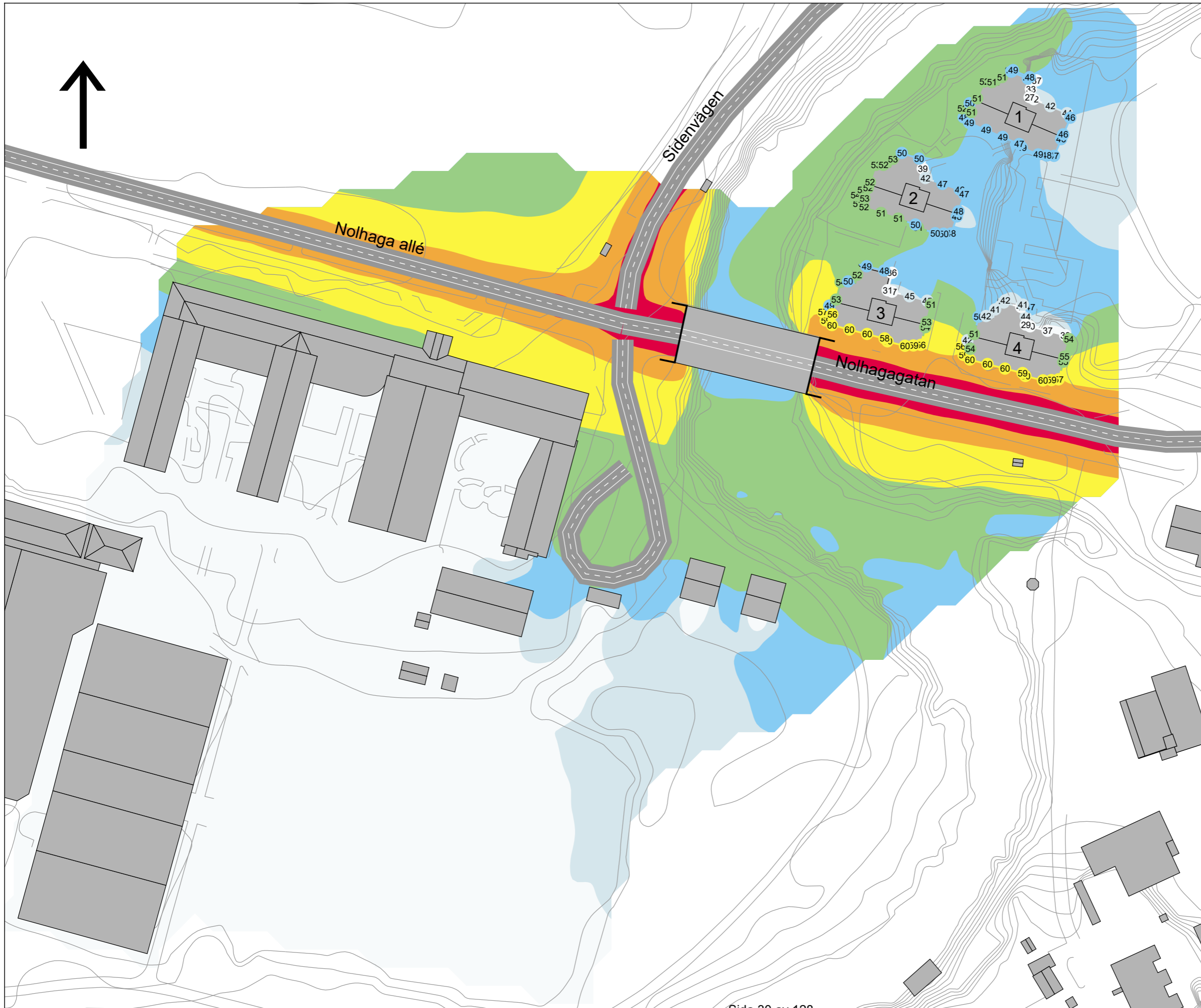
Beräkningarna visar att riktvärdet 50 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids på den norra delen av skolgårdsytan, intill gc-vägen. Överskridande beror på trafikbuller från Nolhagagatan. För att klara riktvärdet 50 dBA på hela skolgården har en åtgärd med bullerskärm placerad intill gc-vägen beräknats. Skärmen bör vara minst 1,5 m hög och följa gränsen av skolgården mot gc-vägen. Skärmen kan placeras 1 till 2 m från förskolans fastighetsgräns och att den oavsett placering inom 1 till 2 m från fastighetsgränsen ger samma bullerreducerande effekt. Total längd på skärmen bedöms bli 43 m.

7.4 Möjliga åtgärder i korsningen Nolhagagatan-Sidenvägen

För att minska upplevelsen av störande ljud när fordon passerar över banden med gatsten i korsningen Nolhagagatan-Sidenvägen skulle byte av ytskikt kunna sänka ljudnivåerna något. Uppgifter saknas av exakt hur mycket ljudet skulle kunna minskas. Dock kan jämförelse göras med de uppgifter som finns redovisade i beräkningsmodellen för vägtrafikbuller och korrekationer för olika beläggningstyper. Om gatstenen skulle ersättas med asfalt eller cementblocksten skulle ljudnivån från trafiken minska 3 dB. Ett byte av ytskikt skulle kunna upplevas som en positiv förändring då upplevelsen när fordonen kör över en jämn yta bidrar till liten skillnad i ljudnivå jämfört när passage sker över gatsten. Dock kan i vissa fall ljud fortfarande uppstå i denna korsning då ytan är förhöjd och om fordon kör genom korsningen i lite högre hastighet där däcken slår emot förhöjningen eller att skrammel uppstår från släpvagnar och liknande fordon.

12(12)

RAPPORT
2019-10-02
[RAPPORT]
BULLERUTREDNING FÖR FÖRSKOLA VID NOLHAGA ALLÉ



Bilaga 1:1

Nuläge 2018

Bullerutbredningskarta

Alingsås kommun

DP Nolhaga allé förskola

Beräkning nr:2

Filnamn:1_1_ekv

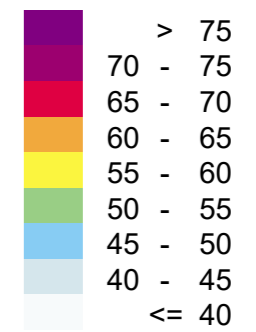
Ekvivalent ljudnivå 1,5 m över mark.

Ljudnivåer redovisas inklusive fasadreflex (ej frifältsvärde).

Fasadpunkter redovisas som frifältsvärde och visar högsta beräknade ljudnivå i något våningsplan.

Dygnsekvivalent ljudnivå

L_{eq24} dBA

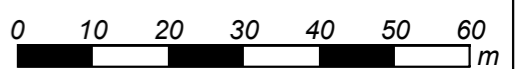


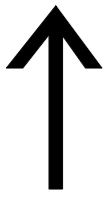
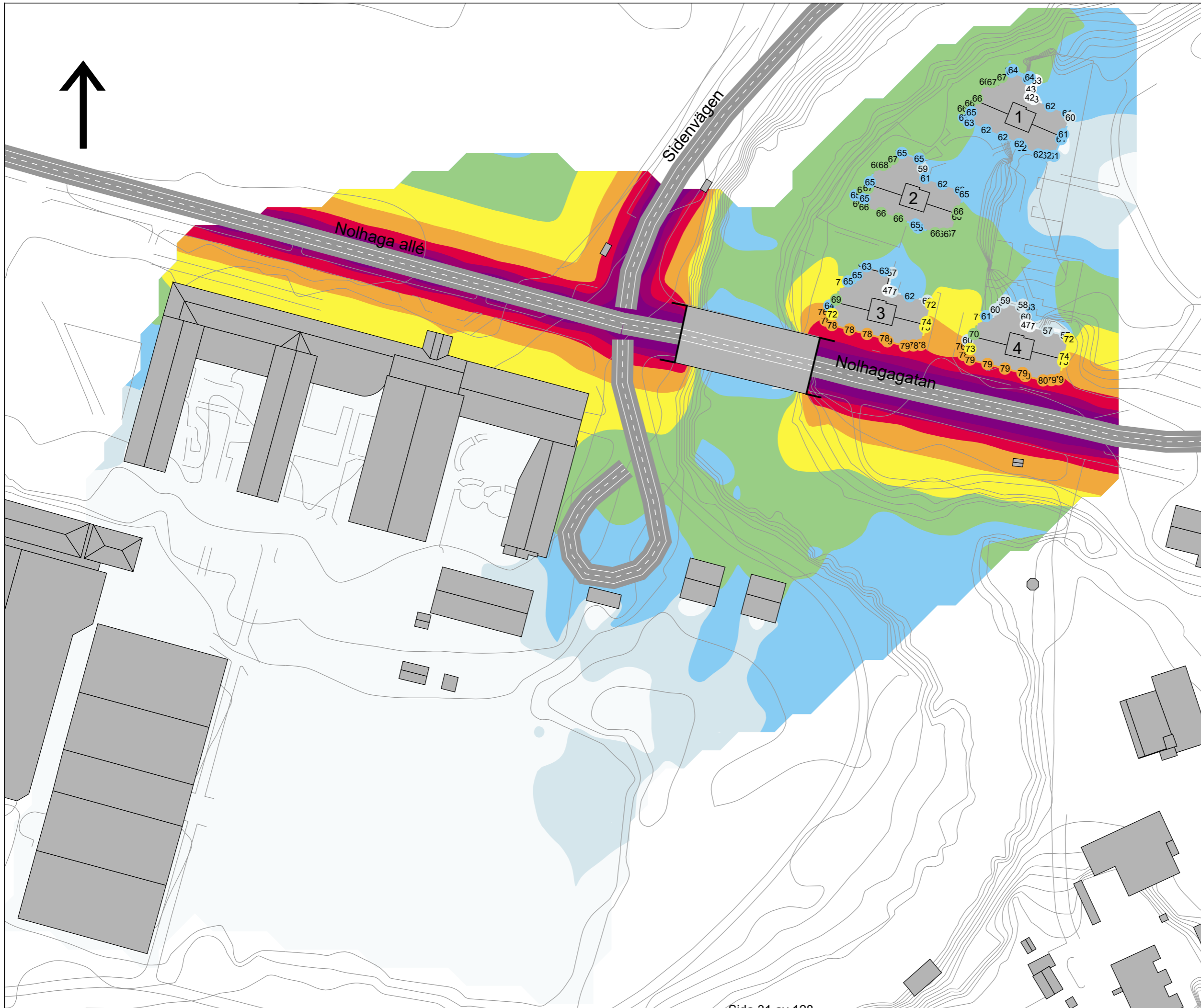
Symboler

- Väg
- Bro
- Befintlig byggnad



HANDLÄGGARE Johan Herzelius	PROJEKT NR: 13008849
ORT Göteborg	DATUM 2019-09-24
SKALA 1:1000	FORMAT A3





Bilaga 1:2

Nuläge 2018

Bullerutbredningskarta

Alingsås kommun

DP Nolhaga allé förskola

Beräkning nr:2

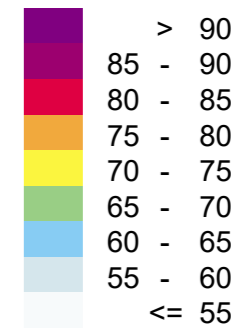
Filnamn:1_2_max

Maximal ljudnivå 1,5 m över mark.

Ljudnivåer redovisas inklusive fasadreflex (ej frifältsvärde).

Fasadpunkter redovisas som frifältsvärde och visar högsta beräknade ljudnivå i något våningsplan.

Maximal ljudnivå
L_{max} dBA



Symboler

- Väg
- Bro
- Befintlig byggnad



HANDLÄGGARE
Johan Herzelius

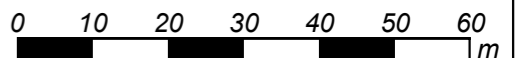
PROJEKT NR:
13008849

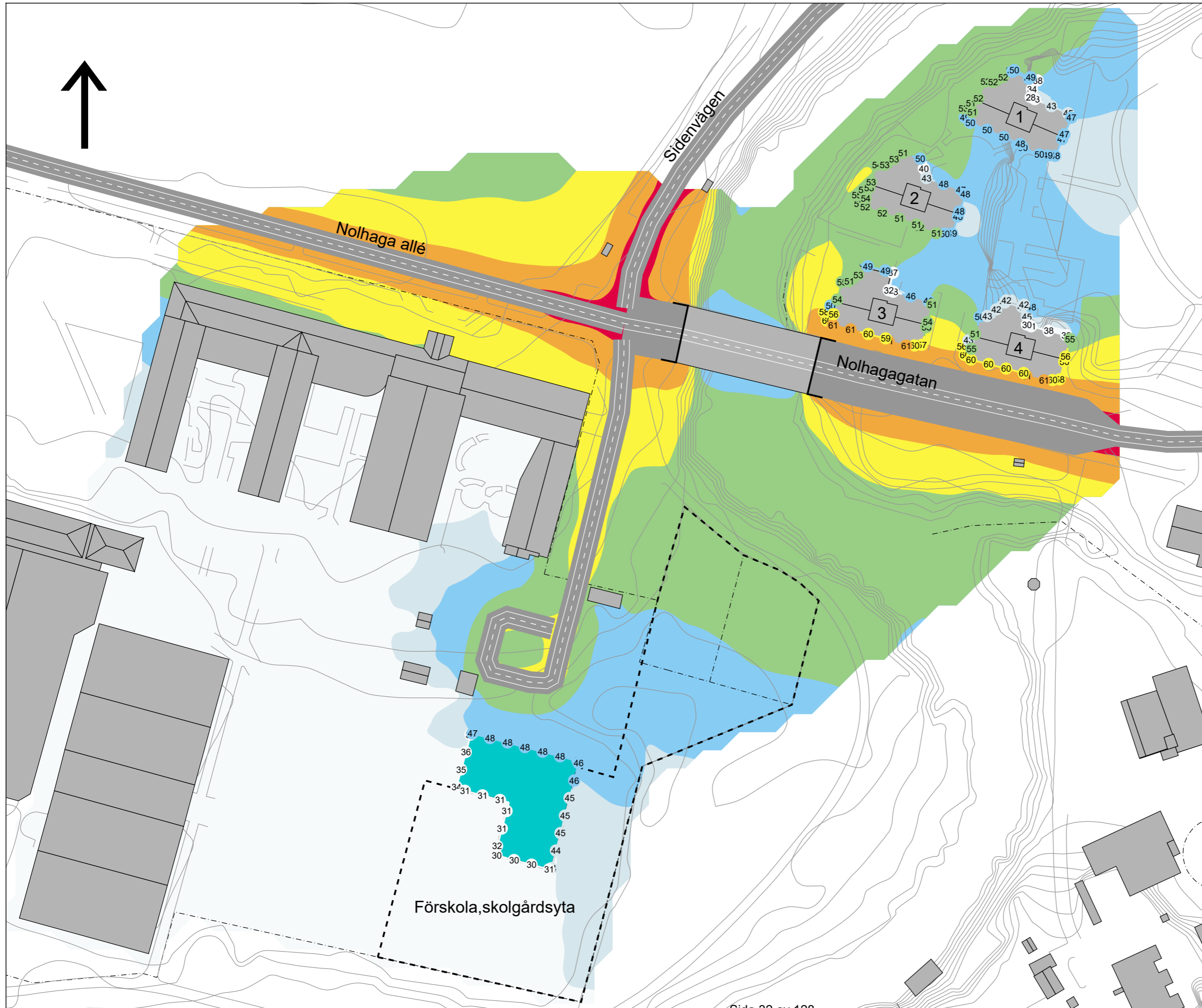
ORT
Göteborg

DATUM
2019-09-24

SKALA
1:1000

FORMAT
A3





Bilaga 2:1

Utb.alt 2040

Bullerutbredningskarta

Alingsås kommun

DP Nolhaga allé förskola

Beräkning nr:9

Filnamn:2_1_ekv

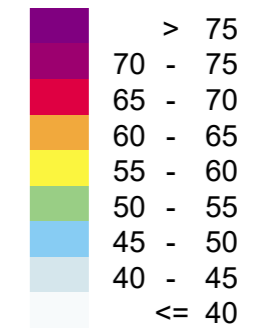
Ekvivalent ljudnivå 1,5 m över mark.

Ljudnivåer redovisas inklusive fasadreflex (ej frifältsvärde).

Fasadpunkter redovisas som frifältsvärde och visar högsta beräknade ljudnivå i något våningsplan.

Dygnskvivalent ljudnivå

L_{eq24} dBA



Symboler

- Väg
- Bro
- Befintlig byggnad
- Ny förskolebyggnad
- Fastighetsgräns
- Skolgårdsyta
- Bullerskyddsskärm



HANDLÄGGARE
Johan Herzelius

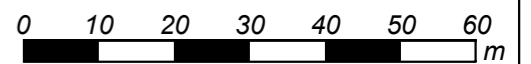
PROJEKT NR:
13008849

ORT
Göteborg

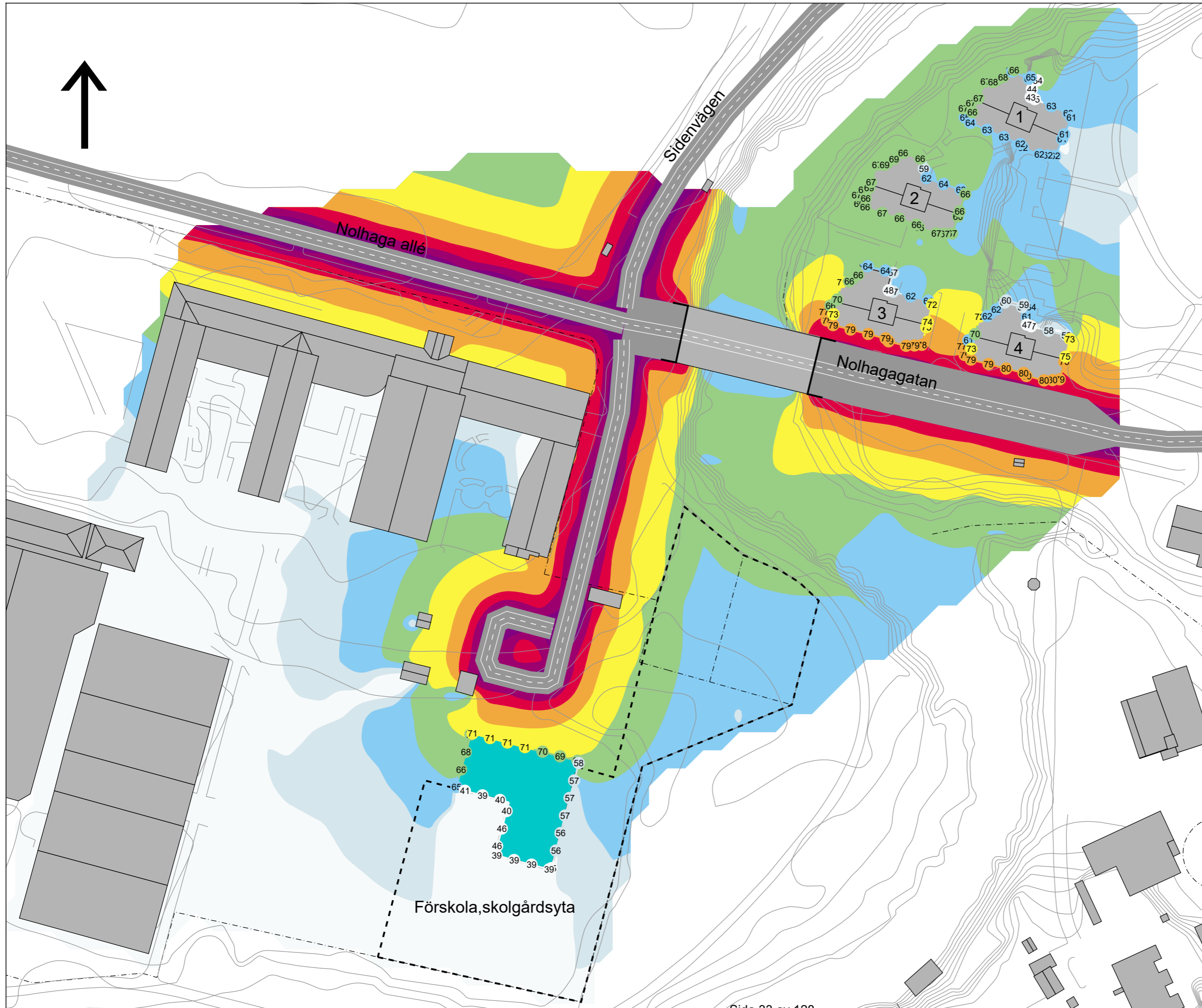
DATUM
2019-09-24

SKALA
1:1000

FORMAT
A3



Förskola, skolgårdsyta



Bilaga 2:1

Utb.alt 2040

Bullerutbredningskarta

Alingsås kommun

DP Nohaga allé förskola

Beräkning nr:8

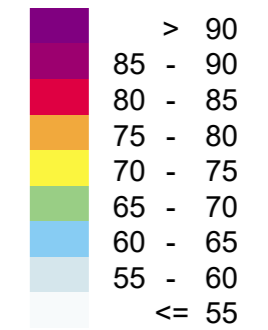
Filnamn:2_2_max

Ekvivalent ljudnivå 1,5 m över mark.

Ljudnivåer redovisas inklusive fasadreflex (ej frifältsvärde).

Fasadpunkter redovisas som frifältsvärde och visar högsta beräknade ljudnivå i något våningsplan.

Maximal ljudnivå
 L_{max} dBA



Symboler

- Väg
- Bro
- Befintlig byggnad
- Ny förskolebyggnad
- Fastighetsgräns
- Skolgårdsyta

SWECO

HANDLÄGGARE
Johan Herzelius

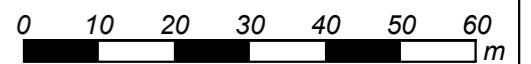
PROJEKT NR:
13008849

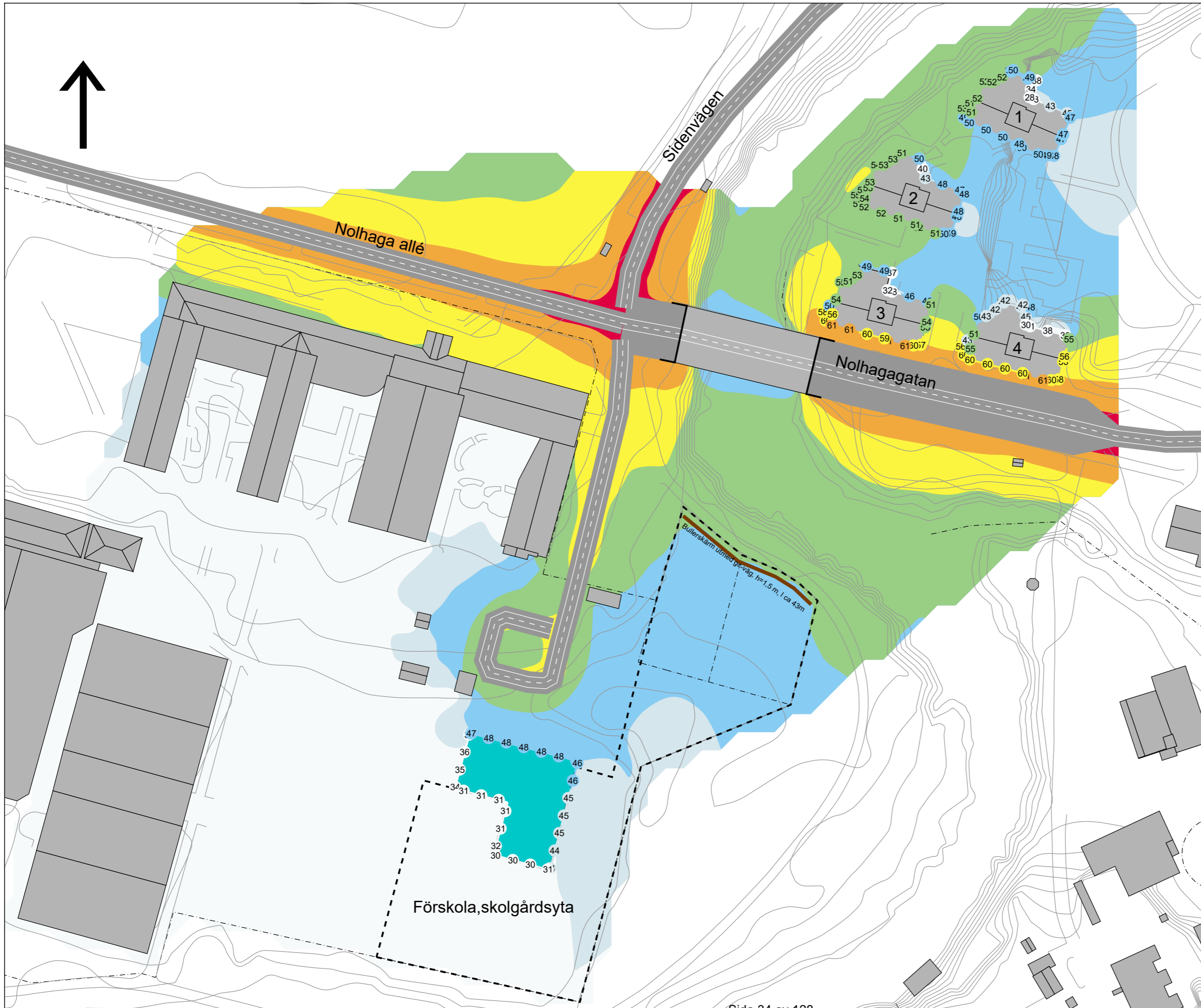
ORT
Göteborg

DATUM
2019-09-24

SKALA
1:1000

FORMAT
A3





Bilaga 3:1

Utb.alt 2040 inkl bullerskärm
Bullerutbredningskarta

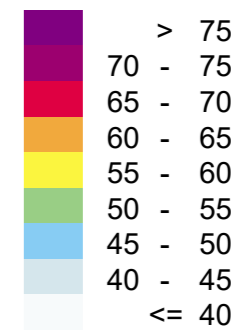
Alingsås kommun
DP Nolhaga allé förskola

Beräkning nr:11
Filnamn:3_1_ekv

Ekvivalent ljudnivå 1,5 m över mark.
Ljudnivåer redovisas inklusive fasadreflex (ej frifältsvärde).

Fasadpunkter redovisas som frifältsvärde och visar högsta beräknade ljudnivå i något våningsplan.

Dygnskvivalent ljudnivå
 L_{eq24} dBA

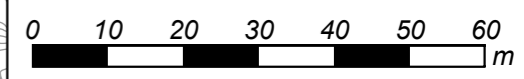


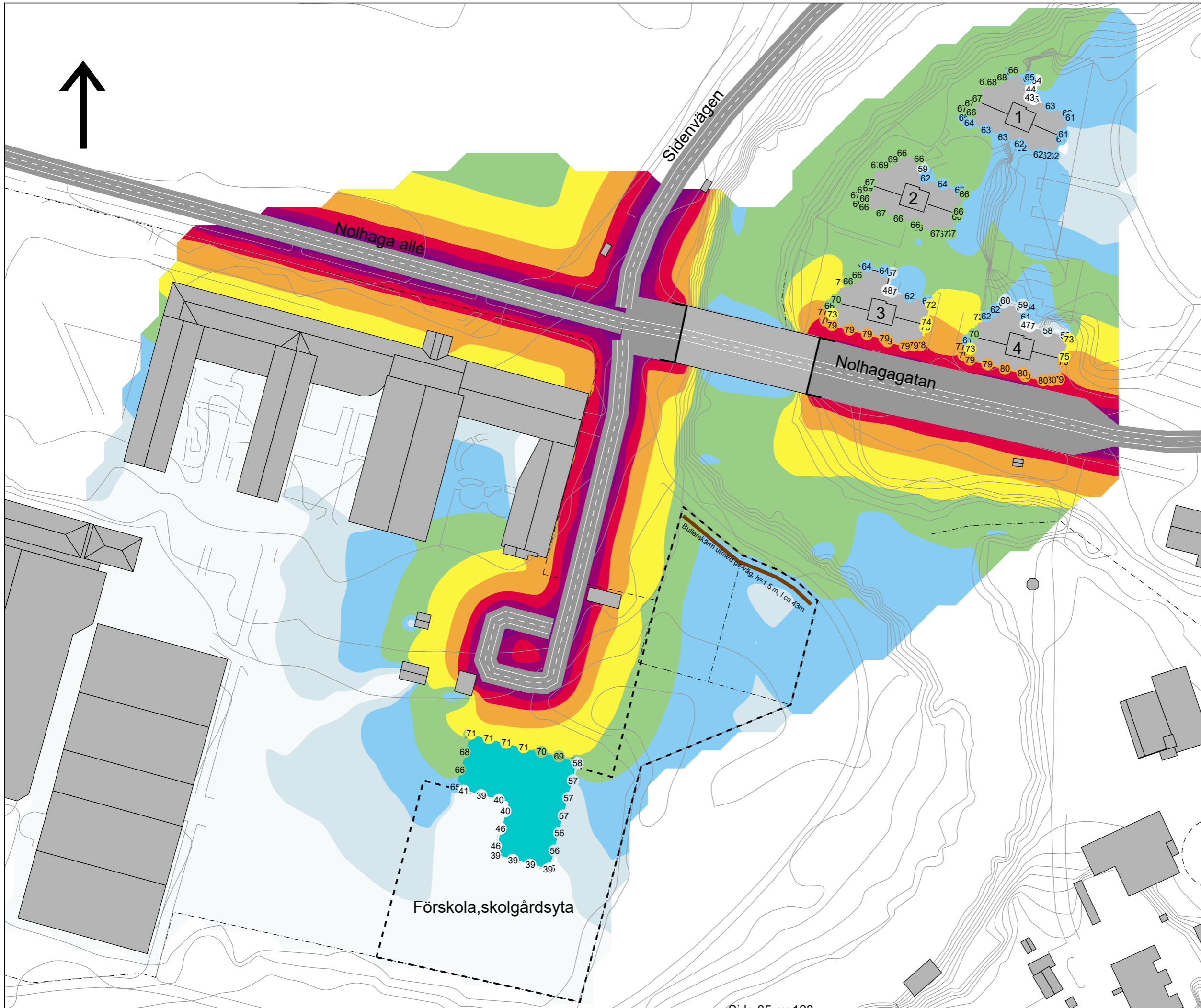
Symboler

- Väg
- Bro
- Befintlig byggnad
- Ny förskolebyggnad
- Fastighetsgräns
- Skolgårdsyta
- Bullerskyddsskärm



HANDLÄGGARE Johan Herzelius	PROJEKT NR: 13008849
ORT Göteborg	DATUM 2019-09-24
SKALA 1:1000	FORMAT A3





Bilaga 3:2

Utb.alt 2040 inkl bullerskärm
Bullerutbredningskarta

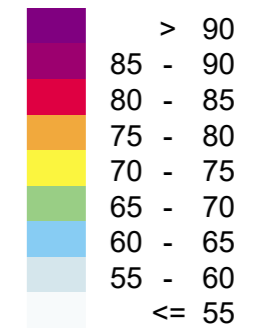
Alingsås kommun
DP Nolhaga allé förskola

Beräkning nr:11
Filnamn:3_2_max

Maximal ljudnivå 1,5 m över mark.
Ljudnivåer redovisas inklusive
fasadreflex (ej frifältsvärde).

Fasadpunkter redovisas som
frifältsvärde och visar högsta
beräknade ljudnivå i något
våningsplan.

Maximal ljudnivå
 L_{max} dBA

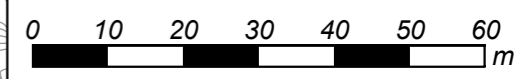


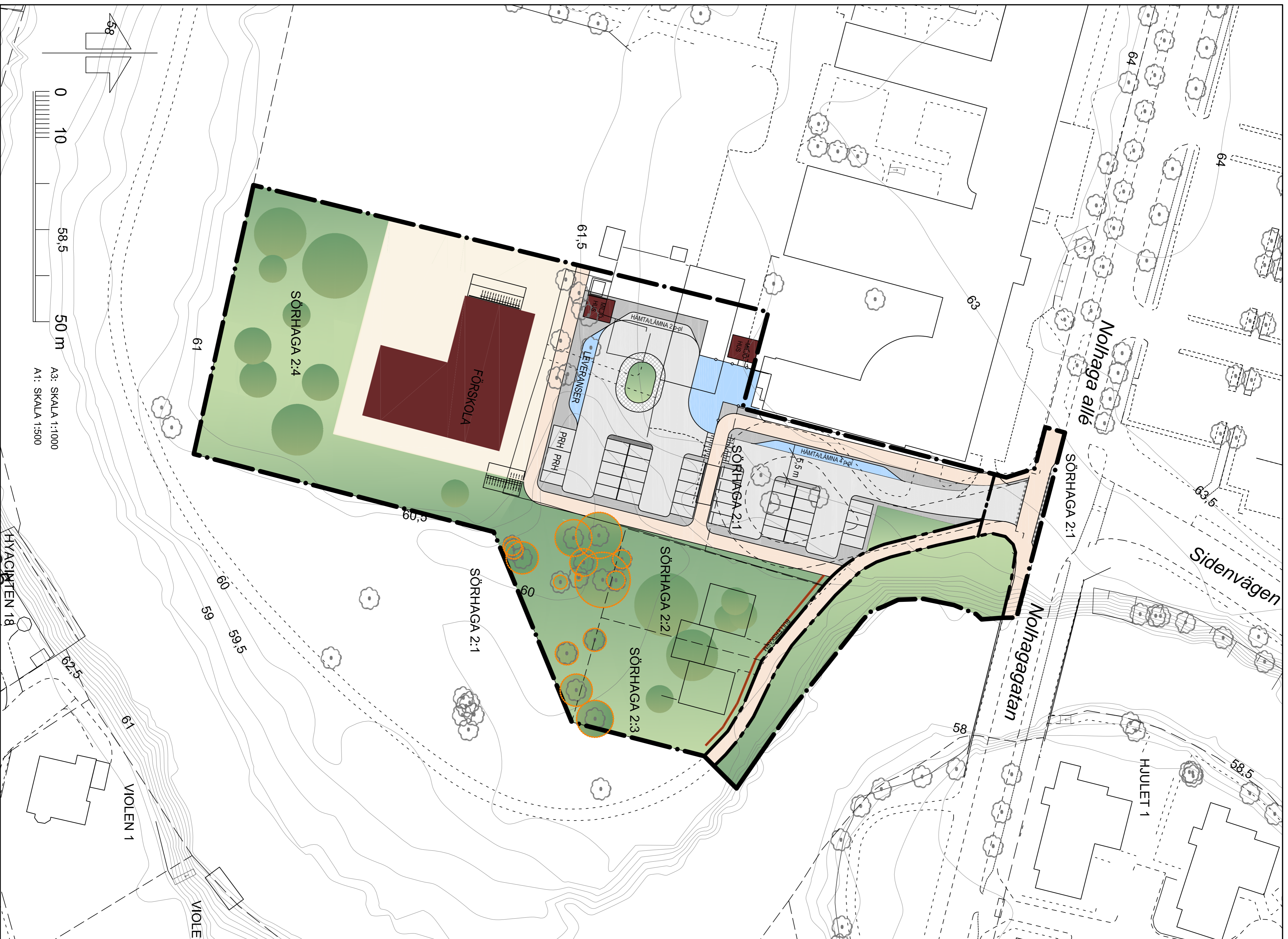
Symboler

- Väg
- Bro
- Befintlig byggnad
- Ny förskolebyggnad
- Fastighetsgräns
- Skolgårdsyta
- Bullerskyddsskärm







HANDLÄGGARE Johan Herzelius	PROJEKT NR: 13008849
ORT Göteborg	DATUM 2019-09-24
SKALA 1:1000	FORMAT A3

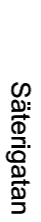
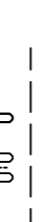
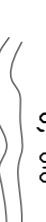


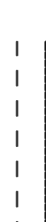












GRÄNSBETECKNINGAR

-  Planområdesgräns
-  Användningsgräns
-  Träd som bör bevaras från förskolegården.
-  Illustration av nya träd

GRUNDKARTA

-  Sätorgsgatan
-  Gatunamn
-  Fastighetsgräns
-  Fastighetsbeteckning
-  Nivåkurva
-  Markkontur
-  Slätt
-  Parkeringsgräns
-  Vägkantkottarna
-  Gång- och cykelbana
-  Gångbana
-  Sakeri
-  Beröring byggnad
-  Beröring träd

Grundkartan upprättad av
Samhällsbyggnadskontoret 2019-11-29
Höjdsystem RH2000
Koordinatsystem SWEREF 99 12 00

ILLUSTRATIONSKARTA

SAMRADSHANDLING

Planarkarta med bestämmelser
Illustrationskarta
Planbeskrivning

**DETALJPLAN FÖR ALINGSÅS
FÖRSKOLA VID NOLLHAGA ALLÉ**

Upprättad 2020-03-03

Sara Ekelund
Planarkitekt

Beställare	Insens
Samråd	KS
2020-02-03	
Genomgång	KS
2020	
Antagande	KF
2020	
Lagstift	

Planbeskrivning



Utökat förfarande, dnr 2018.030 SBN
Upprättad 2020-03-03
Kommunstyrelsen 2020-02-03

Samrådshandling

Detaljplan för Alingsås, förskola vid Nolvhaga allé
(Sörhaga 2:4 m.fl.)

Sammanfattning

Syftet med planen är att möjliggöra byggnation av en ny förskola som ska kunna ersätta befintlig, temporär förskola. Syftet är också att anordna en tillräckligt stor förskolegård samt att skapa bra tillgänglighet för gående och cyklister till förskolan.

Planområdet omfattar delar av fotbollsplanen vid Nollhagaskolan.

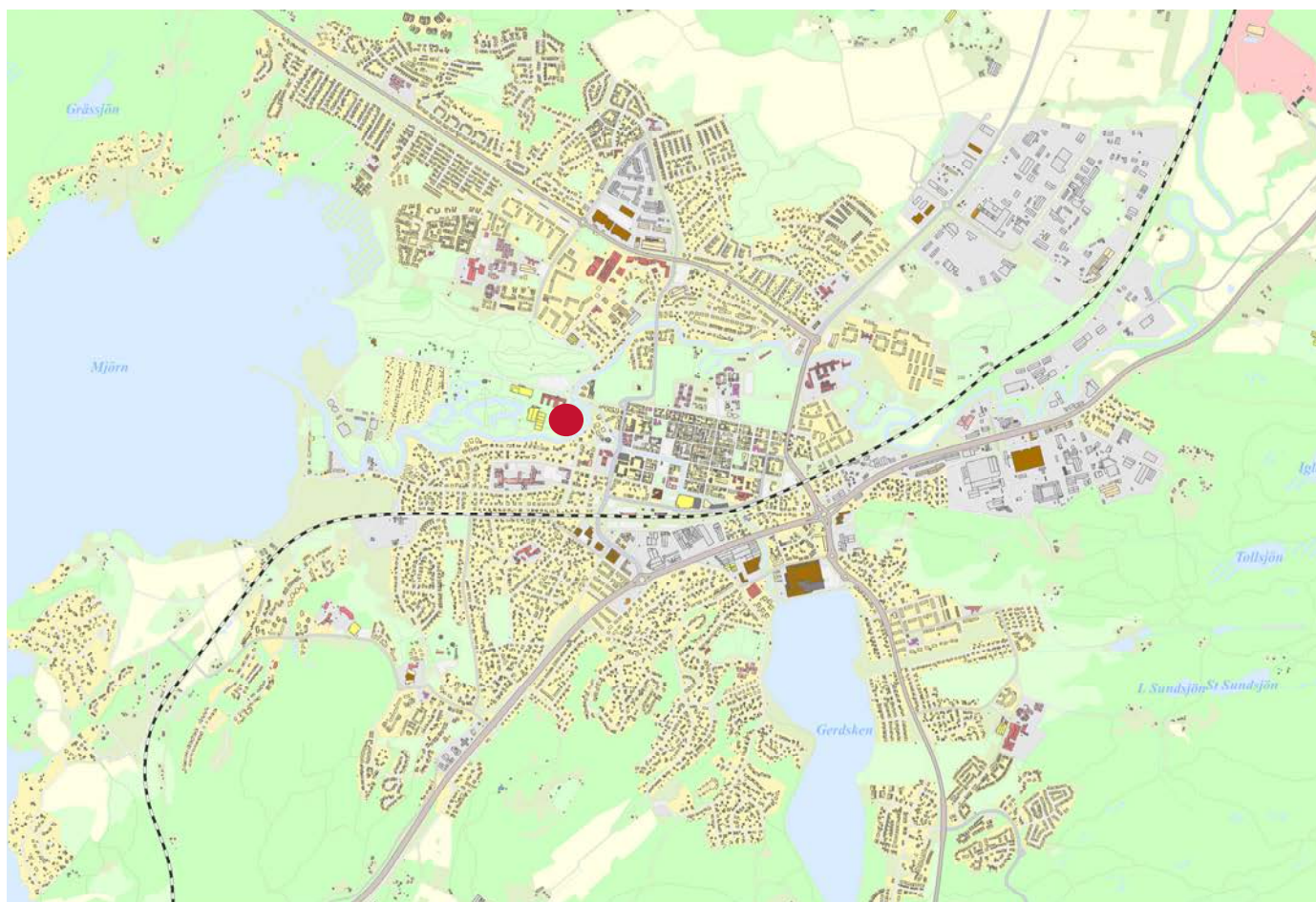
I översiktsplanen är planområdet utpekad som värdefull kulturmiljö. Den östra delen av planområdet (Sörhaga 2:2, Sörhaga 2:3 och delar av Sörhaga 2:1 och Sörhaga 2:4) är också utpekad som *sammanhängande område med värdefull natur*. Detaljplanen överensstämmer i huvudsak med översiktsplanen men avviker till viss del då mark som pekas ut som *sammanhängande område med värdefull natur*, kan användas för skolverksamhet i och med detaljplanen.

Den nya förskolan ska kunna inrymma ca 120 barn, vilket motsvarar sex avdelningar. Planområdet ligger inom ett område där det finns risk för översvämning från Sävån. Byggnader ska därför uppföras med vattentät konstruktion till +62,0 meter över nollplanet.

Delar av befintlig vändslinga som idag fungerar som tillfart till skolområdet övergår från gatumark till kvartermark och regleras som skola. Kommunen säljer därmed marken till Fabs AB. Vändslingan byggs om och förlängs.

Erosion i slänten vid Sävån finns idag främst i anslutning till brostödet i norra delen av området samt strax söder ut. Befintligt erosionsydd vid Sävån behöver därför kompletteras och förlängas.

Strandskydd från Sävån råder inom planområdet. Strandskyddet upphävs inom planområdet förutom inom parkmarken närmast Sävån.



Planområdet markerat med rött.

Innehåll

Sammanfattning	2	6. Risker och störningar på platsen	23
Planprocessen	3	7. Konsekvenser	24
1. Inledning	4	8. Tidigare ställningstaganden	32
2. Bebyggelse	5	9. Genomförande	33
3. Gator och trafik	9	10. Administrativa frågor	37
4. Mark och vatten	14		
5. Teknisk försörjning	22		

Planprocessen

Planprocessen regleras av Plan- och bygglagen och den består av flera olika skeden. Denna detaljplan tas fram enligt utökat förfarande.

Samråd

Kommunen ska samråda detaljplaneförslaget med bland andra Länsstyrelsen, Lantmäterimyndigheten, kända sakägare och boende som berörs. Samrådets syfte är att samla in information, önskemål och synpunkter som berör planförslaget i ett tidigt skede i detaljplanearbetet. När samrådet genomförts kan planförslaget justeras utifrån de synpunkter som kommit in för att bättre anpassa förslaget till förutsättningarna på platsen.

Synpunkter från samrådet redovisas i en samrådsredogörelse.

Granskning

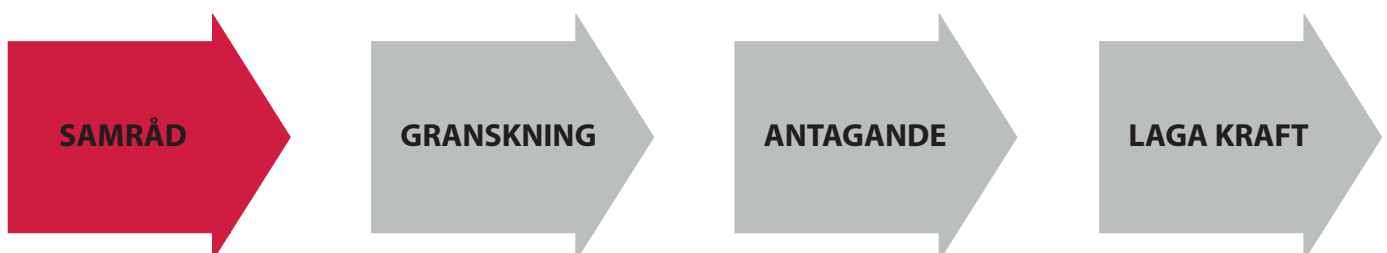
När ett förslag till detaljplan har varit på samråd och redigerats efter inkomna synpunkter ska det färdiga förslaget vara tillgängligt för granskning. Inför granskningen ska kommunen underrätta dem som berörs av förslaget, till exempel sakägare, boende och övriga som har yttrat sig under samrådet om förslaget till detaljplan.

Synpunkter från samrådet och granskningen redovisas i ett granskningsutlåtande.

Antagande och laga kraft

Detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Efter antagandet har ej tillgodosedda sakägare under tre veckors tid möjlighet att överklaga detaljplanen. Därefter vinner planen laga kraft om den inte överklagas.

Detaljplanen befinner sig just nu i samrådsskedet.



Planbeskrivning

1. Inledning

Planens syfte

Syftet med planen är att möjliggöra byggnation av en ny förskola som ska kunna ersätta befintlig, temporär förskola. Syftet är också att anordna en tillräckligt stor förskolegård samt att skapa bra tillgänglighet för gående och cyklister till förskolan.

Planhandlingar

Den juridiskt bindande handlingen är plankarta med bestämmelser. Till detaljplanen bifogas en Planbeskrivning och en Illustrationskarta. Dessa har ingen rättsverkan utan ska underlätta förståelsen av planen och vara vägledande vid tolkningen av den.

Efter att samråd har skett och planförslaget varit tillgängligt för granskning upprättas också ett Granskningsutlåtande med samtliga skriftliga synpunkter på förslaget. En övrig handling är en Fastighetsförteckning.

Uppdrag

Kommunstyrelsen beslutade 2019-11-25 om planprioritering. Uppdraget att upprätta denna detaljplan ingår i prioriteringslistan.

Gällande detaljplan

För området gäller "Detaljplan för Alingsås, Nohaga park", vilken vann laga kraft 2012-02-14.

Den gällande planen för planområdet anger "Park", "Skola" och "Idrott, inklusive byggnader för teknisk försörjning", samt prickmark. Prickmark innebär att marken inte får bebyggas. Inom området finns också bestämmelsen "u" vilken innebär att marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar och bestämmelsen "z" vilken innebär att tillfällig körbar förbindelse och parkering får anordnas vid evenemang.

I planområdets östra del finns också en byggrätt för "Skola, dessförinnan bostäder" till en högsta totalhöjd om 7 meter. Den norra delen av planområdet har bestämmelserna "Infartsgata" och "Gång- och cykelväg".

Genomförandetiden för gällande detaljplan gäller fram till 2027. Den nya detaljplanen ersätter gällande detaljplan i berörda delar.

Planområdet

Planområdet ligger ca 0,5 km från Alingsås stadskärna i stadsdelen Sörhaga. Planområdet är ca 1,2 ha stort och omfattar delar av fastigheten Sörhaga 2:4 (delar av skolgården vid Nohagaskolan) vilken ägs av Fabs AB och Sörhaga 2:1 (gata och delar av Nohagaparken), som ägs av kommunen. Även fastigheterna Sörhaga 2:2 och Sörhaga (ägda av kommunen) ingår i planområdet. Inom Sörhaga 2:2 och Sörhaga 2:3 finns två bostadshus som tidigare fungerat som vaktmästarbostäder. Inom planområdet finns idag en temporär förskola.

I anslutning till planområdet finns Nohagaskolan, Nohaga parkbad, tennishall och ishall.

Nyttjanderätt för förskolegård till förmån för den temporära förskolan finns inom planområdet (fastigheten Sörhaga 2:1, ägd av Alingsås kommun). Nyttjanderätten innebär att Fabs AB kan använda delar av kommunens fastighet, Sörhaga 2:1 som förskolegård. Nyttjanderätten ska upphävas i samband med denna detaljplan.



Planområdet inringat med rött.

Översiktsplan

I den kommuntäckande översiktsplanen har avvägningar gjorts mellan de motstående allmänna intressena att bevara naturvärden och rekreationsområden samt att exploatera mark som är lämplig för bebyggelse. Översiktsplanen antogs av Kommunfullmäktige den 31 oktober 2018.

I översiktsplanen är planområdet utpekad som *värdefull kulturmiljö*. Den östra delen av planområdet (Sörhaga 2:2, Sörhaga 2:3 och delar av Sörhaga 2:1 och Sörhaga 2:4) är också utpekad som *sammanhängande område med värdefull natur*.

Detaljplanen överensstämmer i huvudsak med översiktsplanen men avviker till viss del då mark som pekas ut som *sammanhängande område med värdefull natur*, kan användas för skolverksamhet i och med detaljplanen.

Enligt beskriven målbild i översiktsplanen ska invånarantalet växa på ett hållbart sätt, så att bebyggelsestrukturen främjar gång- cykel och kollektivtrafik. Detta innebär att huvudparten av ny bebyggelse ska tillkomma i anslutning till befintliga orter och i lägen med bra kollektivtrafik.

2. Bebyggelse

Befintlig bebyggelse

Planområdet omfattar delar av skolgården (bl.a. halva fotbollsplanen) vid Nohagaskolan, vilken är en 7-9 skola (ca 400 elever) med integrerad grundsärskola. Inom planområdet finns också en temporär förskola med två avdelningar (ca 40 barn). Inom den östra delen av planområdet finns två bostadshus (småhus) från 1960-talet med lummiga trädgårdar som tidigare fungerat som vaktmästarbostäder.

Nohagaskolan ligger utmed Nohaga allé och merparten av skolgården finns söder om skolan. Inom skolområdet finns fotbollsplan, ishall, tennishall, Nohagahallen (sporthall) och Nohaga parkbad.

Skyddsrum

Under Nolhagaskolans huvudbyggnad finns flera skyddsrum. Vid bygglovsprövning bör därför samråd ske med sakkunnig expert inom området.

Bostäder

Området söder om planområdet och Säveån ingår också i stadsdelen Sörhaga. Område präglas av Albert Lilienbergs stadsplaneideal, den engelska trädgårdsstaden. I området finns bostäder i form av friliggande villor från framför allt 1910-talet till 1930-talet men även småhus från senare årtionden finns. Nordost om planområdet och Nolhagagatan finns flerfamiljsbostäder i fem våningar från 2000-talets början och öster om planområdet finns stadskärnan där bostadsbebyggelse av varierad form och från olika tidsåldrar, finns.

Befintlig service

Ca 1 km från planområdet finns Alingsås stadskärna där ett större utbud av service i form av livsmedelsbutik, vårdcentral, handel m.m. finns.



Nolhagaskolan, vy från skolgården



Nolhagaskolan, vy från Nolhaga allé



Befintlig, temporär förskola



Nolhaga parkbad



Flerfamiljshus nordost om planområdet.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Planområdet ligger naturskönt i anslutning till Sävån och Nohaga park där Nohaga slott finns. Slottet är uppfört från 1879-1880 och ritad i italiensk nyrenässansstil. Nohaga park och planområdet pekas i Kulturmiljöprogrammet och översiktsplanen ut som en kulturhistoriskt värdefull miljö. Särskild hänsyn till anpassning av kulturmiljöns värden ska tas vid förändringar inom området.

Två bostadshus som tidigare fungerat som vaktmästarbostäder inom fastigheterna Sörhaga 2:2 och Sörhaga 2:3 är byggda i blåbetong, vilket ett material som avger radon. Av denna anledning kan de inte sparas, utan måste rivas. Fastigheterna kommer istället att användas som förskolegård.



Bebyggelse inom Sörhaga 2:2 och 2:3.

Ny bebyggelse

Ny förskola

Planförslaget ger möjlighet att uppföra en ny förskola som kan ersätta temporär förskola. Den nya förskolan ska kunna inrymma ca 120 barn, vilket motsvarar sex avdelningar. Förskolan förses med två gårdar som vid behov kan avskiljas. Området regleras med användningen skola i detaljplanen. Största byggnadsarea regleras till 850 kvm vilket är ytan som förskolan upptar i markplan. Utöver största byggnadsarea får komplementbyggnader som förråd, miljöhus och cykelparkering byggas. Då detaljplanen möjliggör en stor förskola med ca 120 barn behövs en förskolegård som kan delas upp. För att säkerställa att detta kan tillskapas och att angöring med tunga fordon kan ske på ett trafiksäkert sätt vid förskolan och Nohagaskolan, finns prickmark och korsmark i plankartan som styr placeringen av huvudbyggnaden.

För att begränsa andelen skolgård som behöver tas i anspråk för ny förskola och därmed spara så mycket friyta som möjligt för eleverna så medger detaljplanen att förskolan byggs till en högsta nockhöjd av 15 meter över nollplanet. Detta motsvarar två våningar. Nockhöjden reglerar byggnadens högsta tillåtna höjd upp till nocken.

Området ligger inom ett område där det finns risk för översvämning från Sävån. Byggnader ska därför uppföras med vattentät grundkonstruktion upp till +62,0 meter över nollplanet (geoteknisk utredning gjord av Cowi, 2019-12-19).

Gestaltning

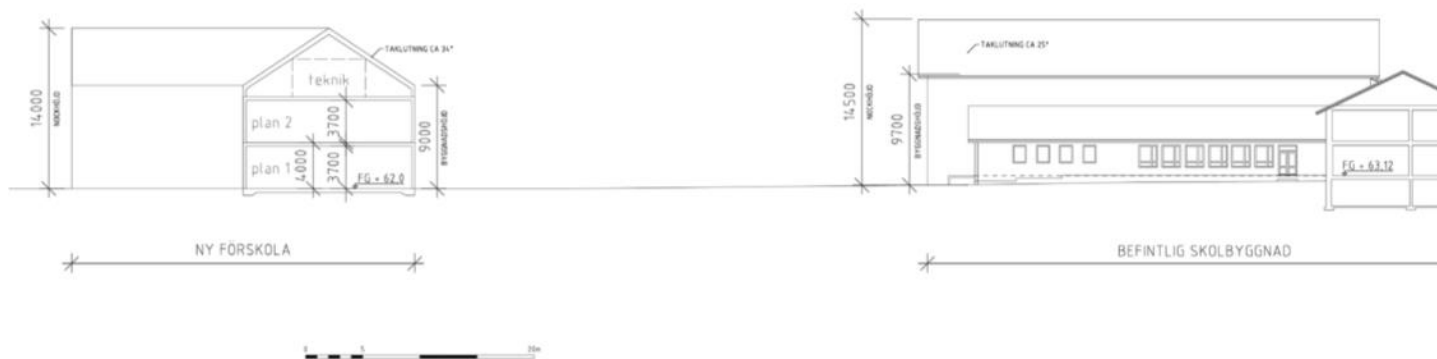
Nolhagaskolan, som är byggd runt 1960, är i en till tre våningar och har fasad i gult tegel samt sadeltak som är täckt med tegel. Skolan har en tidstypisk utformning med arkitektoniska kvalitéer och är intressant ur arkitekturhistorisk synpunkt. Skolan är ritad av arkitekt Paul Hedqvist, en under mitten av 1900-talet välanslitad skolhusarkitekt. Runt 60 skolor runt om i landet är uppförda efter hans ritningar. Mer kända byggnader signerade av honom är DN-skrapan och Västerbron i Stockholm. Hedqvist var förespråkare av funktionalismen och hans formspråk karakteriseras av kvadratiska proportioner och block som volym. Detta känns igen i Nolhagaskolan, ett värdefullt arkitektur arv att förhålla sig till och inspireras av. Från Nolhagaskolans tegelarkitektur kan inspiration finnas till hur man i den nya förskolebyggnaden hanterar volymen, byggnadens kropp samt fasad- och takmaterial.



Nolhagaskolan

Nolhagaskolan

Eftersom planområdet i översiktsplanen pekas ut som en kulturhistoriskt värdefull miljö är det viktigt att den nya förskolan och Nolhagaskolan samspelar. Utformningen av den nya förskolan regleras till viss del med planbestämmelser. Fasaderna på förskolans huvudbyggnad ska i huvudsak vara av puts, tegel eller trä. Taket på förskolans huvudbyggnad ska inte vara pulpettak eller motstående pulpettak (dvs. pulpettak som lutar mot varandra).



Sektion genom möjlig utformning av ny förskola (till vänster) och Nolhagaskolan till höger. Nockhöjder och byggnadshöjder är angivna i mm. Sektion gjord av Kaka arkitekter.

Energieffektiva byggnader

”Riktlinjer för miljöanpassat byggande” har antagits av Alingsås kommunfullmäktige 2011. De övergripande målen är att begränsa vår klimatpåverkan och att byggnader inte ska påverka människors hälsa negativt. Vad gäller energianvändning krävs bättre energieffektivitet än gällande byggnorm.

Terränganpassning

Bebyggelsen ska anpassas till terrängen så långt det är möjligt och nivåförändringar tas upp genom olika höga socklar, suterrängvåningar, grundläggning på plintar o.dyl. Vid p-platser tas större nivåskillnader upp med stödmurar och uppfyllnader. Genom att sträva efter att inte göra om terrängen kan befintlig vegetation sparas i högre grad.

Komplementbyggnader

Komplementbyggnader ska placeras minst 1 meter från fastighetsgräns. Komplementbyggnader kan placeras inom den korsprickade marken. Inom korsprickad mark medges även mur, plank och bullerskärm. Parkering medges också om inget annat anges.

Tillgänglighet

Inom större delar av planområdet är marken relativt plan men mellan befintlig vändslinga och cykel- och gångvägen i Nolhaga park i öster, sluttar marken ner mot Sävån.

Lokaler ska alltid vara tillgängliga för rörelsehindrade. Markplaneringen skall utföras så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan nå målpunkter som entréer m.m. utan problem.

Föreskrifter finns i Boverkets Byggregler, BBR. Ramp med maximal lutning 1:20 ska kunna anordnas till entré vid behov enligt VG-regionens riktlinjer

Ljussättning

Riktlinjer för ljussättning finns i Alingsås Ljusguide samt i rapporten ”Tryggt och jämställt ljus”. Ljussättningen bör gestalta rummet, framhäva karakteristiska detaljer/miljöer och underlätta orientering. För belysning på kvartersmark och längs gång- och cykelstråk används stolpar med ca 4 m höjd till armaturen, alternativt låga pollare eller vägghängning på byggnader. Samtliga armaturer inom kvarteret bör ha en enhetlig karaktär för att upplevelsemässigt hålla samman området. Ljuskällor ska ha god färgåtergivning och neutral färgtemperatur. Att armaturerna är väl avbländade är viktigt för att inte förstöra människors mörkerseende så att delområden med lägre ljusnivåer upplevs som alltför mörka och otrygga. Enligt 8 kap 3 § plan- och bygglagen ställs krav på ljusanordningar likaväl som på byggnader. Kommunens antagna riktlinjer tillämpas vid bygglovsprövning.

3. Gator och trafik

Befintligt gatunät, angöring och trafikmängder

Gatunät och angöring

Angöring till planområdet sker via korsningen Nolhagagatan, Nolhaga allé och Sidenvägen. Från korsningen, vilken är en upphöjd fyrvägs korsning med högerregel, leder en infartsgata i form av en vändslinga, trafiken in till befintlig, temporär förskola. Vändslingan används idag även av föräldrar som skjutsar sina barn med bil till Nolhagaskolan.

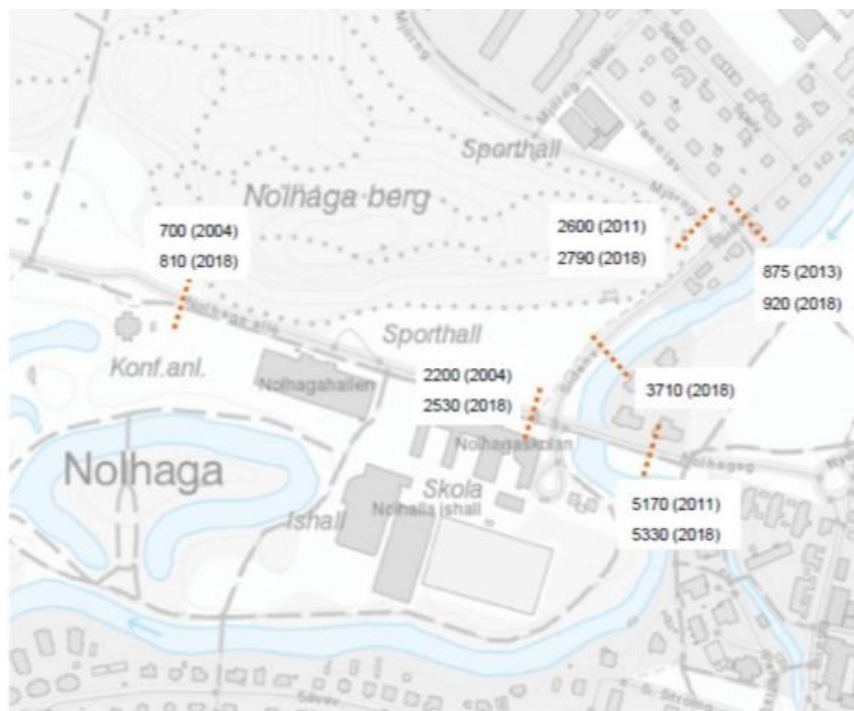
För Nolhagagatan och Sidenvägen är hastighetsbegränsningen 40 km/h och för Nolhaga allé är hastighetsbegränsningen 30 km/h.

Trafikmängder

En trafikutredning för Sörhaga har gjorts av Cowi 2019-01-31. Kommunala trafikmätningar har utförts på Nohaga allé, Sidenvägen, Nohagagatan och Mjörngatan 2004, 2011 samt 2013. För att få fram trafikmängder för 2018 på Nohaga allé och Sidenvägen har trafikmängderna räknats upp från mätningarna ovan med hjälp av Trafikverkets generella uppräkningsstal för trafikökning.

Ett antagande om trafikflödet för Sidenvägens södra del har gjorts. Antagandet bygger på att trafiken till/från Mjörngatan och Sidenvägens norra del även passerar Sidenvägens södra del. Den södra delen av Sidenvägen trafikeras då av 3710 fordon per dygn (uppräknad trafik 2018).

Nohaga allé trafikeras av 2530 fordon per dygn (uppräknad trafik 2018). Vid Nohagagatan gjordes en trafikmätning 2018 vilken visar att 5330 fordon per dygn trafikerar gatan.



Trafikmängder

Trafikalstring, trafiksystemets robusthet och ny tillfart

Trafikalstring och trafiksystemets robusthet

I trafikutredningen för Sörhaga (Cowi 2019-01-31) har trafiksystemets robusthet till följd av trafikalstringen till den nya förskolan, studerats genom en kapacitetsanalys.

Trafikalstring 'hög' har använts i kapacitetsanalysen. Det är emellertid osannolikt att trafikalstring 'hög' inträffar. Trafikalstring 'hög' innebär 2,0 bilresor per barn och dygn till den nya förskolan samt att 90 procent av lämning respektive hämtning ske under förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimme. Trafikalstring 'hög' innebär också att samtliga barn är på plats, ingen samåkning äger rum samt att alla barn åker bil till förskolan alla dagar i veckan.

Ca 21 pedagoger antas arbeta vid den nya förskolan, vilket motsvarar 3,5 pedagoger per 20 barn (motsvarar planerad personaltäthet för förskolor enligt SKL). För personalen gäller 0,8 bilresor per sysselsatt och dygn. Hälften av de anställda antas anlända till förskolan under förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimme.

Kapciticsanalysen visar att korsningen Nolhaga allé, Nolhagagatan och Sidenvägen klarar trafikallstring 'hög'. För att ta höjd för ytterligare trafikökning till det nya öppnade Nolhaga parkbadet har en känslighetsanalys för korsningen gjorts. Känslighetsanalysen visar att korsningen utöver trafiken till den nya förskolan (trafikallstring "hög"), klarar ett ytterligare tillskott av trafik på 35 procent i respektive anslutning.

Korsningen i sin nuvarande utformning, bedöms därmed klara tillkommande trafik till den nya förskolan och Nolhaga parkbad.

Ny tillfart

Delar av befintlig vändslinga som fungerar som tillfart till skolområdet övergår från gatemark till kvartermark och regleras som skola. Kommunen säljer därmed marken till Fabs AB. Vändslingan byggs om och förlängs.

Då befintlig vändsling idag används av föräldrar som skjutsar sina barn med bil till Nolhagaskolan avsätts utrymme för att kunna anordna en mer ordnad avsläppningszon för upp till fyra bilar i den västra delen den nya tillfarten. Hämtning och lämning av elever på Nolhagaskolan sker idag även vid andra platser runt om skolan.

Nödvattenstation ska anläggas söder om planområdet. Kommunen tecknar avtal med exploitören vilket reglerar att kommunen ges rättigheten att nyttja kvartersmarken för att kunna angöra nödvattenstationen med tunga fordon.



Skolområdet idag. Planområdet inringat med rött.

Gång- och cykeltrafik

Längs den södra sidan om Nolhaga allé finns gång- och cykelväg och längs den norra sidan finns gångväg. Gång- och cykelväg finns längs den västra sidan om Sidenvägen och även på båda sidor om Nolhagagatan. Cykelvägen längs den södra delen av Nolhagagatan försätter längs befintlig vändslinga och vidare in i Nolhaga park.

När vändslingan byggs om, breddas den del av gång- och cykelvägen som kommer finnas längs med vändslingan, med ca 1 m.

Övergångsställen samt cykelpassager finns över Sidenvägen och befintlig vändslinga som leder trafiken in till skolområdet. Gångpassage finns över Nolhaga allé.



Befintlig gång- och cykelpassage över Nolhagagatan och vändslinga som leder trafiken in till skolområdet.



Befintlig vändslinga som leder trafiken in till skolområdet.



När vändslingan byggs om breddas den del av gång- och cykelvägen som kommer finnas längs med vändslingan, med ca 1 m.

Söder ifrån kan gående och cyklister angöra planområdet via befintlig gång- och cykelväg som sträcker sig från Rönnvägen i Sörhaga och genom Nolhaga park. Gång- och cykelvägen i Nolhaga park är sammankopplad med en asfalterad yta för gående och cyklister inom skolområdet (öster om tennishallen).

Alingsås järnvägsstation ligger cirka en kilometer från planområdet. Till stationen tar det cirka tio minuter att gå och cirka tre minuter att cykla från planområdet. Inom planområdet kan yta för gående och cyklister anordnas längs den östra sidan i vändslingan när denna byggs om. Ytan kan sammanlänkas med befintlig gång- och cykelväg som sträcker sig genom Nolhaga park och vidare öster ut längs med Nolhagagatan. Yta som fungerar som gångpassage för högstadiel elever som blir avsläppta vid avsläppningszonen i den ombyggda vändslingan, kan anordnas på den västra sidan i vändslingan.

Kollektivtrafik

Vid Sidenvägen finns en busshållplats (Nolhaga skola). Stadsbusslinje 1 samt skolskjutslinjerna 565 och 566, trafikerar hållplatsen. Linje 1 avgår ca varje kvart under dagtid. Under kvällar och helger avgår linje 1 ca en gång i timmen.

Parkering för bilar

Parkering för besökare och personal kan anordnas i anslutning till den nya förskolan. Parkering medges inom prickad och korsprickad mark om inget annat anges. Parkeringsbehovet för förskolor kan antas vara större än för skolor då föräldrar antas parkera ca 15 minuter för att hämta och lämna sina barn till skillnad från vid skolor där parkering inte alltid är nödvändig utan hämtning och lämning t.ex. kan ske via en avsläppningszon. Parkeringsbehovet för ny förskola har därför utretts i trafikutredningen för Sörhaga (Cowi, 2019-01-31).

Parkeringsbehovet för den utbyggda förskolan baseras på antalet fordon under förmiddagens maxtimme vid vändslingan vid den nya förskolan. Två olika scenarion för fordonsrörelser under förmiddagens maxtimme har studerats, ett utifrån trafikstring låg (1,5 bilresor per barn och dygn varav 90 procent av lämning/hämtning under maxtimmen) och ett utifrån trafikstring hög (2,0 bilresor per barn och dygn varav 90 procent av lämning/hämtning under maxtimmen).

Förmiddagen väljs då erfarenheter visar på att vårdnadshavare förutsätts anlända till förskolan för lämning under en kortare tidsperiod på morgonen, än under hämtning på eftermiddagen. Det är också troligt att trafiken inte är jämt fördelad under maxtimmen, det troliga är att det är fler som kommer klockan 07.45 till skillnad från klockan 7.15. Därmed antas att 30 procent av vårdnadshavarna anländer under maxkvarten. Beräkningen av parkeringsbehovet har utgått ifrån hälften av fordonsrörelserna (då vårdnadshavare kör därför från efter lämning och hämtning) och som beskrivs ovan att 30 procent av vårdnadshavarna anländer under maxkvarten samt personalens behov för parkering.

Ca 21 pedagoger antas arbeta vid den nya förskolan. För personalen gäller 0,8 bilresor per sysselsatt och dygn. Hälften av de anställda antas anlända till förskolan under maxtimmen. Till skillnad från vårdnadshavare har de anställda endast en fordonsrörelse då deras bilar förväntas stå parkerade under hela arbetsdagen.

Parkeringsbehovet för den nya förskolan (120 barn) för trafikstring låg är ca 33 parkeringsplatser och ca 41 parkeringsplatser för trafikstring hög. Då det är högst osannolikt att trafikstring hög inträffar, bedöms parkeringsbehovet vara ca 33 parkeringsplatser. Situationsplanen nedan visar att ca 37 parkeringsplatser (var av två av dessa är tillgänglighetsanpassade), kan anordnas inom planområdet. Det är dock vid bygglovsprövningen som aktuellt behov fastställs och det avgörs om tillräckligt med parkeringsplatser kan skapas vid byggandet.

Parkering för cyklar och barnvagnar

Tillräckligt med cykelparkering ska redovisas vid bygglovsprövning. Cykelparkeringsnorm saknas för förskola men 20-25 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm bruttoarea kan vara vägledande vid bygglovsprövning.

Cykelparkering och barnvagnsparkering kan anordnas i nära anslutning till den nya förskolans entréer t.e.x. inom den prickade eller korsmarkerade marken i detaljplanen. Platserna bör vara tillräckligt stora, säkra och väderskyddade.

Räddningsvägar

Räddningstjänstens fordon ska kunna parkeras inom 50 meter från byggnaders angreppsvägar. Räddningsvägen måste vara hinderfri och ha en bredd på minst 3,5 m och en fri höjd på minst 4,5 m. Den nya vändslingan inom kvartersmarken kommer även att fungera som räddningsväg för utryckningsfordon.

Utrymningsväg från Nolhagaskolan finns idag i den östra delen av huvudbyggnaden. En trappa finns från byggnaden ner till en markyta vid befintlig vändslinga. Av utrymningskäl behöver en markyta fortsättningsvis finnas nedanför utrymningsvägen. Markytan kommer även att fungera som gångpassage för högstadiel elever som blir avsläppta vid avläppningszonen i vändslingan.

Riksintresse kommunikationer

Planområdet berörs inte av riksintresse för kommunikationer.

4. Mark och vatten

Natur och vegetation

Sammanhängande område med värdefull natur och naturvårdsområde

Området vid Sävåns stränder är i översiktsplanen utpekade som ett sammanhängande område med värdefull natur och klassas som naturvårdsområde. Naturvårdsområdet har klassningen B och bedöms inhysa mycket värdefull natur men kan inte likställas med ett naturreservat och är inte skyddat enligt miljöbalken. Det är endast en mindre del av planområdet (östra delen), som berörs av naturvårdsområdet.

Inom området där den nya förskolan och förskolegården ska uppföras bedöms inga skyddsvärda biotyper eller skyddade arter finnas.

Vegetation inom fastigheterna Sörhaga 2:1 2:2, 2:3 och 2:4.

En naturvärdesbedömning med förslag till skötselåtgärder togs fram för Nolhaga 1993 (Scandiaconsult Väst AB och Naturcentrum AB, 1993) där hela Nolhagaområdet (inklusive planområdet) studerats översiktligt. Syftet med rapporten var bl.a. att lokalisera områden med höga naturvärden. De partier av Nolhaga som hyser värdefull natur har studerats närmare i syfte att utarbeta sköselförslag för att vårda områdenas naturvärden. Planområdet har dock inte studerats närmare då detta område inte ansågs inhysa värdefull natur.

I naturvärdesbedömningen finns en bilaga ”Naturtypsinventering över Nolhaga”. I naturtypsinventeringen benämns delar av planområdet om trivial lövskog, bestående av blandad lövskog av främst björk, asp, rönn, klibbal, sälj men även hägg och oxel.

Inom fastigheterna Sörhaga 2:2 och 2:3 finns de två bostadshusen som tidigare fungerat som vaktmästarbostäder. I befintliga trädgårdar finns bland annat tall, avenbok, kastanj samt ett par fruktträd och buskar.

Inom den östra delen av fastigheten Sörhaga 2:4 finns blandad lövskog av bland annat björk, rönn, al och hägg. Lönn, alm, och kastanj förekommer också.

Byggrätten för den nya förskolans huvudbyggnad eller parkeringsplatser kommer inte att medges i den östra eller södra delen av planområdet utan området kommer att användas som förskolegård. Befintlig vegetation inom den nya förskolegården bör i så stor utsträckning som möjligt sparas för att möjliggöra lek i naturmiljö. Träd som bör bevaras finns illustrerade i illustrationsplanen. Försiktighetsåtgärder som skonsamma metoder för schaktning bör vidtas och byggstaket bör sättas upp för att skydda träd under byggnationen.

Inom Sörhaga 2:1 (befintlig vändslinga/gatumark) finns idag tre björkar som kommer att behöva tas bort när den nya tillfartsvägen byggs. Eftersom träden inom befintlig vändslinga samt träden i trädgårdarna på fastigheterna Sörhaga 2:2 och 2:3 idag står på kommunal mark gäller Trädplan för Alingsås kommun (antagen 2012). Trädplanen kan ses som en arbetsplan för renovering, bevarande och utveckling av stadens trädbestånd.

Enligt Trädplanen ska de träd som behöver tas ner ersättas enligt principen ”ett träd ner, tre nya upp”. Nya träd ska planteras inom kommunal mark, i närheten och väl synliga från den plats där de träd som behöver tas ner, står idag.

Värdefull natur i närområdet

Cirka 900 meter från planområdet finns Nollhagaviken liksom alkärret, det s.k. ”Kongo” vilka är naturreservat och Natura 2000-område. Naturreservatets syfte är att bevara våtmarksmiljön och därtill knutna ornitologiska och botaniska värden samt säkra förutsättningarna för ett naturorienterat friluftsliv. Planförslaget bedöms inte påverka Nollhagavikens naturreservat eller Natura 2000-områdets hydrologi, trädkontinuitet och liknande på ett betydande sätt. Tillstånd enligt 7 kap 28a § miljöbalken bör därför inte behövas.



Träd inom förskolegården ger skugga och möjliggör lek i naturmiljö.

Vatten

I anslutning till planområdet finns Säveån. Ån är 70 km lång från sjön Säven till utloppet i Göta älv. Säveån är kommunens största vattendrag och avvattnar stora delar av dess yta. På sin väg till Göta älv passerar den Mjörn, Sävelången och Aspen.

Lek och rekreation/Friytor

Friytor för lek och utevistelse ska finnas för förskoleverksamheten. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering ska man, enligt PBL 8:9, i första hand ordna friyta.

Kommunen bestämmer enligt PBL vad som är tillräckligt stor friyta lämplig för lek och utevistelse och det är i detaljplaneringen som behovet av friyta ska vägas gentemot andra enskilda och allmänna intressen.

Boverkets allmänna råd (2015:1) om friyta för lek och utevistelse vid fritidshem, förskolor, skolor eller liknande verksamhet och Boverkets rapport ”Gör plats för barn och unga” (2015) anger riktlinjer för anordnande och placering av friytor. Friyta för lek och utevistelse omfattar den yta som barnen kan använda på egen hand vid sin utevistelse och därmed inte parkeringsplatser och ytor avsedda för lastning och lossning till exempel. Vid planering av friytor för lek och utomhusvistelse bör man särskilt beakta friytans storlek, utformning, tillgänglighet och säkerhet samt förutsättningar för att bedriva ändamålsenlig verksamhet. Med ändamålsenlig verksamhet avses att friytan ska kunna användas till lek, rekreation samt fysisk och pedagogisk aktivitet för den verksamhet som friytan är avsedd för. Om tomten är bebyggd får kraven anpassas och tillgodoses i skäligen utsträckning.

Friytans placering

Då detaljplanen möjliggör en stor förskola med ca 120 barn behövs en förskolegård som kan delas upp. Friytan (förskolegårdarna) kommer att ligga i direkt anslutning till huvudbyggnaden och barnen kan på ett enkelt och trafiksäkert sätt ta sig dit på egen hand eller tillsammans med personalen.

Friytans storlek

Boverket framhåller att vid bedömningen om friytan är tillräckligt stor bör hänsyn tas till både storleken på friytan per barn och till den totala storleken på friytan. Ett rimligt mått på friyta är 40 m² per förskolebarn. Cirka 44 m² friyta per förskolebarn kan tillskapas inom planområdet.

Eftersom delar av Nollhagaskolans skolgård kommer att tas i anspråk är det viktigt att titta på hur mycket friyta som blir kvar efter att den nya förskolan byggts. För grundskolor anger Boverket att 30 m² per elev är ett rimligt mått på friyta. Idag finns det cirka 34 m² friyta per elev. När förskolan byggts kommer det finnas cirka 24 m² friyta per elev. Då Nollhagaskolan redan är etablerad inom planområdet är 24 m² friyta per barn ett godtagbart fränsteg från riktlinjen om 30 m² friyta per elev. För att inte ta i anspråk mer skolgårdsyta än nödvändigt, byggs den nya förskolan i två våningar.

För att säkerställa att tillräckligt stor friyta kan tillskapas finns planbestämmelser som reglerar storleken och utbredningen av bebyggelsen samt att förskolegården inte får användas för bilparkering.

Friytans kvalitéer varierad terräng och vegetation

Inom den nordöstra delen av den nya förskolegården finns vegetation i form av träd och buskar som fungerar som skydd mot sol och skapar möjlighet för lek i naturmiljö. Träden pekas ut i illustrationskartan och bör bevaras.

Inom den del av gården som kommer att ligga på befintlig fotbollsplan saknas idag vegetation vilket innebär att gården under stora delar av dygnet kommer att vara förlagd i solljus. För att få mer gynnsamma värme- och skuggförhållanden på gården bör därför träd planteras.

Friytans kvalitéer- tillgänglighet

Alla barn ska kunna använda och vara delaktiga i utemiljön på skolgården. Tillgänglighet är en förutsättning för att alla barn ska kunna ta sig fram på gården och det ska vara lätt att orientera sig så att man känner sig trygg. Barn med funktionsvariation kan ha svårigheter med att sortera sinnesintryck vilket kan leda till trött-het och koncentrationssvårigheter. Utemiljön behöver därför innehålla bl.a. reträttplatser som erbjuder paus och återhämtning.

Fornlämningar och kulturminnen

Det finns inga kända fornlämningar eller kulturminnen inom planområdet. Om man vid grävning eller annat arbete påträffar fornlämning föreligger anmälningsplikt enligt Kulturmiljölagen (2 kap. Fornminnen).

Översvämningsrisk, geoteknik och erosion

Översvämningsrisk

Planområdet angränsar till Sävån. Områdets högsta nivå är drygt +62,5 intill befintlig skolbyggnad i västra delen. I anslutning till infarten på området ligger gångvägen på drygt +62. Parkytorna väster om gångvägen ligger runt nivån +60,5. Öster om gångvägen så lutar markytan ner mot Sävån. Den lägsta höjdkurvan i grundkartan ner mot Sävån ligger på +58,5. Höjdnivåer är angivna i höjdsystemet RH2000.

En geoteknisk utredning vilken även behandlar risken för erosion och översvämning, har utförts av Tyréns, 2019-12-19. I utredningen har översvämningskartering, gjord av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap 2019, använts som underlag. Utifrån översvämningskarteringen kan utläsas att vattennivån riskerar stiga till nivån +62, inom planområdet. Sannolikheten för så höga nivåer bedöms vara mycket liten. Högsta kända högvatten i Sävån är +60,1. Vanlig högsta nivå under vintertid är +59,2. Sommaren 2018, vilket var ett mycket torrt år, var vattennivån +57,8. På plankartan regleras att grundkonstruktionen för byggnader ska vara vattentät upp till nivån +62 till följd av översvämningsrisken.

Stabilitetsförhållanden- och sättningsförhållanden samt grundläggning

Undergrunden utgörs av siltig sand till ca 6 m djup enligt utförda undersökningar.

Stabiliteten för planområdet är tillfredsställande både för befintliga förhållanden och uppfyllningar till nivån +62. Risken för skred i planområdet är låg. Med tiden kan erosion medföra mindre skred/jordsläpp i nedre delen av slänterna. För att motverka detta bör erosionsskydd finnas och vara fungerande.

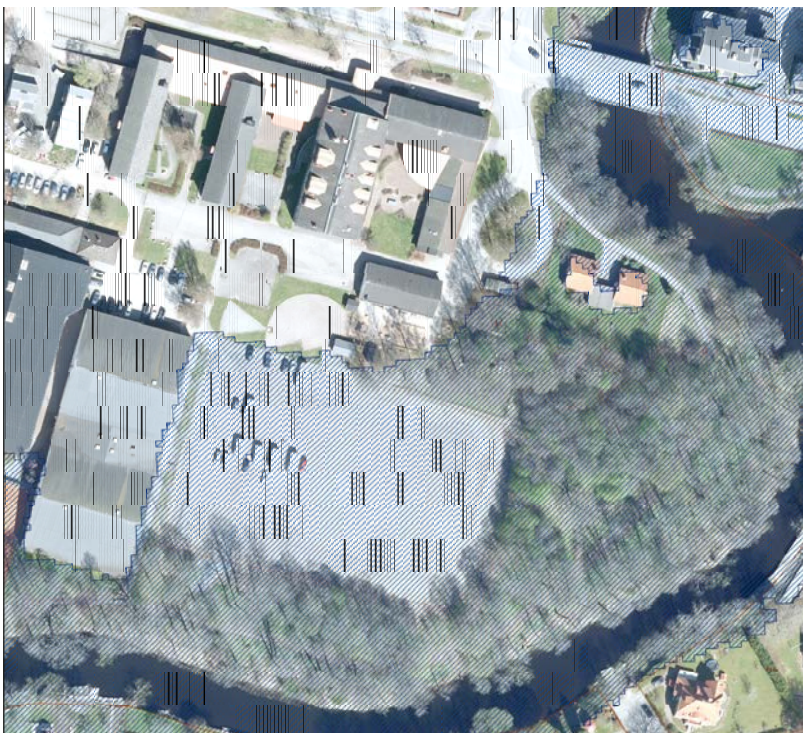
En planbestämmelse om att maximal markbelastning inom parkmarken vid Sävån är 5 kPa, finns i gällande detaljplan och finns också på plankartan i denna detaljplan.

Undergrunden är inte sättningkänslig. Sättningar förväntas bli små och jämna varför inga direkta lutningar kommer uppstå. Vidare utvecklas deformationerna tämligen omgående. Detta innebär att större delen av sättningarna uppstår vid ett normal fyllningsförfarande och sättningarna utbildas innan ytskiktet läggs ut. En uppfyllnad på 1,5 m (30 kPa) förväntas medföra mindre än 0,05 m sättning.

Förskolan rekommenderas att grundläggas på platta på mark med en vattentät konstruktion upp till nivån +62 till följd av översvämningsrisken. Eventuell uppfyllning under förskolan rekommenderas ha en liggetid på minst en månad innan grundläggningsjobbet påbörjas. Detta för att säkerställa att deformationer som genereras av uppfyllningen hinner utbildas innan grundläggningsarbetet utförs.



Inom planområdet råder risk för översvämning. Bilden visar 200-årsflöde.



Inom planområdet råder risk för översvämning. Bilden visar beräknat högsta flöde.

Erosionsskydd

Slänterna ner i Sävån är ca 5 till 7 m höga och lutar ca 1:2,5 till drygt 1:3. Erosion i slänten finns idag främst i anslutning till brostödet i norra delen av området samt strax söder ut.

Längs delar av parkmarken i planområdets östra del finns idag ett erosionskydd (grön sträckning). Erosionskyddet behöver dock kompletteras och förlängas (röd sträckning i bilden). Kompletteringen av erosionskyddet ska anläggas i anslutning till brostöd och söder ut fram till befintligt erosionskydd. Erosionskyddet bör anläggas upp till nivån +59,5 för att klara höga nivåer vintertid. Lämpligen används samma typ av erosionskydd som befintligt (krossmaterial/samkross i grövre fraktioner). Erosionskyddet läggs lämpligen ut från åsidan för att inte skada växligheten högre upp i slänten. Växligheten har i sig en erosionskyddande funktion då dess rötter binder jorden. Jordmånen under nytt erosionskydd schaktas av med försiktighet så att skador på träd/buskar samt deras rötter undviks. Erosionskyddet läggs ut så att en jämn slänt bildas. Detta innebär mindre avschaktning (uppskattningsvis 0,1-0,5 m) på vissa ställen. Erosionskyddet läggs i samma lutning som befintlig, opåverkad slänt. Lutningen ska inte vara brantare än 1:2. Träd och buskar ska i största mån bevaras då deras rötter binder jorden. Erosionskyddet ska vara 0,5 m tjockt.

I utredningen rekommenderas det också att erosionskydd anläggs längs de båda blå sträckorna i figur 15 (kapitel 6.2) där det idag finns jordsläpp. Med tiden kan erosion medföra mindre skred/jordsläpp i nedre delen av slänterna. Eventuell erosion bör hållas under återkommande bevakning. Då de blå sträckningarna endast är rekommendationer och genomförandet av detaljplanen inte bedöms påverka erosionsförhållandena i dessa sträckningar, regleras det inte i detaljplanen. Planbestämmelse om att erosionskydd ska anläggas mellan brokonen och befintligt erosionskydd (röd sträckning), regleras dock i plankartan.



I röd sträckning behöver erosionskydd anläggas.

Anläggandet av erosionskyddet bedöms vara vattenverksamhet som kräver anmälan enligt miljöbalken. Kommunen ansvarar för att skicka in anmälan till länsstyrelsen under detaljplaneprocessen.

Radon

Radon är en ädelgas som ger upphov till joniserande strålning. Radon finns i marken i stora delar av Sverige och kan tränga in i byggnader genom otätheter i grunden eller källaren. Radon kan också avges från alunskifferbaserad lättbetong, s.k. blåbetong, som användes mellan 1929 och 1978. Bostadshusen inom fastigheterna Sörhaga 2:2 och 2:3 är byggda i blåbetong och ska därför rivas och marken istället användas som förskolegård.

Enligt översiktlig inventering utgör marken normalriskområde vad avser radon. Förskola inom normalriskområde ska normalt utföras med radonskyddande konstruktion, alternativt ska motsvarande åtgärder vidtas så att högsta tillåtna radonhalt inte kommer att överskridas i byggnaden. Ansvaret för att bedöma den faktiska radonrisken på varje byggsplats och att vidta tillräckliga skyddsåtgärder åligger den som ska bygga.

Förorenad mark

Historisk utredning av tidigare verksamheter i området har inte gett indikation på att föroreningar finns. Miljöteknisk markundersökning har inte utförts. Om föroreningar påträffas ska, enligt Miljöbalken, Miljöskyddsmyndigheten underrättas om den påträffade föroreningen. Innan avhjälpandeåtgärder vidtas ska åtgärderna anmälas till Miljöskyddsmyndigheten i god tid innan planerad åtgärd. Vid omfattande djupschaktning ska samråd ske med Miljöskyddskontoret angående omhändertagande av schaktmassor.

Riksintresse naturvård

Sjön Mjörn, vilken ligger ca 900 meter från planområdet, är av riksintresse för naturvård.

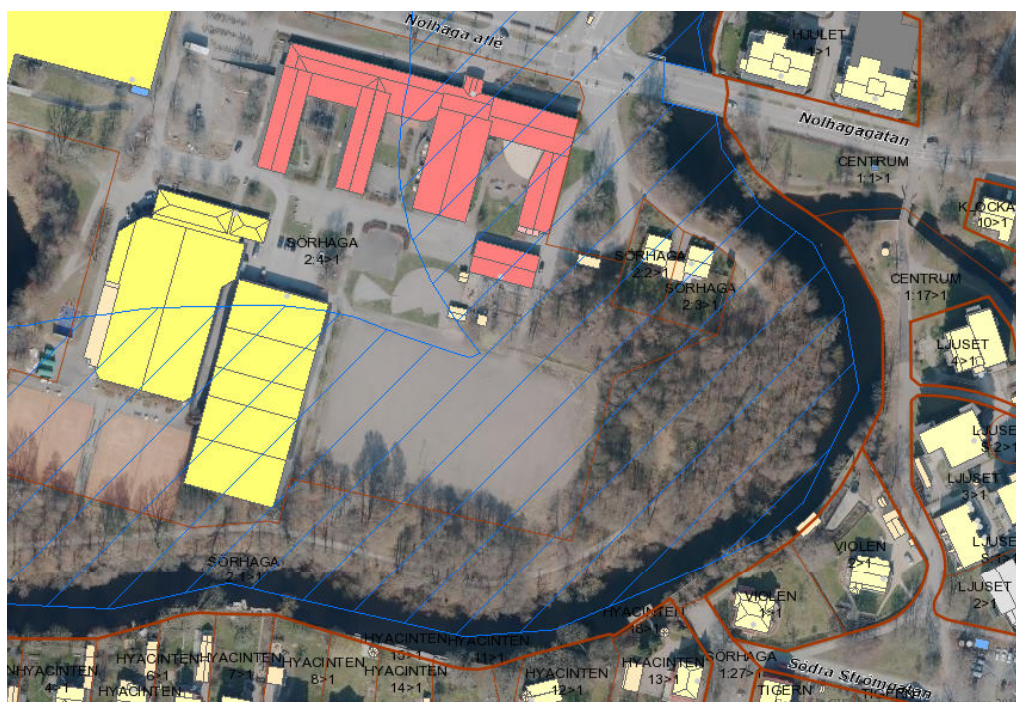
Strandskydd

Enligt Miljöbalken kapitel 7 råder strandskydd vid bl.a. insjöar och vattendrag och syftet är att tillgodose allmänhetens friluftsliv samt att bevara goda livsvillkor för växt- och djurlivet.

Inom ett strandskyddsområde får inte:

1. nya byggnader uppföras
2. byggnader eller byggnaders användning ändras eller andra anläggningar eller anordningar utföras, om det hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda ett område där den annars skulle ha fått färdas fritt
3. grävningsarbeten eller andra förberedelsearbeten utföras för byggnader eller anläggningar
4. åtgärder vidtas som väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter.

Strandskydd råder 100 meter från Sävåns strandlinje. Planområdet omfattas således av strandskydd.



Befintligt strandskydd vid Sävån (blårandigt område).

Särskilda skäl

En planbestämmelse reglerar att strandskyddet upphävs inom hela planområdet förutom inom parkmarken närmast Sæveån.

För att kunna upphäva strandskyddet ska det finnas särskilda skäl i enlighet med bestämmelserna i Miljöbalken 7 kap § 18c. Kommunen bedömer att de särskilda skäl som finns för att kunna upphäva strandskyddet är att området;

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Upphävande enligt särskilt skäl 1- redan ianspråktaget

Området där strandskyddet behöver upphävas är redan ianspråktaget för skol- och bostadsändamål. Därmed saknar området betydelse för strandskyddets syften.

Skolgårdsområdet och de två bostadstomterna kan också uppfattas som icke tillgängligt för allmänheten då skolan redan idag har möjlighet att sätta upp grindar och staket runt skolgården. Inom skolområdet finns redan fotbollsmål och lekutrustning. Skolgårdsområdet upplevs också som avskilt från parkområdet närmast Sæveån då parkområdet ligger lägre än skolområdet och vegetation skiljer områdena åt. Staket avgränsar idag bostadstomterna.

Enligt Miljöbalken 7 kap § 18f ska ett beslut om att upphäva eller ge dispens från strandskyddet inte omfatta ett område som behövs för att mellan strandlinjen och byggnaderna säkerställa fri passage för allmänheten och för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

Mellan planområdet och Sæveåns strandlinje finns Nølhaga park där strandskyddet fortsätter att gälla. Parkområdet mellan planområdet och Sæveåns strandlinje är mellan 28 till 38 m brett och fungerar därmed som en buffertzon, vilken möjliggör fri passage för allmänheten vid strandlinjen. Marken inom parkområdet är förhållandevis plan och vegetationen i parken underhålls av kommunens parkenhet. Det finns därmed goda möjligheter för allmänheten att röra sig vid strandlinjen. Närmast Sæveån finns en vegetationsridå vilken är viktig för vattenlivet såväl som för fåglar och andra landlevande organismer. Parkområdet fungerar därmed även som en buffertzon inom vilken kommunen bedömer att goda livsvillkor för djur- och växtlivet kan bevaras.

Strandskyddet behöver upphävas inom gatumark och gång- och cykelvägen då infarten till skolområdet kommer att byggas om och cykelvägen kommer att breddas ca 1 m väster ut.

Markbeläggningen inom skolgårdsområdet, gatumarken och gång- och cykelvägen utgörs i huvudsak av grus eller asfalt. Ny förskola medför därför inte någon väsentlig förändring av livsvillkoren för djur- och växtarter.

Upphävande enligt särskilt skäl 4- utvidga en pågående verksamhet som inte kan tillgodoses utanför området.

Planområdet är redan ianspråktaget för skoländamål och teknisk infrastruktur är redan utbyggd.

För nya förskolor gäller idag högre krav på ett mer effektivt resursutnyttjande, vilket gör att förskolorna behöver vara större och tillhandahålla fler förskoleplatser. Att bygga större förskolor bedöms vara mest kostnadseffektivt för kommunen när det gäller byggkostnader samt ger verksamheten bästa förutsättningar till en rationell drift och högt utnyttjande av gemensamma resurser som personal och lokaler inom förskolan men också med befintlig grundskola. Att kunna bygga större förskolor inom ett befintligt skolområde är effektivt markutnyttjande och samhällsekonomiskt gynnsamt.

Upphävande enligt särskilt skäl 5- tillgodose ett allmänt intresse

I plan- och bygglagen 8 kap. 9 § finns det uttalade krav på att det ska finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse vid skolor och förskolor. Behovet av lämpliga platser för lek uttrycks även som ett allmänt intresse som vid planläggning ska tillgodoses inom eller i nära anslutning till områden med sammanhållen bebyggelse. Samma krav ställs på möjligheter att anordna en rimlig samhällsservice och kommersiell service som exempelvis skola och förskola (PBL 2 kap. 7 §). För att kunna säkra friytor som uppfyller plan- och bygglagens krav om storlek och lämplighet för lek och utevistelse måste behov av plats finnas med som grundförutsättningar vid planläggning.

För uppfylla Boverkets riktlinjer om 40 kvm friyta per förskolebarn behöver större markområden tas i anspråk för den nya förskolan. Större markområden som kan nyttjas för etablering av förskolor är en britsvara i de centrala delarna av Alingsås samtidigt som behovet av förskoleplatser i centrumnära läge är stort.

5. Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området kan anslutas till det kommunala VA-ledningsnätet. VA-ledningar korsar planområdet. Området för ledningarna tryggas med prickmark, vilket innebär att marken inte får förses med byggnad och relgeras som markreservat för allmännyttiga ledningar (u-område).

Dagvatten

Säveån och sjön Mjörn är recipienter för dagvatten inom planområdet. Mellan planområdet och Säveån finns Nohaga park vilken fungerar som en fördröjnings- och infiltrationsyta för dagvatten från planområdet. Jordarten i området är sand. Marken har därmed god genomsläpplighet och möjligheten för infiltration av dagvatten i marken bedöms vara god. Inom området finns även en nödvattentäkt för kommunens vattenförsörjning.

Dagvatten ska alltid tas om hand lokalt där så är möjligt och lämpligt samt om så behövs genomgå rening innan det avleds till recipient. Inom Alingsås stad gäller en av Kommunfullmäktige, i oktober 2010, antagen "Dagvattenstrategi för Alingsås tätort" (en bilaga till "Strategi för vatten & avlopp i Alingsås kommun"). Dåvarande Tekniska nämnden har också godkänt "Dagvattenplan för Alingsås tätort, Del I", daterad mars 2011. Dagvattenplanen uppdateras för närvarande och baserat på antagen plan och kommande revideringar ges följande riktlinjer.

Dagvatten som uppkommer på grund av mindre omfattande regn (motsvarande 1-2 årsregn) ska så långt det är möjligt hanteras inom fastighetsmark och av fastighetsägare.

Dagvattenlösningar

För att begränsa mängden dagvatten som ska ledas bort från den i planen föreslagna ökningen av hårdgjorda ytor föreslås t.ex. växtlighet på nya tak och inom ny förskolegård samt god genomsläpplighet i gång-, kör- och parkeringsytor. Regnvatten/dagvatten ska om möjligt nyttjas som resurs för bevattning. Det vatten som inte kan infiltreras ska fördröjas inom kvartersmarken (1-2 årsregn). Eventuell avledning och fördröjning ska om möjligt ske ytligt och öppet i naturbaserade system. Ett andrahandsalternativ/komplement kan vara ett fördröjningsmagasin innan dagvattnet leds till det kommunala dagvattennätet.

I stället för att dagvatten från de nya parkeringsplatserna rinner till brunnar kan dagvatten fördröjas och renas genom en ett svackdike (infiltrationsyta). Ett svackdike är ett gräsklätt dräneringsstråk som ger en långsam borttransport av regnvatten. Marken i dikets botten består av ett lager makadam som ger stor fördröjningsvolym. I botten läggs också en uppsamlade ledning med liten dimension. Vid kraftigt regn kan vatten stå på gräsytan. Svackdiket anläggs lämpligen öster om de nya parkeringsplatserna.

Brandvattenförsörjning och släckvatten

Vid en eventuell brand kan större mängder förorenat släckvatten skapas. Släckvattnet kan rinna ut i Sävån vilket påtagligt kan skada vattenkvaliteten. Med anledning av befintliga förhållanden som gäller för och i anslutning till planområdet föreslås att stoppbrunn eller ventil sätts före avledning till kommunens dagvattennät (eller till recipient). Utformning av brunnen skall innebära att möjlighet finns att samla upp släckvatten för destruktion. Uppsamlingsdammar, diken och fördröjningsytor är andra lösningar för att samla upp släckvatten.

I samband med släckvattenhantering eller hantering av utsläpp vid olyckor bör hänsyn till nödvattentäkten även tas. Släckvatten eller annat kraftigt förorenat vatten bör därför inte infiltreras i marken utan omhändertas.

Leveranser och avfallshantering

Nolhagaskolan tar emot leveranser dels vid lastkajen öster om skolan (vid vändslingan), dels vid Nolhagahal-len och genom skolans entré. Befintlig lastkaj vid Nolhagaskolan kommer fortsättningsvis att användas men lastzonen dimensioneras om för att skapa en säkrare trafikmiljö vid skolan.

Leveranser till den befintliga, temporära förskolan sker idag via vändslingan. När vändslingan byggs om kan en separat lastzon för leveranser anordnas i direkt anslutning till den nya förskolan.

Avfallshantering utförs idag väster om Nolhagaskolan samt i befintlig vändlinga öster om skolan. Nolhagaskolan och den temporära förskolan samnyttjar idag ett miljöhus. När den nya förskolan byggs kan miljöhus placeras väster om den ombyggda vändslingan.

För avfallsfordon krävs rundkörningsmöjlighet på 4 m bred väg eller vändplan med ett vändutrymme om 8 + 8 meter alternativt en vändradie om 9 meter. Längsta tillåten dragväg för avfallskärl är 25 meter.

Avfallskärl för brännbart hushållsavfall, samt eventuella sorteringskärl ska finnas under tak och med god tillgänglighet. Avfallsbehållare ska vid hämtningstillfället vara uppställd i omedelbar anslutning till hämtningssfordonets körväg.

El, tele och fiber

Alingsås energi ansvarar för elförsörjningen i området och den nya förskolan ansluts till det befintliga ledningsnätet. Ingen ny transformatorstation behövs. Om behovet av ytterligare en transformatorstation i området ändå skulle uppstå i framtiden finns möjlighet att placera denna på allmän platsmark vid den västra sidan om Sidenvägen, i höjd med busshållplatsen.

I byggnaden bör femledaresystem installeras för att minska elektromagnetiska fält.

Värme

Anslutning till det kommunala fjärrvärmenätet är möjligt.

6. Risker och störningar på platsen

Farligt gods

Planområdet ligger inte i närheten av de vägar (E20 och R42) som Länsstyrelsen rekommenderat som färdvägar för genomfartstransporter för farligt gods. Planområdet ligger cirka 400 meter från järnvägen och inga ytterligare utredningar bedöms som nödvändiga.

I kommunens risk- och sårbarhetsanalys 2004 har vägvalsstyrning angivits för transporter mellan primärnätet och leverantör/mottagare i industriområden i centralorten. Planområdet ligger inte heller vid någon av dessa vägar.

Miljöfarliga verksamheter

Ishallen vilken angränsar till planområdet klassas som miljöfarlig verksamhet. I övrigt finns inga miljöfarliga verksamheter i planområdets närhet.

Vibrationer

Vibrationer från järnvägen och E20 kan uppträda. Avståndet mellan järnvägen och planområdet är cirka 400 meter. Mellan E20 och planområdet är avståndet cirka 800 meter. Utredning av vibrationer bedöms inte vara nödvändigt.

Strålning

I Alingsås miljösmål 2011-2019 finns följande mål: "Den bebyggda miljön ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö" Det har tidiagre exemplifierats med: "Vid nybyggnation ska riktvärdet 0,2 mikrotiesla för magnetfält klaras." Ingen kraftledning eller transformatorstation inom planområdet skulle kunna medföra risk att riktvärdet överskrids i någon byggnad.

7. Konsekvenser

Miljöbedömning

Kommunen har i en undersökning, enligt Plan- och bygglagen 4 kap 34 § och Miljöbalken 6 kap 5-6 § (2017:955), studerat om aktuell detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Vid undersökningen har miljöbedömningsförordningen särskilt beaktats och kommunen har därmed bedömt att en Strategisk miljöbedömning inte behövs för aktuellt planområde. Omgivningsförutsättningarna och den påverkan detaljplanen innebär för miljön, hälsan och hushållningen redovisas i denna planbeskrivning.

Konsekvenser riksintressen

Cirka 900 meter från planområdet finns Nohlagaviken liksom alkärret, det s.k. "Kongo" vilka är naturreservat och Natura 2000-område. Nohlagaviken är en del av sjön Mjörn, vilken är av riksintresse för naturvård. Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset för naturvård eller Natura 2000-områdenas hydrologi, trädkontinuitet och liknande på ett betydande sätt. Tillstånd enligt 7 kap 28a § miljöbalken bör därför inte behövas.

Hållbar utveckling

Det är möjligt att ansluta området till kommunal fjärrvärme vars energi till ca 95 % kommer från koldioxidneutralt biobränsle.

Transporternas energianvändning och miljöbelastning är svårare att påverka. Exploateringen sker dock i ett bra kommunikationsläge med närhet till kollektivtrafik och relativt goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

Befintlig infrastruktur kan nyttjas vilket bidrar till att hushålla med resurser. Förtätning i områden där infrastruktur redan är utbyggd ger lägre byggkostnader.

Naturmiljö

Förändringen avser ett detaljplanerat område där marken redan är ianspråktagen för skol- och bostadsändamål. Parkmarken närmast Sävån regleras fortsättningsvis som parkmark i detaljplanen. Befintlig vegetation

inom planområdet bör sparas i största möjliga mån. Delar av vegetationen kommer dock att behöva tas bort i samband med att förskolan byggs och tillfartsvägen och parkeringsplatser anordnas. Planförslaget bedöms vara förenligt med de grundläggande bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden och skydd av naturen i miljöbalken kapitel 3 och 7.

Kulturmiljö

Detaljplanen innebär en viss påverkan på den kulturhistoriskt värdefulla skolmiljön. Då ny bebyggelse av en mer modern karaktär, tillförs kommer upplevelsen av området att förändras något. Den nya förskolans nockhöjd och fasadmaterial kommer dock att regleras så att byggnaden samspekar med befintlig bebyggelse vad gäller skala och uttryck.

Miljökvalitetsnormer för luft

Miljökvalitetsnormerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. Regeringen har utfärdat en förordning med miljökvalitetsnormer för utomhusluft, luftkvalitetsförordningen (2010:477). Miljökvalitetsnormer finns bl.a. för kvävedioxid, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar (PM10) och ozon i utomhusluft.

Luftföroreningshalten är högst vid hårt belastade gator och vägar i tätare bebyggelse, men även utsläpp från industrier, småskalig vedeldning och energiproduktion påverkar halterna.

Den nya exploateringen bidrar till en ökning av trafiken. Denna plan tillsammans med andra planer medför därmed generellt ett tillskott av luftföroreningar i centrala staden och vid större trafikleder. I det aktuella planområdet bedöms att miljökvalitetsnormer och miljömål för luft klaras.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Miljökvalitetsnormen för vatten beskriver den vattenkvalitet som vatten ska uppnå vid en viss tidpunkt. Det övergripande målet är att allt vatten ska vara av god kvalitet år 2015 men senast till år 2027. Normen anger en miniminivå och ger inte någon automatisk rätt att förorena upp till den angivna nivån. Miljökvalitetsnormerna för vatten formuleras på olika sätt beroende på vilken typ av vattenförekomst de berör.

Ytvatten är sjöar och vattendrag. De klassificeras i ekologisk status och kemisk status. Den ekologiska statusen utgår från förutsättningarna för växt- och djurliv. Sådant som kan påverka vattendraget och växt- och djurliv negativt är förändring av vattenflödet, förändring av botten eller mark och strandzon, försurning och övergödning. Ytvattnets kemiska status bestäms av hur mycket kemiska föroreningar som finns i vattnet eller bottensedimentet. De ämnen som ses som föroreningar är ämnen som normalt sett inte hör hemma i våra ytvatten till exempel tungmetaller, bekämpningsmedel och kemiska föreningar som används i bland annat tillverkningsindustrin.

Grundvatten klassificeras i kvantitativ och kvalitativ status. Grundvattnet på platsen påverkas inte negativt på grund av föreslagen planåtgärd.

Säveån och sjön Mjörn är recipienter för dagvatten från planområdet. Mjörn och Säveån uppnår ej god kemisk ytvattenstatus men uppnår måttlig ekologisk status enligt Vattenmyndigheten. "God ekologisk status" för Säveån och Mjörn ska dock uppnås till år 2021. Vattendragen ska också uppnå "god kemisk ytvattenstatus".

Området närmast ett vattendrag har stor betydelse för dess ekologiska status. Det som styr vilka och hur stora effekter som åtgärderna kan leda till är huvudsakligen kopplat till när och hur åtgärderna genomförs. Det är därför viktig att vid anläggandet av erosionsskyddet vid Säveån utarbeta en bra metod för att minimera påverkan och åtgärdernas omfattning bör begränsas så mycket som möjligt. Detta måste tas hänsyn till under projekteringsarbetet. Skadeförebyggande skyddsåtgärder bör också vidtas för att begränsa verksamhetens

påverkan på naturmiljön och för att minimera risken för långsiktiga och kumulativa effekter. Exempelvis kan erosionsskydd anläggas från prämar i ån som minskar omfattningen av skador på vegetation och kantzonen, grövre träd samt grenar som hänger ut över vattnet bör sparas så långt möjligt.

Baserat på att bästa möjliga metod väljs och att effektiva skyddsåtgärder vidtas bedöms inga långsiktiga konsekvenser som påverkar miljökvalitetesnormerna för vatten negativt, uppstå. Detta då erosionsskyddet ska anläggas inom ett förhållandevis litet område och anläggningstiden är begränsad.

Planförslaget medför ökad andel hårdgjorda ytor dock kan dagvattenhanteringslösningar samt lösningar för hantering av släckvatten vid brand motverka påverkan på Sävån och Mjörn.

Konsekvenser för närboende

Trafiken på Nollhagagatan, Sidendvägen och Nollhaga allé, kommer att öka något till följd av byggnationen. Påverkan sker framför allt under dagtid (veckodagar) då förskolan är öppen.

Att antalet resor ökar behöver dock inte betyda att alla resor sker med bil. Planområdet är en plats med relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik och relativt bra gång- och cykelförbindelser. Detta skapar förutsättningar för att föräldrar, barn och personal ska välja andra färdmedel än bil till den nya förskolan. Planförslaget medför inte att område som brukats för rekreation eller dylikt försvinner.

Konsekvenser för barn och ungdomar

Planförslaget medför att tillgången till förskoleplatser i grundskolan i stadsnära läge förbättras och att temporär paviljong kan ersättas. Därmed får förskolebarnen tillgång till mer ändamålsenliga lokaler.

Byggrätten för ny förskola är reglerad så att lämpliga ytor för lek och utevistelse kan finnas i direkt anslutning till förskolan.

Planområdet är en plats med relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik och gång- och cykelförbindelser. Detta skapar förutsättningar för att föräldrar och barn kan ta sig till den nya förskolan med andra färdmedel än bil.

Planförslaget innebär dock att delar av befintlig fotbollsplan tas i anspråk för byggnation. Därmed får eleverna på Nollhagaskolan mindre friyta att vistas på under raster och lektionstid än idag.

Hälsa och säkerhet

Radon

De befintliga vakmästarbostäderna är byggda i blåbetong, vilket är ett material som avger radon. Att bebyggelsen rivs ger utifrån miljörelaterat perspektiv, en positiv påverkan.

Buller

Miljöbalken och plan- och bygglagen innehåller krav på hänsyn till allmänna intressen som hälsa och säkerhet. Buller kan få konsekvenser för människors hälsa, därför ska ljudmiljön vägas in i bedömningen. Nordost om planområdet finns flerfamiljshus från 2000-talets början.

För bedömning av trafikbuller till befintliga bostäder har Naturvårdsverket tagit fram en vägledning ”Riktvärden för buller från väg och spårtrafik vid befintliga bostäder”. För att en god miljö kvalitet ska nås utanför befintliga bostäder bör enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53, och anknytande dokument från centrala myndigheter i normalfallet följande nivåer underskridas (frifältsvärden). Se tabell 2.

Fasadljudnivåer

En bullerutredning som visar hur bostäderna påverkas av trafikbuller har gjorts av Sweco, 2019-10-02. Beräkningar av trafikbuller vid bostäderna har gjorts för ett nuläge, en framtida situation med en generell trafikökning utan utbyggnad av förskola och en framtida situation med en generell trafikökning och utbyggnad av förskola. Utredningen visar att den ökning av trafikbuller på Nollhagagatan och Sidenvägen som uppstår genom utbyggnad av förskolan bedöms vara av mycket marginell omfattning och inte medföra någon större förändring för bullersituationen för de befintliga bostadshusen.

Tabell 2. Riktvärden för buller vid befintliga bostäder (frifältsvärden).

	Bostads fasad (Leq_{24h})	Bostads uteplats (Leq_{24h})	Bostads uteplats (Lmax)
Vid väg	55 dBA	~55 dBA ^{II}	70 dBA ^I
Vid spår	60 dBA	55 dBA	70 dBA ^I

I Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme dag och kväll (kl. 06-22)

II Propositionen har inte någon angivelse för ekvivalent nivå för buller från vägtrafik vid uteplats.

I tabell 3 nedan visas riktvärden utomhus för att avgöra när skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått behöver övervägas.

Tabell 3. Nivåer för att i normalfallet avgöra när skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått behöver övervägas (frifältsvärden).

	~2015 och framöver ”nya bostads- byggnader”^{IV}	1997 - ~ 2015 ”nyare befintlig miljö”
Vägbuller vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	55 dBA Leq _{24h}
Spårbuller vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	60 dBA Leq _{24h}
Väg och spår uteplats	Se planbeskrivning eller bygglov	55 dBA Leq _{24h} ^{II} 70 dBA Lmax ^{III}

I Tidsvägning Fast. Värdet inomhus får överskridas max 1-5 ggr/årsmedelnatt, kl. 22-06

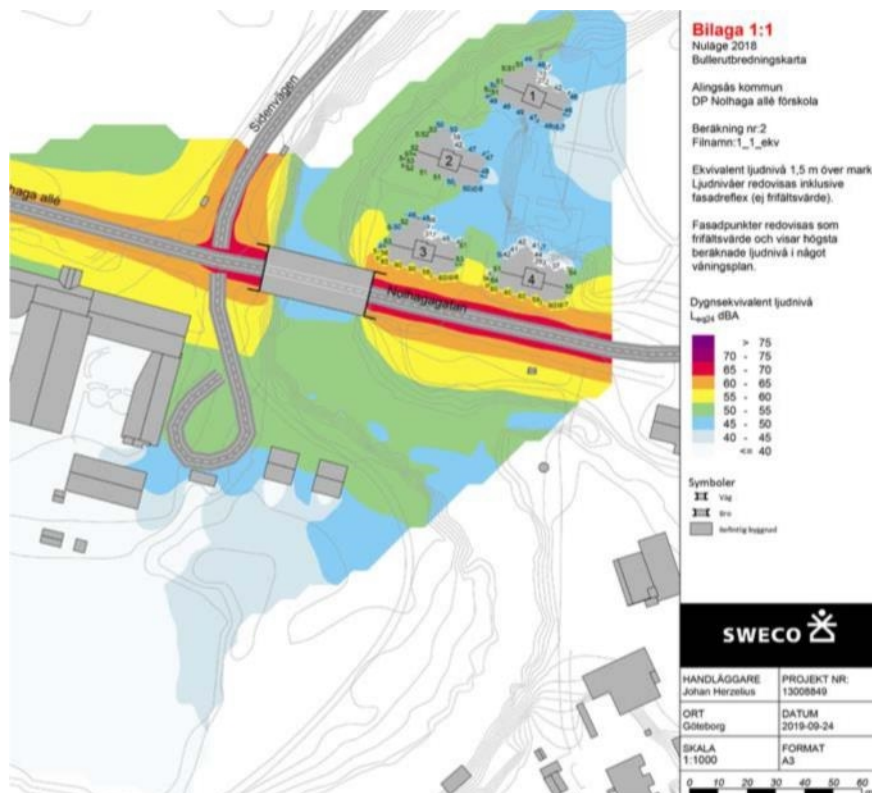
II Nivån 55 dBA vid uteplats gäller i första hand vid spår.

III Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme, kl. 06-22.

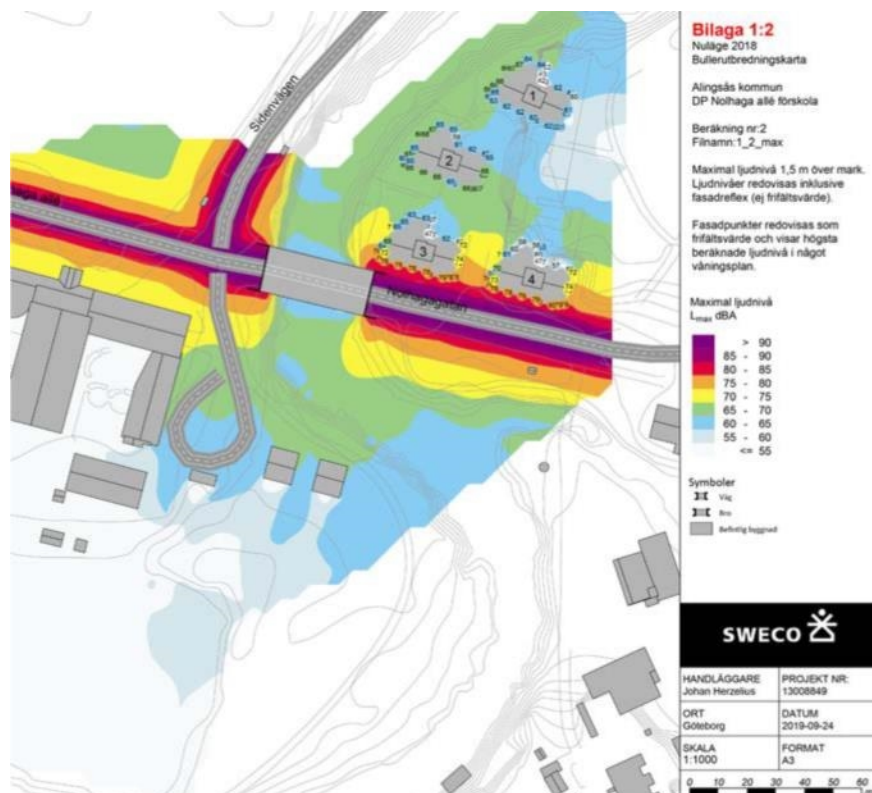
IV Se 26 kap. 9a § miljöbalken. Begränsningen i tillsynen enligt miljöbalken gäller nya bostadsbyggnader i de fall ärenden om detaljplan eller bygglov har påbörjats efter den 1 januari 2015.

För nuläget 2018 beräknas dygnsekvivalenta ljudnivåer som högst 60 dBA vid fasad vid de två bostadshusen närmast Nollhagagatan. På gavlarna kan nivåer över 55 dBA förekomma. På den ljudskyddade fasaden mot norr och bostadsgården beräknas nivåer under 50 dBA dygnsekvivalent ljudnivå. Vid de två norra bostadshusen beräknas dygnsekvivalenta ljudnivåer under 55 dBA.

Maximala ljudnivåer beräknas som högst till 78-80 dBA vid fasad vid de två bostadshusen närmast Nollhagagatan. På gavlarna kan maximala ljudnivåer inom ca 70-76 dBA förekomma. På den ljudskyddade fasaden mot norr och bostadsgården beräknas maximala ljudnivåer under 70 dBA.

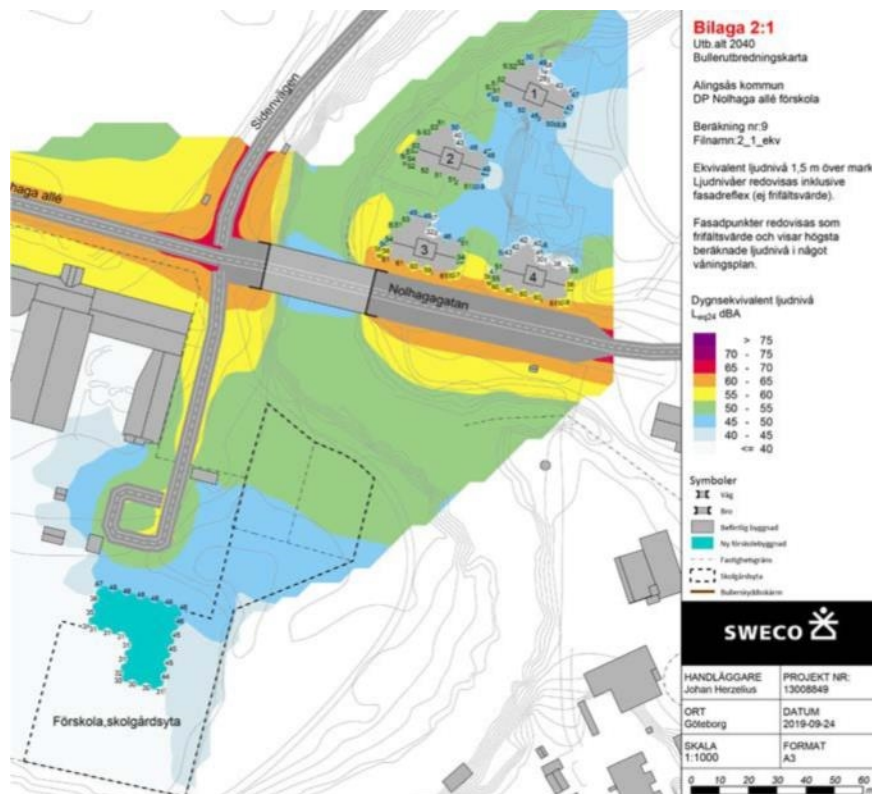


Nuläge år 2018. Dygnsequivänt ljudnivå.

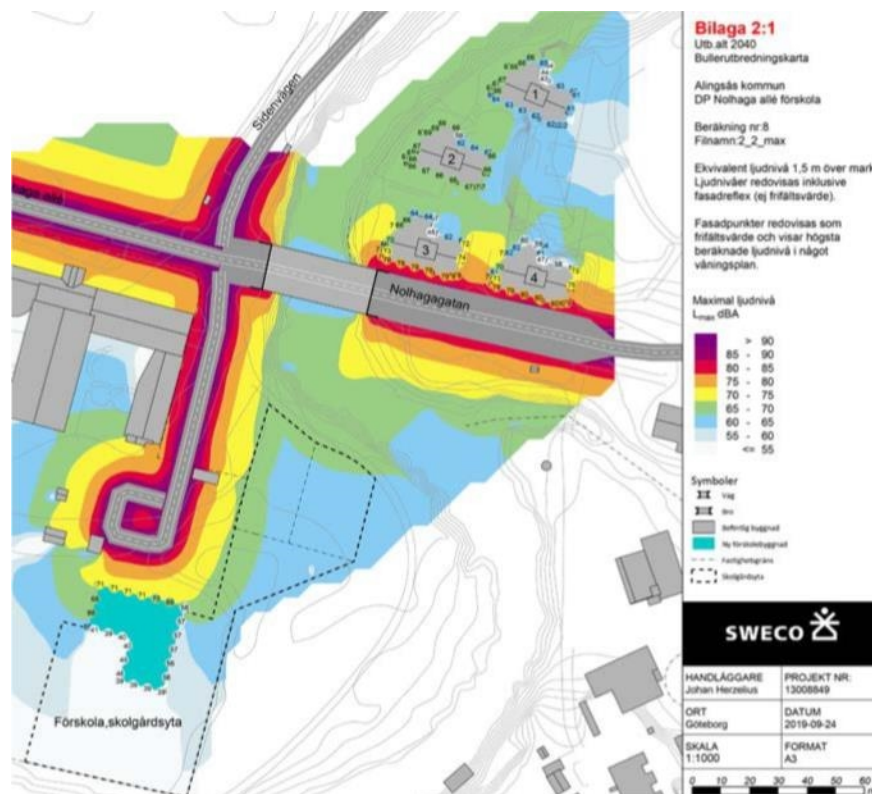


Nuläge år 2018. Maximal ljudnivå.

För en framtida situation år 2040 utan utbyggnad av förskolan beräknas dygnsekvivalent ljudnivå öka ca 0,4 dBA jämfört med nuläget. För en framtida situation år 2040 med utbyggnad av förskolan beräknas dygnsekvivalent ljudnivå öka ca 0,5 dBA jämfört med nuläget. Den tillkommande trafiken pga. utbyggnaden av förskolan beräknas därmed ge marginell ökning av den ekvivalenta ljudnivån och inte medföra någon större förändring av bullersituationen för de befintliga bostadshusen.



År 2040 med förskola. Dygnsekvivalent ljudnivå.



År 2040 med förskola. Maximal ljudnivå.

I detaljplanen för kv. Hjulet 1, Detaljplan för Alingsås, Bostäder vid Nollhagagatan 3, Planbeskrivning 2007-03-20, redovisas resultaten från den bullerutredning som togs fram inom planen och de förväntade ljudnivåer som där beräknats vid de planerade bostäderna. Här beräknas dygnsekvivalenta ljudnivåer upp till 59-60 dBA vid fasad närmast Nollhagagatan. Dessa värden stämmer väl överens med de framräknade ljudnivåerna i denna rapport. För att kunna bygga bostäderna har avsteg från de dåvarande bullerkraven gjorts och lägenheterna med fasad mot Nollhagagatan har utformats med en tyst (högst 45 dBA) eller ljuddämpad (45-50 dBA) fasadsida.

Uteplatser

Uteplatserna vid de två bostadshusen närmast Nollhagagatan beräknas få ljudnivåer i nuläget som överskrider riktvärdena 55 dBA dygnsekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå. I samband med en framtida trafiksituation år 2040 både utan utbyggnad och med utbyggnad av förskolan beräknas något ökade dygnsekvivalenta ljudnivåer. I gällande detaljplan för kv. Hjulet 1 har avsteg accepterats för uteplatserna då riktvärdet 70 dBA maximal ljudnivå beräknas överskridas på uteplats vid husen närmast Nollhagagatan. Inom kvarteret Hjulet 1 finns en gemensam, bullerskyddad uteplats inom bostadsgården (nordost om bostadshuset närmast korsningen Nollhagagatan, Sidenvägen och Nollhaga allé.). På detta sätt uppfylls kravet om tillgång till en bullerskyddad uteplats även om den egna uteplatsen hos enskilda bostäder inte klarar riktvärdet.

Ljudmätning vid korsningen Nollhagagatan/Sidenvägen/Nollhaga allé.

En översiktlig ljudmätning av trafikbuller utfördes 2019-08-21 mellan kl. 13.00-16.00 i syfte att studera det ljud som uppstår när fordon passerar korsningen mellan Nollhagagatan, Sidenvägen och Nollhaga allé. Korsningen är förhöjd och försedd med band av gatsten vid in- och utfart till korsningen. Under mättiden passerade vanliga personbilar, bilar med släp, bussar, lastbilar, mopeder etc. Mätningarna av de ljud som uppstår vid fordonspassager genom korsningen Nollhagagatan-Sidenvägen-Nollhaga allé visar på något lägre ljudnivåer än de som har beräknats. Bedömning är att ljud som uppstår när fordon passerar över banden med gatsten och förhöjningen kan urskiljas men de uppmätta ljudnivåerna visar överlag lägre nivåer än beräknade ljudnivåer. Bedömning är att de förväntat högsta ljudnivåerna vid bostadshusen inom kv. Hjulet 1 uppstår när fordon passerar i närheten av husen och inte från korsningen. Här bör det främst vara motorljud som är dominerande då hastigheten på Nollhagagatan är relativt låg.

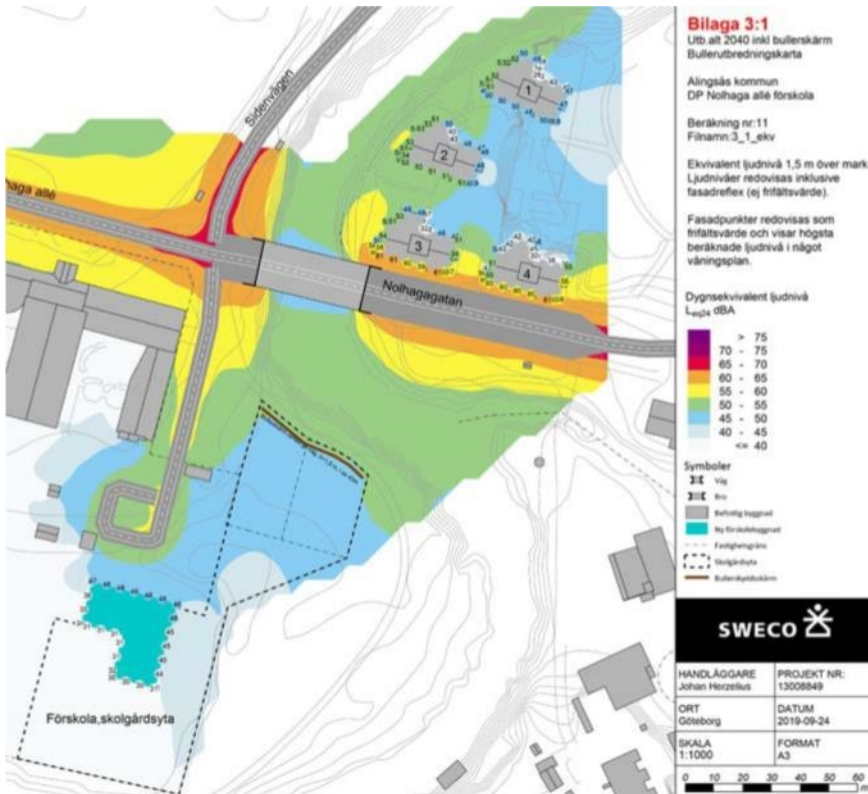
Buller framtida förskolegård

I Naturvårdsverkets rapport "Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik" från 2017 finns riktlinjer för buller vid skolor och förskolor. För nya skol- och förskolegårdar bör inte riktvärdena om 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå överskridas på de delar av skolgården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet.

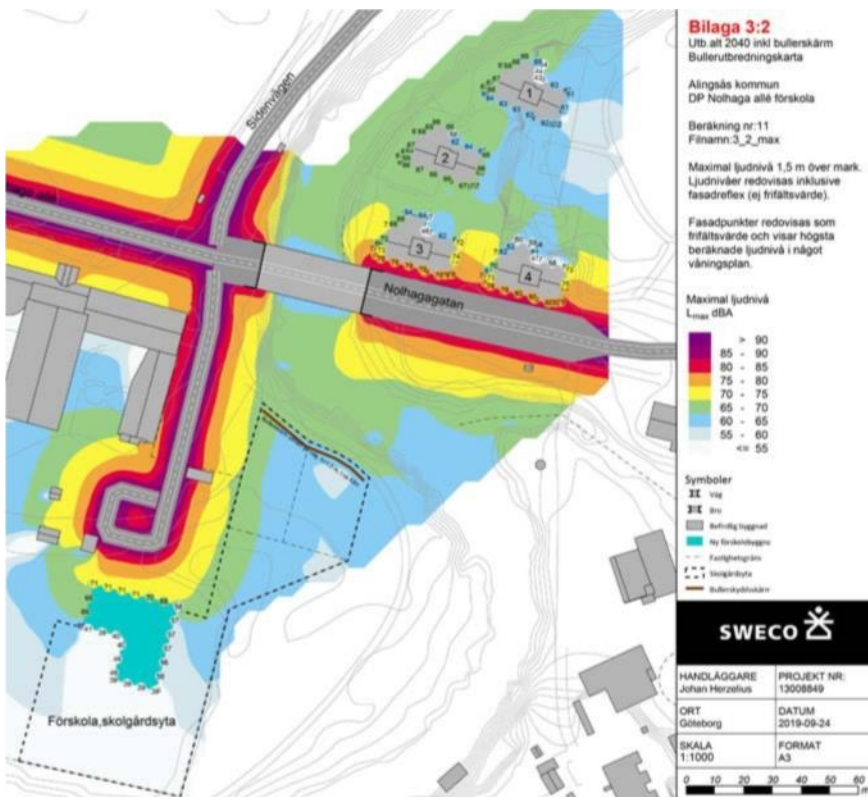
En målsättning kan vara att övriga vistelseytor inom skolgården har högst 55 dBA som ekvivalent nivå samt att den maximala nivån 70 dBA inte överskrids mer än 5 ggr per maxtimme under ett årsmedeldygn, under den tid då skolgården nyttjas (exempelvis kl. 07-18).

Utredningen visar att riktvärdet 50 dBA och 70 dBA maximal ljudnivå (skolgården) beräknas klaras för ca 80% av skolgårdsytan med mindre överskridanden närmast Nollhagagatan. Med en 1,5 m hög och ca 43 m lång bullerskärm placerad utmed förskolans fastighetsgräns mot gång- och cykelvägen vid Sävveån, beräknas riktvärdet 50 dBA på skolgården att klaras. Skärmen kan placeras 1 till 2 m från förskolans fastighetsgräns. Skärmen ger oavsett placering (inom 1 till 2 m från fastighetsgräns), samma bullerreducerande effekt.

Bullerskärm till en höjd av minst 1,5 m, ska uppföras inom den korsmarkerade marken i den norra delen av fastigheterna Sörhaga 2:2 och Sörhaga 2:3. Startbesked får inte ges för huvudbyggnad förrän bullerskärm har uppförts.



År 2040 med förskola. Dygnsekvivalent ljudnivå med bullerskärm.



År 2040 med förskola. Maximal ljudnivå med bullerskärm.

Trygghet och jämställdhet

Att bygga en stor förskola kan innebära ett stort upptagningsområde vilket medför att avståndet mellan förskolan och bostaden blir längre för vissa. Detta kan i sin tur påverka möjligheten att få ihop vardagspusslet. Det längre avståndet till förskolan kan också innebära att fler väljer bilen som färdmedel. Eftersom fler män än kvinnor kör bil är det fördelaktigt ur ett jämställdhetsperspektiv att skapa samhällen med goda gång- och cykelmöjligheter som inte förutsätter tillgång till bil. Även om avståndet till den nya förskolan ökar för vissa så är planområdet ändå en plats med relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik och gång- och cykelförbindelser. Att anordna bra och värderskyddad cykelparkering vid förskolan kan också öka incitamentet för föräldrar och personal att ta cykeln till förskolan.

Viktiga frågor i efterkommande skeden

De befintliga träd som pekas ut i illustrationskartan (se område för ny förskolegård) bör sparas då de bidrar till att göra gården till en bra lekmiljö.

8. Tidigare ställningstaganden

Vision 2040

Alingsås kommun har antagit Vision 2040 som en framtidsbild av vad Alingsås vill vara år 2040. Visionen lyder:

”Alingsås är Västsveriges vackraste kulturstad i en levande bygd. Genom nytänkande, engagemang och tillgänglighet skapar vi livskvalitet för alla”.

För att låta visionen få kraft i hela samhället finns fem fokusområden utpekade, som tydliggör de särskilda inriktningar där fokus bör ligga för att nå Vision 2040. De utpekade fokusområdena är:

Vackra miljöer
Livskvalitet
Experimentlust
Omställning
Tillsammans

Kommunens flerårsstrategi 2019

Sedan kommunens nya styrmodell började gälla (år 2012) tar kommunen fram dokumentet flerårsstrategi som omfattar budget samt mål för kommunens styrning. I flerårsstrategin presenteras prioriterade mål som är övergripande och omfattar hela kommunen. Till de prioriterade målen kopplas indikatorer som är styrande för att nå de politiska ambitionerna. De mål som berör detaljplaneringen är:

- I Alingsås är det tryggt, säkert och välkomnande
- I Alingsås finns goda möjligheter till arbete och företagande
- I Alingsås finns det attraktiva boendemöjligheter
- I Alingsås skapar vi goda livsmiljöer genom långsiktigt hållbar utveckling

Tillväxtprogram 2019-2028

Tillväxtprogrammet med tillhörande finansieringsplan visar på vilka möjligheter det finns i Alingsås kommun samt hur Alingsås kommun skulle kunna utvecklas de kommande tio åren. Tillväxtprogrammet är ett underlag till kommunens Flerårsstrategi och övrig samhällsplanering. Programmet anger de politiska prioriteringar som ligger till grund för kommunal planering och investeringar.

Alingsås miljömål

Kommunen har också antagit ”Alingsås miljömål 2011-2019”. De är grupperade i de tre huvudområdena Rik natur, Friskt vatten och Det goda samhället. Inom det sistnämnda området är det främst följande nationella miljö kvalitetsmål som är aktuella för detaljplaneringen: Begränsad klimatpåverkan, God bebyggd miljö och Frisk luft samt Säker strålmiljö. Ett övrigt övergripande mål är att de nationella miljömålen avseende luftföroreningar ska klaras i hela kommunen.

Ett annat mål är att energianvändningen per invånare och utsläppen av växthusgaser per invånare ska minska, andelen förnyelsebar energi ska öka samt att nya byggnader ska kännetecknas av en mycket hög energieffektivitet. Kommunfullmäktige har också antagit ”Alingsås energiplan 2012-2013”.

Trafikplan

Kommunfullmäktige har antagit en Trafikplan för Alingsås Stad (antagen 2012-06-20). Bl.a. innehåller planen mål för olika trafikslag, beskrivning av olika gators funktioner samt ett antal förslag till åtgärder. Ändrad utformning av gator, nya gång- och cykelvägar m.m. föreslås. I Trafikplanen beskrivs det att gång- och cykelvägarna på båda sidor om Nolhagagatan (angränsar till planområdet), med fördel kan breddas. En breddning skulle skapa ännu bättre förutsättningar för människor att kunna gå och cykla till den nya förskolan.

Policy för funktionshinderfrågor

Alingsås har 2011 antagit en ”Policy för funktionshinderfrågor i Alingsås kommun”. Västra Götalandsregionen har tagit fram detaljerade riktlinjer för tillgänglighet: ”Tillgängliga och användbara miljöer” (se www.vgregion.se/riktlinjer-tillganglighet). Riktlinjerna har antagits av Alingsås kommunfullmäktige 2012 och gäller vid kommunalt byggande. De anger krav på tillgänglighet vid bl.a.:

- Tomter som tas i anspråk för bebyggelse.
- Ny-, om- och tillbyggnad av lokaler dit allmänheten har tillträde.
- Nyanläggning på allmänna platser.
- Åtgärder av enkelt avhjälpta hinder i befintliga lokaler dit allmänheten har tillträde och på befintliga allmänna platser.

Alingsås ljusguide

Riktlinjer för ljussättning finns i Alingsås ljusguide (antagen av kommunstyrelsen 2004) samt i rapporten Tryggt och jämnt ljus (Alingsås kommun 2010). Ljussättningen bör gestalta rummet, framhäva karaktäristiska detaljer/miljöer och underlätta orientering. Gång- och cykelstråk mellan olika målpunkter som entréer, busshållplatser etc. ska vara väl ljussatta. För belysning på kvartersmark och längs gång- och cykelstråk används stolpar med ca 4 m höjd till armaturen, alternativt låga pollare eller vägghängning på byggnader. Samtliga armaturer inom kvarteret bör ha en enhetlig karaktär för att upplevelsemässigt hålla samman området. Ljuskällor ska ha god färgåtergivning och neutral färgtemperatur.

Riktlinjer för miljöanpassat byggande

”Riktlinjer för miljöanpassat byggande” har antagits av Alingsås kommunfullmäktige 2011. De övergripande målen är att begränsa vår klimatpåverkan och att byggnader inte ska påverka människors hälsa negativt.

9. Genomförande

Organisatoriska frågor

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från det datum planen vinner laga kraft.

Genomförandebeskrivning

Genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan. Avsikten med beskrivningen är att den ska vara vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

Ansvarsfördelning

Exploatören projekterar, utför och bekostar samtliga åtgärder inom kvartersmark. Alingsås kommun projekterar, utför och bekostar samtliga åtgärder på allmän plats samt ansvarar för drift och underhåll av allmän plats.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planen, vilket innebär att kommunen har ansvar för drift och underhåll av denna. Kostnaden för att bredda den nuvarande gång- och cykelvägen ansvarar därmed kommunen för. Kommunen ansvarar även för utbyggnad, drift och underhåll av erosionsskyddet vid Sävån som är belägen på allmän plats Park.

Avtal

Planens genomförande regleras i exploateringsavtal mellan kommunen och exploatör. Ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatör ska vara färdigställt och godkänt av kommunen innan detaljplaneförslaget antas. Avtalet ska, förutom de nödvändiga marköverlåtelseerna enligt nedan, reglera hur kostnaderna för de åtgärder som förorsakas av detaljplanens genomförande skall fördelas.

Vattenverksamhet

Anläggandet av erosionsskyddet bedöms vara vattenverksamhet som kräver anmälan enligt miljöbalken. Kommunen ansvarar för att skicka in anmälan till länsstyrelsen under detaljplaneprocessen.

Fastighetsrättsliga frågor

Allmän plats

Alingsås kommun äger fastigheten Sörhaga 2:1 som i planen utgörs av allmän platsmark. Del av fastigheten som är belägen inom planområdet består idag av en gång- och cykelväg.

Kvartersmark

Fastigheten Sörhaga 2:4 utgörs idag av kvartersmark och består av flera byggnader för bland annat skola, ishall, badhus och sporthall. Genom planläggning möjliggörs byggnation av förskola om 850 kvm BYA (byggnadsarea).

Fastigheterna Sörhaga 2:2, Sörhaga 2:3 utgörs idag av kvartersmark och inom fastigheterna finns enfamiljsbostäder. Området för vändplatsen som idag utgörs av allmän platsmark kommer genom detaljplaneförslaget utgöra kvartersmark för skola. Användningen skola medger att tillfartsväg och parkeringsplatser kan anordnas.

Marköverlåtelse

Del av fastigheten Sörhaga 2:1 överlåtes från kommunen till exploatör för byggnation av parkeringsplatser och tillfartsväg på kvartersmark. Fastigheterna Sörhaga 2:2 och Sörhaga 2:3 överlåtes från kommunen till exploatör för byggnation av gård på kvartersmark.

Fastighetsbildning

Marköverlåtelser kommer att genomföras genom fastighetsreglering. Exploatören står för förrätningskostnaderna för fastighetsbildningen. Del av fastigheten Sörhaga 2:1 kan regleras in i fastigheten Sörhaga 2:4. Fastigheterna Sörhaga 2:2 och Sörhaga 2:3 kan regleras in i fastigheten Sörhaga 2:4.

Gemensamhetsanläggning och servitut

Fastigheten Sörhaga 2:3 belastas med ett officialservitut för avloppsledning, aktnummer 1489-426.8, vilken kommer fortsätta att gälla.

Fastigheten Sörhaga 2:4 belastas med en ledningsrätt för VA-ledningar, akt nummer 1489-1383.1, vilken kommer fortsätta att gälla.

Ledningsrätt eller servitut ska upplåtas för befintliga VA-ledningar inom befintlig gatumark (fastighet Sörhaga 2:1) som vid överlåtelse av mark till exploatören hamnar på exploatörens fastighet.

Det finns en gemensamhetsanläggning Sörhaga GA:1 som avser spillvattenledning från kommunens förbindelsepunkt till avgrening till respektive Sörhaga 2:2 och Sörhaga 2:3. Gemensamhetsanläggningen skall avvecklas hos lantmäteriet på ansökan av kommunen.

Gemensamhetsanläggningen Sörhaga GA:2 består av dagvattenledningar och brunnar över fastigheterna Sörhaga 2:2 och Sörhaga 2:3. Gemensamhetsanläggningen skall avvecklas hos lantmäteriet på ansökan av kommunen.

Följande servitut ska upphävas som följd av planen:

Belastning, Officialservitut: Vattenledning 1489-426.1

Förmån och belastning, Officialservitut: Utfartsområde 1489-426.2

Förmån och belastning, Officialservitut: Mätarskåp 1489-426.3

Förmån och belastning, Officialservitut: Utfartsområde 1489-426.4

Förmån och belastning, Officialservitut: Avloppsledning 1489-426.5

Förmån och belastning, Officialservitut: Utrymme 1489-426.6

Förmån och belastning, Officialservitut: Utrymme 1489-426.7

VA-ledningar

Planområdet ligger inom kommunens VA-område. Det finns en anslutningspunkt för VA-ledning indraget till fastigheten Sörhaga 2:4 från Nolhagagatan.

Nyttjanderättsavtal

Nyttjanderätt för förskolegård till förmån för den temporära förskolan, finns inom planområdet (fastigheten Sörhaga 2:1, ägd av Alingsås kommun). Nyttjanderätten innebär att exploatören kan använda delar av kommunens fastighet, Sörhaga 2:1 som förskolegård. Befintligt nyttjanderättsavtal N76 ska upphävas när kommunal mark övergår till exploatören.

Ett nyttjanderättsavtal ska upprättas mellan kommunen och exploatören. Avtalet reglerar att kommunen ges rättigheten att nyttja kvartersmarken för att kunna anläggna ny nödvattenstation söder om planområdet, med tunga fordon.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Genom planen kommer byggrätten för de nuvarande enfamiljshusen att tas bort. Kostnaderna för att bygga ut de allmänna exploateringsanläggningarna inom planområdet, så som GC-väg, bekostas av kommunen. Kostnaderna för erosionskyddet fördelas i exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören. För ny-, till- eller ombyggnad svarar respektive fastighetsägare för genomförande och kostnader.

Intäkter

Kommunen får en intäkt genom försäljning av mark till exploatören.

Utgifter

Rivningen av enfamiljshusen på fastigheterna Sörhaga 2:3 och Sörhaga 2:4 resulterar i utgifter för exploatören. Exploatören ansvarar för förrätningskostnaderna för fastighetsbildning samt upphävande av servitut och gemensamhetsanläggningar.

Skattefinansierade anläggningar

Kostnader för drift och underhåll av de allmänna anläggningarna, det vill säga gc-väg, gata, park och erosions-skydd, inom planområdet kommer att belasta kommunens budget.

Anläggningar på kvartersmark

Exploatören bekostar samtliga anläggningar inom kvartersmark.

Detaljplan

Kostnaden för framtagen detaljplan tas ut genom planavtal.

Tekniska frågor

Utredningar

Följande utredningar utgör underlag för detaljplanen:

- Trafikutredning (Cowi, 2019-01-31).
- Geoteknisk utredning (Tyréns 2019-12-19).
- Bullerutredning (Sweco, 2019-10-02).

De geotekniska undersökningar som gjorts är tillräckliga för överväganden i plansammanhang. Inför detalj-projektering av kvartersmarken (husgrundläggning, uppfyllnader m.m.) erfordras ytterligare undersökningar.

Byggnader

Enfamiljshusen på fastigheterna Sörhaga 2:2 och Sörhaga 2:3 rivs. Exploatören svarar för kostnaderna för rivningen.

El-, teleledningar mm

Alingsås Energi Nät, Telia samt övriga nätägare ska kontaktas i god tid innan arbeten påbörjas som påverkar deras anläggningar. Minst fyra månader innan några arbeten påbörjas i närheten av Telias anläggningar önskar Telia AB att beställning har inkommit på eventuell undanflyttning. Kostnader för omläggningar belastar exploatörer (vid ändringar av allmän plats kan detta vara reglerat i avtal mellan kommunen och respektive ledningshavare).

Massbalans

En massbalans ska eftersträvas för planområdet. Exploatör och entreprenör ansvarar för omhändertagande samt att bygglov söks för tillfällig lagring av massor för omfördelning inom området.

10. Administrativa frågor

PBL-version

Planarbetet påbörjades efter 2 januari 2015 och planeringen sker därför i enlighet med den nya version av plan- och bygglagen (PBL) som gäller från och med detta datum.

Handläggning

Planläggningen sker med utökat förfarande. Förfarandet inleds med ett samrådsskede med de som är berörda. Efter samrådet upprättas en samrådsredogörelse där samtliga skriftliga synpunkter redovisas. Efter ett granskningsskede upprättas sedan ett granskningsutlåtande och därefter antas planen av kommunfullmäktige.

Medverkande

Detaljplanen har utarbetats under medverkan av en plangrupp med representanter från samhällsbyggnadskontoret, kommunledningskontoret och miljöskyddskontoret.

Förslaget till genomförande har tagits fram av exploateringsavdelningen.

Illustrationer (sektioner) av ny bebyggelse har tagits fram av KAKA arkitekter.

Planavdelningen

Sara Ekelund
Planarkitekt

Cecilia Sjölin
Planchef

TRAFIKUTREDNING SÖRHAGA, ALINGSÅS



TRAFIKUTREDNING SÖRHAGA, ALINGSÅS

PROJEKTNR.

A096858

DOKUMENTNR.

A096858-4-2-RAP001

VERSION

5.0

UTGIVNINGSDATUM

2019-01-31

BESKRIVNING

Trafikutredning Sörhaga
Alingsås

UTARBETAD

STSD, TESS, ERFR STSD

GRANSKAD

STSD

GODKÄND

PRSD, ERFR

INNEHÅLL

1	Bakgrund och syfte	7
2	Förutsättningar	8
2.1	Planområdet	8
2.2	Vägnät	9
2.3	Trafikmängder	11
3	Utbyggnad av förskola	15
3.1	Trafikalstring	15
3.2	Kapacitetsanalys	18
4	Leveranser och avfallshantering	23
5	Parkering för bil	24
6	Konsekvenser och slutsatser	26

1 Bakgrund och syfte

COWI AB har fått i uppdrag att utföra en trafikutredning för en utbyggd förskola som planeras på fastigheten Sörhaga 2:4 i Alingsås kommun. I detta arbete ingår en kapacitetsanalys över närliggande korsning samt en översyn av parkeringsbehovet för den utbyggda förskolan. Utredningen tas fram i samband med kommunens detaljplanearbete.



Figur 1 Aktuellt område med planerat läge för den utbyggda förskolan.

Syfte med denna trafikutredning är att undersöka om närliggande korsning klarar trafik från den utbyggda förskolan samt att se över parkeringsbehovet för förskoleverksamheten.

2 Förutsättningar

2.1 Planområdet

Planområdet omfattar främst Sörhaga 2:4, men även Sörhaga 2:2 och Sörhaga 2:3. Delar av Sörhaga 2:1 ingår också i planområdet. Sörhaga 2:4 är belägen i centrala Alingsås med Nohaga slott och slottspark som granne. Fastigheten är i nuläget bebyggd med högstadieskola och grundskola, idrottshall, simhall, ishall och tennishall. Inom Sörhaga 2:2 och Sörhaga 2:3 finns bostäder som tidigare fungerat som vaktmästarbostäder, vilka kommer att rivras, och på Sörhaga 2:1 finns en vändplats som i nuläget används vid hämtning och lämning. I anslutning till planområdet finns också en lekplats, ett café med minigolf, kolonilotter och en djurpark.



Figur 2 Planområdet med omkringliggande trafikstruktur.

Nolhagaskolan är en högstadieskola med en integrerad grundskola. Elevantalet uppgår till 420 elever, varav 16 av dem går i särskola. Personalantalet uppgår till mellan 50 och 70 anställda. Befintliga Nolhaga förskola, vilken i nuläget finns i en temporär byggnad, består av två avdelningar med drygt 40 barn och sex heltidsanställda pedagoger samt ett par som är deltidsanställda.

Området nås via Nolhagagatan och Sidenvägen som strålar samman till Nolhaga allé som leder in i parkområdet. På norra sidan av Nolhaga allé finns en större parkeringsplats. Parkeringsplatsen har två in- och utfarter, båda från Nolhaga allé. Den har 229 bilplatser samt två bussupställningsplatser, se Figur 3.



Figur 3 Parkeringen sedd från sydväst.

Upptagningsområdet för den utbyggda förskolan kommer att vara relativt stort och många kommer troligen att hämta och lämna sina barn med bil.

2.2 Vägnät

Nolhagagatan och Sidenvägen har skyltad hastighet 40 kilometer/timme. För Nolhaga allé är hastighetsbegränsningen 30 kilometer/timme väster om korsningen med Nolhagagatan och Sidenvägen. Till denna korsning ansluter också vändplatsen vid Nolhaga förskola. Korsningen är en fyrvägs korsning med högerregel.

Fyrvägs korsningen är upphöjd, se Figur 4. Tillgänglighetsanpassade övergångsställen samt cykelpassager finns över Sidenvägen och tillfartsvägen till vändplatsen. Det finns även en tillgänglighetsanpassad gångpassage över Nolhaga allé vilken kommer att ligga kvar framöver, däremot saknas ordnad

passage vid korsningen över Nolhagagatan. Utöver den tillgänglighetsanpassade gångpassagen över Nolhaga allé som nämns ovan så finns inga andra övergångsställen längs denna del av gatusnittet.



Figur 4 Korsning Nolhaga allé/Sidenvägen/Nolhagagatan, sedd från Nolhaga allé.

2.2.1 Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelväg finns på båda sidor av Nolhaga allé, den norra är grusad och den södra är asfalterad. Asfalterad gång- och cykelväg finns även på båda sidor av Nolhagagatan. Längs Sidenvägens västra sida finns också en asfalterad gång- och cykelväg. Inga av dessa är separerade mellan fotgängare och cyklister. Söderifrån kan fotgängare och cyklister angöra området via befintlig gång- och cykelväg (Rönnvägen). Från denna gång- och cykelväg finns även en asfalterad förbindelse, söder om tennishallen, för gång och cykel som leder upp till vändplatsen.

Gång- och cykelvägarna är överlag både tillgängliga och trafiksäkra. I vissa punkter smalnar de dock av vilket medför en större risk för påkörning och olyckor mellan fotgängare och cyklister. En separerad lösning hade ökat tillgänglighet och trafiksäkerhet för både fotgängare och cyklister.

2.2.2 Kollektivtrafik

Det finns en busshållplats (Nolhaga skola) i området med hållplatslägen i vardera riktningen. Hållplatslägena är placerade på vardera sidan av Sidenvägen i anslutning till korsningen och kommer även framöver att ligga kvar i befintligt läge. Linje 1, 565 och 566 stannar vid hållplatsen. Linje 565 och 566 är skolskjutslinjer. Linje 1 avgår cirka varje kvart under dagtid. Under kvällar och helger avgår linje 1 mer sällan, cirka en gång i timman. På nätter går ingen linjetrafik.

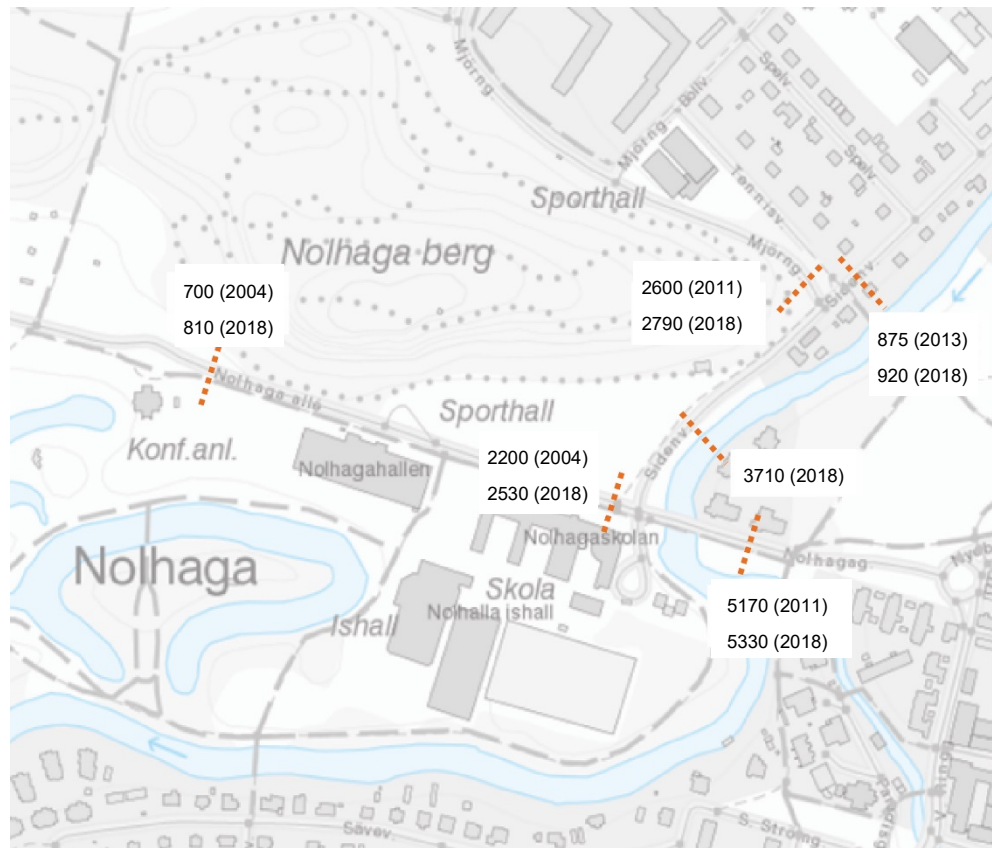


Figur 5 Busshållplats med Nolhagaskolan i bakgrunden.

2.3 Trafikmängder

Kommunala trafikmätningar har utförts på Nolhaga allé, Sidenvägen, Nolhagagatan och Mjörngatan vid olika tidpunkter; 2004, 2011 samt 2013. För Nolhagagatan har en kompletterande trafikmätning genomförts under perioden 2018-05-29 – 2018-06-05. För trafikflödet på Sidenvägens södra del saknas mätningar. Därför har ett antagande gjorts att all trafik till/från Mjörngatan och Sidenvägens norra del även passerar Sidenvägens södra del. Det finns självklart ett trafikutbyte mellan Mjörngatan och Sidenvägens norra del, men denna modell har valts för att inte underskatta trafiken på Sidenvägens södra del.

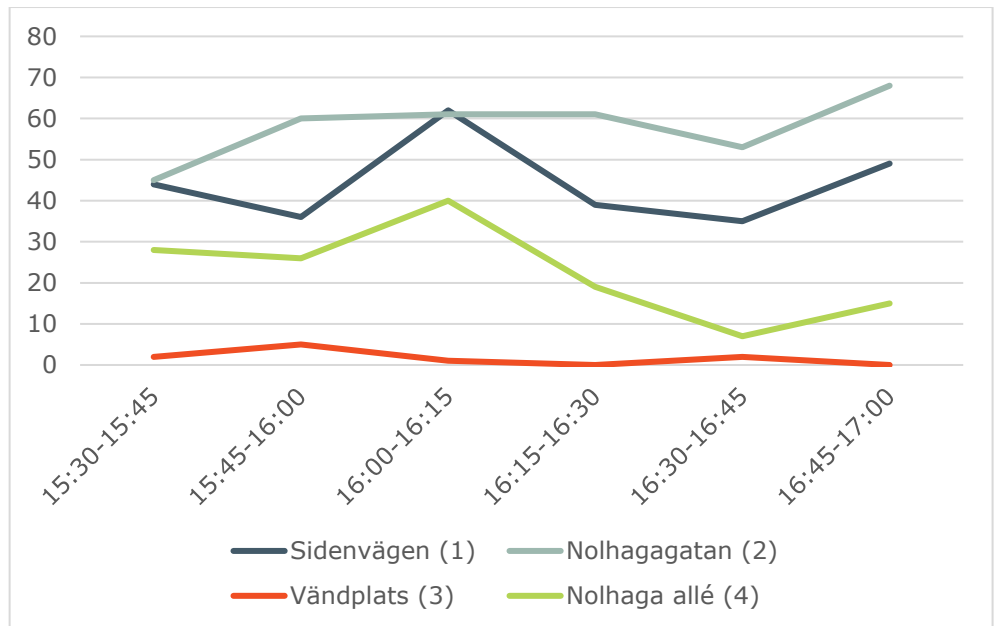
Trafikmängderna för 2018 har räknats upp från mätningarna ovan med hjälp av Trafikverkets generella uppräkningsstal för trafikökning, se Figur 6. För Nolhagagatan redovisas trafikmängden från den kompletterande trafikmätningen under 2018.



Figur 6 Trafikmängder redovisade som årsdygnstrafik, ÅDT, senaste mätning (mätår) respektive uppräknad trafik redovisad som årsdygnstrafik (år 2018). För Nolhagagatan redovisas uppmätt trafikmängd även för 2018.

Trafikräkning har utförts i korsningen Nolhaga allé/Sidenvägen/Nolhagagatan 2017-04-06 mellan 15:30-17:00 då det är inom denna tidsperiod som maxtimmen för trafik till och från den utbyggda förskolan förväntas inträffa.

Trafikräkningen visar att maxtimmen infaller mellan 15:30-16:30, med en topp mellan 16:00-16:15. Trafikräkningen visar även att trafikmängderna ökar något mot slutet av räkningen, mellan 16:45-17:00. Detta antas vara trafik till och från de fritidsanläggningar som finns i området. Generellt antas att maxtimmen för trafik till och från den utbyggda förskolan inte är i konflikt med maxtimmen för trafik till och från fritidsanläggningarna. Trafikräkningen visar att detta antagande är rimligt. Maxtimmen för trafik till och från den utbyggda förskolan är inte heller i konflikt med evenemang i området, då dessa äger rum på kvällar och helger.



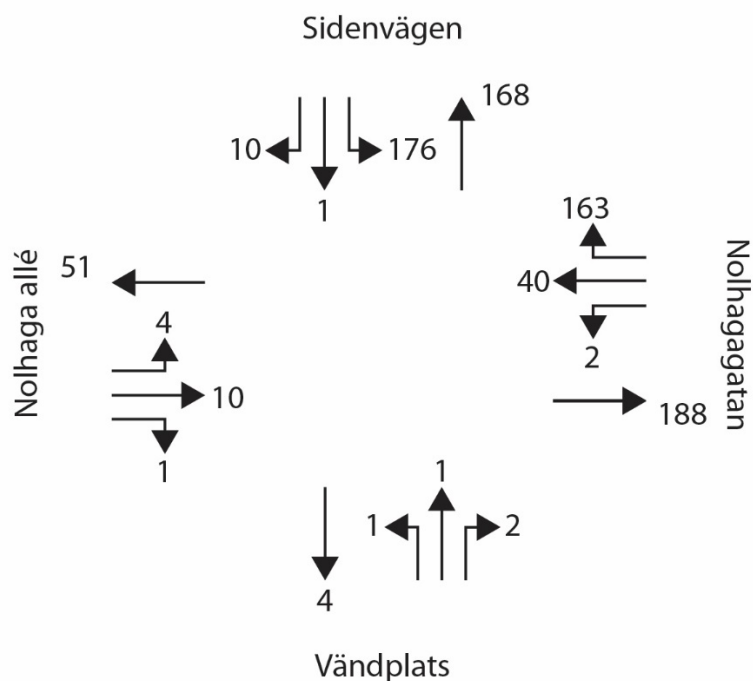
Figur 7 Resultat trafikräkning.

Den kompletterande trafikmätningen utförd 2018 visar att förmiddagens maxtimme infaller mellan 07:00-08:00 på vardagar. Trafikflödet på förmiddagens maxtimme är cirka 20 procent lägre än på eftermiddagen.

För förmiddagens maxtimme har det antagits att utbytet mellan Sidenvägen och Nolvägagatan är det omvända jämfört med eftermiddagens maxtimme. Trafiken till Nolväga allé under förmiddagens maxtimme har antagits vara cirka 50 fordon, vilket framförallt antas utgöras av verksamma i området men även vårdnadshavare som skjutsar barn till skolan. Trafiken från Nolväga allé har antagits vara 15 fordon, exempelvis de som skjutsar barn till skolan. Trafiken under förmiddagens maxtimme i korsningen redovisas i Tabell 1. I Figur 8 nedan exemplifieras hur svängflödet i korsningen i nuläget ser ut vid förskolan under förmiddagens maxtimma.

Tabell 1 Förmiddagens maxtimme, nuläge.

Trafikmängder – Förmiddagens maxtimme					
Från \ Till	Till	Vändplats	Nolväga allé	Nolvägagatan	Sidenvägen
Vändplats	-	-	1	2	1
Nolväga allé	1	1	-	10	4
Nolvägagatan	2	2	40	-	163
Sidenvägen	1	1	10	176	-



Figur 8 Exempel på svängflöde i korsning under förmiddagens maxtimme, nuläge.

Trafikmängder i korsningen Nolvhaga allé/Sidenvägen/Nolvhagagatan under eftermiddagens maxtimme fås från den utförda trafikräkningen och redovisas i Tabell 2 nedan.

Tabell 2 Eftermiddagens maxtimme, nuläge.

Trafikmängder – Eftermiddagens maxtimme				
Från \ Till	Vändplats	Nolvhaga allé	Nolvhagagatan	Sidenvägen
Vändplats	-	2	4	2
Nolvhaga allé	1	-	91	21
Nolvhagagatan	7	44	-	176
Sidenvägen	2	16	163	-

3 Utbyggnad av förskola

Två alternativ har studerats för den utbyggda förskolan, ett där förskolan har 80 barn och 14 pedagoger samt ett där förskolan har 120 barn och 21 pedagoger.

3.1 Trafikalstring

Med anledning av den utbyggda förskolan har två olika trafikalstringar, 'låg' respektive 'hög', studerats.

För trafikalstring 'låg' antas 1,5 bilresor per barn och dygn samt 90 procent av lämning respektive hämtning ske under förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimme. Trafikalstringen innebär att en fjärdedel av barnen hämtas/lämnas via andra färdmedel än bil alternativt samåker.

För trafikalstring 'hög' antas istället 2 bilresor per barn och dygn samt 90 procent av lämning respektive hämtning ske under förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimme. Trafikalstring 'hög' innebär att samtliga barn är på plats, ingen samåkning äger rum samt att alla barn åker bil till förskolan alla dagar i veckan. Trafikalstring 'hög' har valts att studeras för att se på trafiksystemets robusthet. Det är emellertid osannolikt att trafikalstring 'hög' inträffar.

Totalt har fyra scenarion studerats för förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimme:

- > 80 barn - 'låg'
- > 80 barn - 'hög'
- > 120 barn - 'låg'
- > 120 barn - 'hög'

Vidare har följande antaganden gjorts för tillkommande trafik med anledning av den utbyggda förskolan:

- > 3,5 sysselsatta på förskolan per 20 barn (motsvarar planerad personaltäthet för förskolor enligt SKL).
- > 0,8 bilresor per sysselsatt och dygn, varav hälften antas anlända till respektive lämna förskolan under förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimme.
- > Hämtning och lämning med bil bedöms ske via parkeringen utanför den utbyggda förskolan (vändplatsen).
- > För vårdnadshavare som hämtar och lämnar barn antas start- och målpunkt vara fördelade 50/50 mellan Nolhagagatan och Sidenvägen. Samma fördelning antas gälla för sysselsatta på förskolan.
- > Servicetrafik såsom leveranser och sophämtning bedöms vara relativt liten och ingår i nedan redovisning.

Trafikalstring från den nya förskolan påverkar endast fordonsrörelser mellan Vändplatsen-Nolhaga allé, Vändplatsen-Nolhagagatan samt Vändplatsen-Sidenvägen. Övriga rörelser är därför inte relevanta och redovisas med "x" i följande tabeller.

3.1.1 Förskola med 80 barn

Tabell 3 Trafikalstring förskola, 80 barn - 'låg' - Eftermiddagens maxtimme.

80 barn - 'låg' - eftermiddag				
Från \ Till	Vändplats	Nolhaga allé	Nolhagagatan	Sidenvägen
Vändplats	-	0	30	30
Nolhaga allé	0	-	x	x
Nolhagagatan	27	x	-	x
Sidenvägen	27	x	x	-

För förmiddagens maxtimme antas att utbytet mellan vägarna är det omvända jämfört med eftermiddagens maxtimme.

Tabell 4 Trafikalstring förskola, 80 barn - 'hög' - Eftermiddagens maxtimme.

80 barn - 'hög' - eftermiddag				
Från \ Till	Vändplats	Nolhaga allé	Nolhagagatan	Sidenvägen
Vändplats	-	0	39	39
Nolhaga allé	0	-	x	x
Nolhagagatan	36	x	-	x
Sidenvägen	36	x	x	-

För förmiddagens maxtimme antas att utbytet mellan vägarna är det omvända jämfört med eftermiddagens maxtimme.

3.1.2 Förskola med 120 barn

Tabell 5 Trafikalstring förskola, 120 barn - 'låg' - Eftermiddagens maxtimme.

120 barn - 'låg' - eftermiddag				
Från \ Till	Vändplats	Nolhaga allé	Nolhagagatan	Sidenvägen
Vändplats	-	0	45	45
Nolhaga allé	0	-	x	x
Nolhagagatan	41	x	-	x
Sidenvägen	41	x	x	-

För förmiddagens maxtimme antas att utbytet mellan vägarna är det omvända jämfört med eftermiddagens maxtimme.

Tabell 6 Trafikalstring förskola, 120 barn – 'hög' – Eftermiddagens maxtimme.

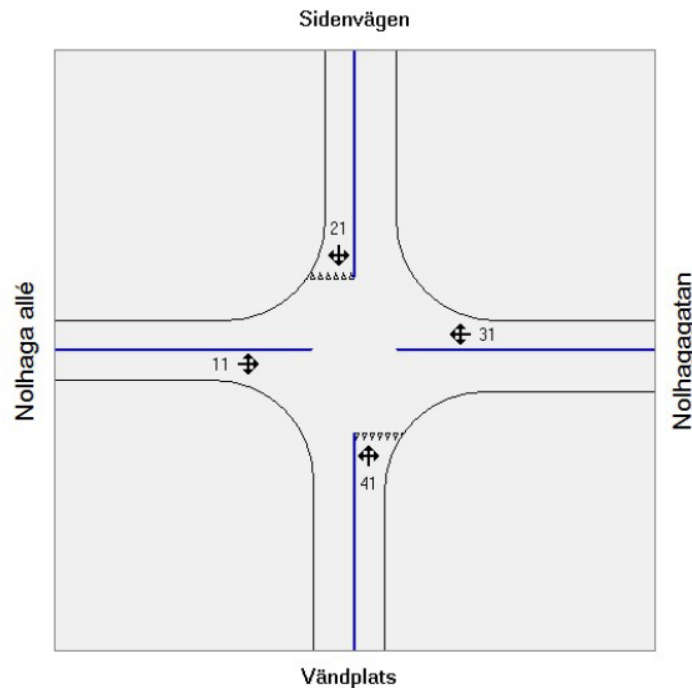
120 barn – 'hög' - eftermiddag				
Från \ Till	Vändplats	Nolhaga allé	Nolhagagatan	Sidenvägen
Vändplats	-	0	58	58
Nolhaga allé	0	-	x	x
Nolhagagatan	54	x	-	x
Sidenvägen	54	x	x	-

För förmiddagens maxtimme antas att utbytet mellan vägarna är det omvända jämfört med eftermiddagens maxtimme.

3.2 Kapacitetsanalys

Kapacitetsanalys för korsningen Nolhaga allé/Nolhagagatan/Sidenvägen har utförts för samtliga scenarion för förmiddagens och eftermiddagens maxtimme, där tillkommande trafik med anledning av den utbyggda förskolan har adderats till nuvarande beräknade trafikmängder.

Kapaciteten i korsningen har analyserats i Capcal. Det är inte möjligt att analysera korsningar med högerregel i Capcal, därför har korsningen istället utformats med företräde i riktning från väster till öster och med väjning från Sidenvägen och vändplatsen. Detta antas vara det utformningsalternativ som bäst överensstämmer med verklighetens trafiksituation. Vidare har ett visst antal gående på övergångsställena i korsningen tagits med i beräkningarna.



Figur 9 Korsningsutformning från Capcal.

Belastningsgrad används för att bedöma framkomlighet för fordon i korsning och anges normalt för varje tillfart. Vid nybyggnation av en korsning bör belastningsgraden vara lägre än 0,60–0,80 beroende på korsningstyp. Vid belastningsgrad större än 1,0 överskrider tillflödet kapaciteten och inkommande trafik kan då inte avvecklas, vilket medför att köerna kommer att växa kontinuerligt.

3.2.1 Förskola med 80 barn

Kapacitetsberäkningarna visar att belastningsgraderna i korsningen är låga för samtliga scenarion för förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimme. Den högsta belastningsgraden är 0,30 för eftermiddagens maxtimme med trafikallstring 'hög', se Tabell 10. 90-percentilen för kölängder på Sidenvägen, den mest belastade tillfarten i korsningen, är 0,6 fordon under eftermiddagens maxtimme med trafikallstring 'hög'. Detta innebär att kölängderna på Sidenvägen in i korsningen är lägre än 0,6 fordon 90 procent av tiden.

Tabell 7 Resultat kapacitet förmiddagens maxtimme, 80 barn, 'låg'.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Nolhaga allé	1	HRV	16	1463	0.01	0.0	0.0
Sidenvägen	1	HRV	225	903	0.25	0.3	0.5
Nolhagagatan	1	HRV	240	1702	0.14	0.0	0.0
Vändplats	1	HRV	61	1000	0.06	0.1	0.1

Tabell 8 Resultat kapacitet eftermiddagens maxtimme, 80 barn, 'låg'.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Nolhaga allé	1	HRV	121	1557	0.08	0.0	0.0
Sidenvägen	1	HRV	215	783	0.27	0.3	0.5
Nolhagagatan	1	HRV	260	1684	0.15	0.0	0.0
Vändplats	1	HRV	75	878	0.09	0.1	0.1

Tabell 9 Resultat kapacitet förmiddagens maxtimme, 80 barn, 'hög'.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Nolhaga allé	1	HRV	16	1463	0.01	0.0	0.0
Sidenvägen	1	HRV	230	859	0.27	0.3	0.6
Nolhagagatan	1	HRV	250	1676	0.15	0.0	0.0
Vändplats	1	HRV	81	990	0.08	0.1	0.1

Tabell 10 Resultat kapacitet eftermiddagens maxtimme, 80 barn, 'hög'.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Nolhaga allé	1	HRV	121	1557	0.08	0.0	0.0
Sidenvägen	1	HRV	225	746	0.30	0.3	0.6
Nolhagagatan	1	HRV	270	1654	0.16	0.0	0.0
Vändplats	1	HRV	95	868	0.11	0.1	0.1

Korsningen i nuvarande utformning har tillräcklig kapacitet för att klara tillkommande trafik från en förskola med 80 barn. Detta då beräkningarna visar belastningsgrader under 0,60, vilket är riktvärdet för den här typen av korsning.

3.2.2 Förskola med 120 barn

Kapacitetsberäkningarna visar att belastningsgraderna i korsningen är låga för samtliga scenarion för förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimme. Den högsta belastningsgraden är 0,36 för eftermiddagens maxtimme med trafik- alstring 'hög', se Tabell 14. 90-percentilen för kölängder på Sidenvägen, den mest belastade tillfarten i korsningen, är 0,8 fordon under eftermiddagens max- timme med trafik- alstring 'hög'. Detta innebär att kölängderna på Sidenvägen in i korsningen är kortare än 0,8 fordon 90 procent av tiden.

Tabell 11 Resultat kapacitet förmiddagens maxtimme, 120 barn, 'låg'.

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)	
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil
Nolhaga allé	1	HRV	16	1463	0.01	0.0	0.0
Sidenvägen	1	HRV	240	842	0.28	0.3	0.7
Nolhagagatan	1	HRV	255	1665	0.15	0.0	0.0
Vändplats	1	HRV	91	984	0.09	0.1	0.1

Tabell 12 Resultat kapacitet eftermiddagens maxtimme, 120 barn, 'låg'.

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)	
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil
Nolhaga allé	1	HRV	121	1557	0.08	0.0	0.0
Sidenvägen	1	HRV	230	728	0.32	0.3	0.7
Nolhagagatan	1	HRV	275	1641	0.17	0.0	0.0
Vändplats	1	HRV	105	863	0.12	0.1	0.1

Tabell 13 Resultat kapacitet förmiddagens maxtimme, 120 barn, 'hög'.

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)	
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil
Nolhaga allé	1	HRV	16	1463	0.01	0.0	0.0
Sidenvägen	1	HRV	250	791	0.32	0.4	0.8
Nolhagagatan	1	HRV	270	1633	0.17	0.1	0.1
Vändplats	1	HRV	116	976	0.12	0.1	0.1

Tabell 14 Resultat kapacitet eftermiddagens maxtimme, 120 barn, 'hög'.

Kapacitet och körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)	
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil
Nolhaga allé	1	HRV	121	1557	0.08	0.0	0.0
Sidenvägen	1	HRV	245	685	0.36	0.4	0.8
Nolhagagatan	1	HRV	290	1605	0.18	0.1	0.1
Vändplats	1	HRV	130	855	0.15	0.1	0.1

Korsningen i föreslagen utformning har tillräcklig kapacitet för att klara tillkommande trafik från en förskola med 120 barn. Detta då beräkningarna visar belastningsgrader under 0,60, vilket är riktvärdet för den här typen av korsning.

3.2.3 Känslighetsanalys

Nolhagabadet, som är en del av Nolhagahallen, har varit stängd under några år för renovering och ombyggnation. Det är svårt att säga hur mycket stängningen av Nolhagabadet påverkat trafiken i området, då andra delar av verksamheten i Nolhagahallen fortgått. Andra förändringar har också gjorts, bland annat flyttade Alingsås handbollsklubb (vuxenverksamhet) till Estrad år 2013.

Nolhagabadet kommer efter återöppnandet att innehålla nya verksamheter, som äventyrsbad och relaxavdelning. Då det är svårt att med exakthet beräkna framtida trafik i området, då Nolhagabadet åter öppnat, har istället en känslighetsanalys genomförts. Det mest belastade scenariot utifrån ett trafikperspektiv, det vill säga en förskola med 120 barn / hög alstring / eftermiddagens maxtimme, har räknats upp gällande trafikflöden till dess att

belastningsgraden 0,60 erhålls. Analysen visar att korsningen klarar ett ytterligare tillskott av trafik på 35 procent i respektive anslutning. Till detta bör tilläggas att såväl trafiken på Sidenvägens södra del har beräknats högt och att scenariot med hög alstring är att betrakta som väl högt. Korsningen bedöms härmed ha goda förutsättningar att klara den tillkommande trafiken med anledning av Nohagahallens tillkommande verksamhet.

Tabell 15 Resultat känslighetsanalys kapacitet eftermiddagens maxtimme, 120 barn, 'hög'. 35 procent tillkommande trafik i samtliga tillfarter.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Nohaga allé	1	HRV	163	1513	0.11	0.0	0.0
Sidenvägen	1	HRV	331	551	0.60	1.0	2.2
Nohagagatan	1	HRV	392	1588	0.25	0.1	0.1
Vändplats	1	HRV	176	752	0.23	0.2	0.3

4 Leveranser och avfallshantering

Både Nolhagaskolan och den befintliga Nolhaga förskola tar dagligen emot leveranser. Skolan tar emot leveranser dels vid lastkajen öster om skolan (vid vändplatsen), dels vid Nolhagahallen och genom skolans entré. Skolan har ett mottagningskök och ett mindre tillagningskök. Till den befintliga förskolan levereras färdiglagad mat dagligen.

Sophämtning utförs såväl öster som väster om Nolhagaskolan. I vändplatsen öster om skolan finns ett miljöhus, vilket nyttjas av både skolan och den befintliga förskolan. Vid utbyggnad av förskolan kommer även ett nytt miljöhus att byggas, vilket med stor sannolikhet kommer att nyttjas av både skolan och förskolan. Tömning av detta beräknas till cirka två gånger i veckan.

Den utbyggda förskolan ska ha möjlighet att ha antingen tillagningskök eller mottagningskök, vilket innebär att matleveranser kan komma att bli aktuellt dagligen. Detta bedöms dock inte påverka kapaciteten i vägnätet. En separat lastzon för leveranser och eventuellt avfallsfordon bör finnas vid den utbyggda förskolan. Befintlig lastzon vid Nolhagaskolans östra sida fortsätter att användas och kan exempelvis samordnas med en avsläppningsyta för hämtning och lämning (Figur 10).



Figur 10 Befintlig lastzon vid Nolhagaskolans östra sida intill vändplatsen.

5 Parkering för bil

Parkering för personal vid Nohlagaskolan och befintliga Nohhaga förskola sker i dagsläget vid den stora parkeringen vid Nohhaga berg. Vändplatsen används för hämtning och lämning av både barn vid den befintliga förskolan samt elever vid skolan. Hämtning och lämning sker även vid andra platser runt om skolan, då många elever hämtas med bil efter skoltid för att komma till olika aktiviteter.

I framtiden ska all parkering till den utbyggda förskolan lösas inom planområdet och alltså inte på parkeringen vid Nohhaga berg. Hämtning och lämning med både bil och cykel kommer att ske i direkt anslutning till förskolan.

Parkeringsbehovet för den utbyggda förskolan baseras på antalet fordon under förmiddagens maxtimme vid förskolan/vändplatsen. Antalet fordonsrörelser under maxtimmen baseras på trafikallsträng 'låg' (1,5 bilresor per barn och dygn varav 90 procent av lämning/hämtning under maxtimme) samt 'hög' (2,0 bilresor per barn och dygn varav 90 procent av lämning/hämtning under maxtimme).

Tabell 16 Fordonsrörelser till grund för parkeringsbehov.

Fordonsrörelser till grund för parkeringsbehov	
80 barn 'låg'	108 fordonsrörelser (barn) + 5,6 fordonsrörelser (sysselsatta)
80 barn 'hög'	144 fordonsrörelser (barn) + 5,6 fordonsrörelser (sysselsatta)
120 barn 'låg'	162 fordonsrörelser (barn) + 8,4 fordonsrörelser (sysselsatta)
120 barn 'hög'	216 fordonsrörelser (barn) + 8,4 fordonsrörelser (sysselsatta)

Förmiddagen väljs då erfarenheter visar på att vårdnadshavare förutsätts anlända till förskolan för lämning under en kortare tidsperiod på morgonen, än under hämtning på eftermiddagen. Vårdnadshavare som lämnar sina barn förutsätts parkera cirka 15 minuter i snitt. Det är också troligt att trafiken inte är jämt fördelad under maxtimmen, det troliga är att det är fler som kommer

klockan 07.45 till skillnad från klockan 7.15. Därmed antas att 30 procent av vårdnadshavarna anländer under maxkvarten. För personalen gäller 0,8 bilresor per sysselsatt och dygn. Hälften av de anställda antas anlända till förskolan under maxtimmen. Till skillnad från vårdnadshavare har de anställda endast en fordonsrörelse då deras bilar förväntas stå parkerade under hela arbetsdagen.

Beräkningen av parkeringsbehovet har utgått ifrån hälften av fordonsrörelserna (då vårdnadshavare kör därifrån efter lämning/hämtning) och som beskrivs ovan att 30 procent av vårdnadshavarna anländer under maxkvarten samt personalens behov för parkering.

Baserat på ovanstående är parkeringsbehovet för den utbyggda förskolan vid trafikallsträng låg cirka 22 parkeringsplatser för alternativet med 80 barn och cirka 33 parkeringsplatser för alternativet med 120 barn.

Baserat på ovanstående är parkeringsbehovet för den utbyggda förskolan vid trafikallsträng hög cirka 28 parkeringsplatser för alternativet med 80 barn och cirka 41 parkeringsplatser för alternativet med 120 barn.

Som beskrivs ovan så antas en del skolelever hämtas och lämnas vid vändplatsen och detta i sig är svårt att förhindra, vilket gör att zonen för hämtning och lämning inte kan flyttas. För att hantera detta bör en avsläppningsyta med drygt fyra bilplatser anordnas, förslagsvis kan denna yta beredas på vändplatsens västra sidan i direkt anslutning till skolan och på så sätt samordnas med Nolhagaskolans lastzon.

6 Konsekvenser och slutsatser

Korsningen Nolhaga allé/Sidenvägen/Nolhagagatan och angränsande vägnät bedöms kapacitetsmässigt klara ökade trafikmängder till följd av den utbyggda förskolan. Detta bekräftas också av den genomförda känslighetsanalysen.

Parkeringsbehovet för den utbyggda förskolan är vid trafikallsträng låg cirka 22 parkeringsplatser för alternativet med 80 barn och cirka 33 parkeringsplatser för alternativet med 120 barn. Parkeringsbehovet för den utbyggda förskolan är vid trafikallsträng hög cirka 28 parkeringsplatser för alternativet med 80 barn och cirka 41 parkeringsplatser för alternativet med 120 barn. Detta bör dock verifieras med erfarenhetsvärden från liknande verksamheter inom kommunen.

I övrigt rekommenderas följande:

- > Fler ordnade passager över Nolhaga allé samt Nolhagagatan för att skapa en ännu bättre tillgänglighet samt ökad trafiksäkerhet.
- > Man bör även se över åtgärder som uppmuntrar till hämtning/lämning med hjälp av cykel, exempelvis cykelparkering för lådcyklar och möjlighet att ladda elcykel.
- > Man bör se över åtgärder som uppmuntrar till hämtning/lämning med hjälp av samåkning.
- > Man bör se över åtgärder som uppmuntrar resor utan bil både för förskolans personal och vårdnadshavare, exempelvis genom cykelhjälskampanjer, insiktshöjande kampanjer, individualiserad marknadsföring eller gröna resplaner.

Trafikstrategi

4

2020.010 MN

Datum: 2020-04-07
Handläggare: Jenny Leonardsson
Direktnr: 0322-61 60 61
Diariernr: 2020.010 MN

Miljöskydds nämnden

Remiss - Trafikstrategi för Alingsås kommun

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige gav i flerårsstrategi 2018-2020 kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en övergripande strategisk trafikplan. Avsikten var att fördjupa och förtydliga kommunens vilja kring strategiskt viktiga trafikfrågor och åtgärder som medverkar till en önskad samhällsutveckling. Strategin ska också beskriva hur kommunen ska arbeta för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Beredning

Trafikstrategi för Alingsås kommun beskriver den strategiska inriktningen för trafik, transport och mobilitet i kommunen. Trafikstrategin ska vara vägledande för kommunens politiker och tjänstepersoner och skapa samsyn kring vilka mål vi ska arbeta.

Trafikstrategin innefattar mål inom tre områden, Stadsmiljö, Mobilitet samt Utveckling. För respektive mål finns ett antal fokusområden med tillhörande aktiviteter. Syftet med fokusområdena är att definiera vad som bör prioriteras och vilka aktiviteter som behöver genomföras.

Trafikstrategin konkretiseras i sin tur sedan av andra dokument såsom fördjupade översiktsplaner, trafikplan och andra utredningar. Strategin syftar främst till att lyfta diskussionen från enskilda projekt till att ge vägledning i vilka mål som ska uppnås med olika åtgärder.

Beslutsmotivering

Trafikstrategin är ett välkommet dokument som ger en god bild över vad Alingsås kommun behöver göra för att generera en mer hållbar trafikplanering.

För att trafikstrategin ska kunna vara ett verktyg för hur kommunen ska arbeta för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem anser vi att det krävs riktlinjer och en tydligare viljeriktning för hur den strategiska trafikplaneringen ska ske.

Trafikstrategin ska bidra till att samhällsplaneringen och utvecklingen av transportsystemet i Alingsås kommun görs med långsiktig hållbarhet och inom ramen för Agenda 2030. Det framgår inte hur trafikstrategin ska bidra till måluppfyllelsen, hur den kopplar till de globala målen eller vilka mål som berörs. Önskvärt är att detta förtydligas.

Ekonomisk bedömning

Ej aktuell.

Förslag till beslut

Miljöskyddsnämnden beslutar att godkänna förvaltningens yttrande och sänder remissvaret till kommunstyrelsen.

Bilaga: Remissyttrande

Beslutet ska skickas till

KS

Jenny Leonardsson
Ekolog

Maria Jacobsson
Förvaltningschef

Datum: 2020-03-31
Diariernr: 2020-934
Handläggare: Jenny Leonardsson
Direktnr: 0322-61 60 61
Epost: jenny.leonardsson@alingsas.se

Remissyttrande – Trafikstrategi för Alingsås kommun

Ärende: Trafikstrategi, 2019.745 KS

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Fokusområde 2-3 är skrivna på samma rad, dela upp dem och ha dem på varsin rad.

INLEDNING

Strategin ska bidra till kommunens vision och tar avstamp i kommunens fem målbilder och tillhörande översiktsplan.
Går det att på ett enkelt sätt visa/illustrera vilka de fem målbilderna är så ger det en bättre förståelse för läsaren.

För att trafikstrategin ska kunna vara ett verktyg för hur kommunen ska arbeta för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem anser vi att det krävs riktlinjer och tydligare viljeriktning för hur den strategiska trafikplaneringen i kommunen ska ske.

HÅLLBARHET

De två sista meningarna i första stycket säger ungefär samma sak, kanske går det att skriva ihop dem.

Hur bidrar trafikstrategin till att uppfylla de globala målen och Agenda 2030?
Vilka mål omfattas och hur kopplar trafikstrategin till hållbarhetsmålen?
Vore önskvärt med ett förtydligande och en kort beskrivning/redogörelse för hur trafikstrategin kopplar till målen.

TRAFIKSTRATEGIS MÅL

Stadsmiljö

Gäller både stads- och ortsmiljöer, en bättre formulering skulle kunna vara "bebyggd miljö"

Mobilitet

Målpunkter, vad menas med det? Resmål, destinationer...?

Utveckling

-

MÅL - STADSMILJÖ

Fokusområde 1

Att barn och personer med funktionsnedsättning enkelt ska kunna röra sig i Alingsås är mycket positiv och gynnar alla. Här finns också möjligheten att ta fram lösningar som är kreativa och gynnar upptäckarlusten hos såväl barn som vuxna.

Fokusområde 2

Fokus ligger här på att minska effekten av de olika barriärer som finns i Alingsås och att vid planering av nybyggnation prioriterar att binda samman barriärer istället för att skapa nya.

I tidigare projekt har en barriär varit bland annat ett bullerplank längs järnvägen. En barriär av det här slaget ger, bortsett från den negativa avgränsande effekten, ett skydd mot som bland annat bilväg, spårväg eller från buller. Vissa barriärer behövs för att trygga människors hälsa och undvika olägenheter.

Att vid nybyggnation planera för att binda samman snarare än att skapa nya barriärer bör också belysas ur perspektivet grön infrastruktur. Samhällets infrastruktur såsom bilvägar samt gång- och cykelvägar skapar barriärer för växt- och djurlivet men också för människans rörlighet i grönområden, vilket minskar de goda effekter som ekosystemtjänster ger. Grön infrastruktur ska därför också beaktas tidigt i planeringen så att vi kan bevara bärkraften för våra ekosystem och reducera de negativa effekter från exempelvis klimatförändringar. Grön infrastruktur är en viktig del i Sveriges arbete för biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Genom att planera markanvändningen så att ekologiska processer beaktas kan marken brukas på ett hållbarare sätt så att vi även i framtiden kan förlita oss på viktiga ekosystemtjänster som naturen ger oss, som exempelvis rent vatten, pollination av växter och rekreation.

Under aktiviteter framgår att samhällsnyttor ska värderas enligt standardiserad metod. Vilka samhällsnyttor avses här, hur ska de värderas och enligt vilken standardiserad metod?

Fokusområde 3

Att beakta cykel- och bilparkeringar tidigt i planeringsprocessen är en förutsättning för att uppnå en hållbar, levande och tillgänglig stad.

I en strategi bör de strategiska ståndpunkterna framgå, varför det vore bra att redan i trafikstrategin ta fram en viljeriktning, exempelvis gällande:

- Var vill vi att exempelvis bilparkeringar ska finnas i stadskärnan, är det torgen som är det bästa lösningen?
- Hur långt är det möjligt för människor att gå ifrån en parkering utan att centrumhandeln blir lidande?

Fokusområde 4

Detta fokusområde handlar om näringsliv, besöksnäring och marknadsföring vilket också är mycket viktigt för Alingsås, men är det ett relevant fokusområde för en trafikstrategi?

Vad innebär det att förädla stadsmiljön?

Alingsås är en kommun man vill besöka och vistas i – vem är man?

MÅL - MOBILITET

Fokusområde 1

Att skapa hållbart resande genom att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik ser vi som mycket positivt.

Fokusområde 2

I fokusområde 2 står det att "Alingsås småskalighet och korta avstånd ger god potential att fortsätta utvecklas som cykelstad..." Strategin i sin helhet gäller för Alingsås som kommun, denna mening syftar på Alingsås som stad (tolkar vi), detta bör förtydligas.

Inom fokusområde 2 ligger fokus på mobilitet och på att utveckla Alingsås som cykelstad. Ett positivt resultat av att göra cykeln till ett mer attraktivt färdmedel skulle kunna bli att luftkvaliteten i tätorten blir bättre då utsläpp och partiklar från trafiken minskas. I dagsläget ligger de uppmätta värdena av kvävedioxid och bensen i tätorten under miljökvalitetsnormerna. Resultatet har de senaste åren påverkats av olika faktorer som bland annat milda och lite blåsigare vintrar, fordonsutvecklingen och minskad användning av dubbdäck. Att säkerställa god luftkvalitet bör vara prioriterat i ett tidigt skede vid planering av vägdragningar i närheten av bostäder.

Ett ökad cykelanvändning skulle också kunna resultera i en trevligare och säkrare utemiljö då höga ljudnivåer skulle kunna minska i samband med att antalet motorfordon på vägarna skulle bli allt färre. Om fler cyklar minskar också trafikflödena, vilket kan gynna trafikflödet och underlätta framkomligheten för utryckningstrafik.

Fokusområde 3

Här syftar texten till Alingsås som kommun.

Fokusområde 4

Alingsås kommun har mycket fin natur och att binda samman orterna med cykelbanor bäddar för fina cykelturer och upplevelser som främjar folkhälsan.

MÅL - UTVECKLING

Fokusområde 1

- Hur ska denna samverkan mellan kommunen och näringslivet/invånarna ske?
- Hur ska samverkan inom kommunen ske för att säkerställa att alla berörda parter får yttra sig i de olika trafikprojekten?
- Från Miljöskyddskontorets sida kan det röra sig om flera kompetenser som behöver vara med i projekteringen, bland annat miljöskydd, hälsoskydd och naturvård.

Fokusområde 2

Det är mycket positivt att det i trafikstrategin framgår att vi ska våga testa nya hållbara lösningar.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

Under aktiviteter på flera ställen i trafikstrategin står det "planer och projekt", gäller detta strategiska planer eller planer för fysisk planering? Vore bra att någonstans i dokumentet förtydliga vilka typer av planer och projekt.

För Miljöskyddskontoret

Jenny Leonardsson
Ekolog

2019-12-09

§ 234 2019.745 KS

Trafikstrategi

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige gav i flerårsstrategi 2018-2020 kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en övergripande strategisk trafikplan. Avsikten var att fördjupa och förtydliga kommunens vilja kring strategiskt viktiga trafikfrågor och åtgärder som medverkar till en önskad samhällsutveckling. Strategin ska också beskriva hur kommunen ska arbeta för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Det dokument som tidigare har varit strategiskt vägledande inom området är Trafiktaktik för Alingsås som togs fram i samband med den fördjupade översiktsplanen för Alingsås stad 2008. I och med att den nya översiktsplanen för Alingsås kommun antogs av kommunfullmäktige 2018-10-31 blev den fördjupade översiktsplanen och dess tillhörande dokument inaktuell. Dessa är i dagsläget istället att betrakta som kunskapsunderlag. Den tidigare trafiktaktiken omfattade endast Alingsås stad, medan den nu aktuella trafikstrategin omfattar hela kommunen. Flera av de mål som tidigare har funnits med återfinns även i denna strategi.

Beredning

Kommunledningskontoret har i skrivelse den 25 november lämnat följande yttrande:

Inriktningen för arbetet med trafikstrategin har varit att ta fram ett kortfattat, kärnfullt och lättillgängligt dokument som kompletterar övriga styrande dokument men i så liten omfattning som möjligt överlappar dessa.

Trafikstrategin innefattar mål inom tre områden, Stadsmiljö, Mobilitet samt Utveckling. För respektive mål finns ett antal fokusområden med tillhörande aktiviteter. Syftet med fokusområdena är att definiera vad som bör prioriteras och vilka aktiviteter som behöver genomföras. Både fokusområden och aktiviteter saknar inbördes prioriteringsordning.

Trafikstrategin är tänkt att komplettera översiktsplanens illustration av markanvändning och övergripande inriktningar med vägledning kring vilka värden och målbilder som ska styra planeringen kring trafik och infrastruktur. Trafikstrategin konkretiseras i sin tur sedan av andra dokument såsom fördjupade översiktsplaner, trafikplan och andra utredningar. Strategins syftar främst till att lyfta diskussionen från enskilda projekt till att ge vägledning i vilka mål som ska uppnås med olika åtgärder.

Strategin kan användas för att välja mellan olika alternativ i specifika utredningar och utgöra en del av beslutsunderlaget i investeringsplanering. Syftet är framför allt att ge en gemensam bild av vilka värden som är viktigast för Alingsås kommun i olika arbeten där förändringar i trafik och infrastruktur planeras.

2019-12-09

KS § 234, forts

I det precis uppstartade arbetet med ny fördjupad översiktsplan för Alingsås kommun är tanken att trafikstrategin ska kunna användas som en utgångspunkt för hur olika vägval görs kring markanvändning. Trafikstrategin kommer också att användas i den pågående planeringen av kommunens fyra utpekade tillväxtområden. I de pågående diskussioner som förs kring vad Alingsås kommuns vilja kring större infrastrukturprojekt är, kommer strategin också att kunna utgöra en vägledning.

En del av fokusområdena är relativt allmänt hållna och kräver en viss fördjupning medan andra är mer konkreta. För att strategin ska bli ett kraftfullt verktyg krävs det att den ger avtryck i såväl planering som i budget och att den korresponderar med de investeringar som genomförs på de olika förvaltningarna som verkar inom området.

I olika delar av strategins föreslagna aktiviteter anges att en standardiserad metod ska användas. Denna metod bör kort efter strategins antagande tas fram och hållas kortfattad och enkel så att den kan användas i olika projekt.

Strategin påverkar flera förvaltningars verksamhet och bör därför gå på remiss till övriga nämnder för synpunkter innan antagande i Kommunfullmäktige.

Arbetsutskottet har den 4 december 2019, § 216 lämnat följande förslag till beslut:
Förslag till Trafikstrategi skickas på remiss till samtliga nämnder.

Förslag till beslut på sammanträdet

Boris Jernskieg (SD) föreslår följande tillägg under mål, mobilitet, aktiviteter:

Utveckla ett effektivt kommunikationsnät för gång-, cykel, och kollektivtrafik samt ridvägar.

Zandra Pettersson (SD) föreslår att Boris Jernskieggs tilläggsförslag bifalls.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om Boris Jernskieggs m fl tilläggsförslag bifalls eller avslås och finner att kommunstyrelsen beslutar att avslå ändringsförslaget.

Ordföranden finner att kommunstyrelsen beslutar att bifalla arbetsutskottets förslag i övrigt.

	Justerandes sign	Justerandes sign	Justerandes sign	Utdragsbestyrkande
--	------------------	------------------	------------------	--------------------

2019-12-09

Beslut

KS § 234, forts

Kommunstyrelsens beslut:

Förslag till Trafikstrategi skickas på remiss till samtliga nämnder.

Expedieras till

Samtliga nämnder, räddningstjänstförbundet AVRF

Justerandes sign

Justerandes sign

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Trafikstrategi för Alingsås kommun



Mål, fokusområden & aktiviteter

- ett vägledande dokument för hur vår kommun ska jobba för en hållbar utveckling inom
transport och mobilitetsfrågor

Remisshandling kommunstyrelsen den 9 december 2019, § 234.



ALINGSÅS
KOMMUN

TRAFIKSTRATEGI FÖR ALINGSÅS KOMMUN

Version 2019-12-05

MEDVERKANDE

Markus Thunberg, Alingsås kommun

Helen Ashman, Alingsås Kommun

Konsult Frida Karlge m.fl. SWECO.

GRANSKAD AV

Jonas Mökander, Alingsås kommun

Markus Thunberg, Alingsås kommun

Helen Ashman, Alingsås kommun

Innehållsförteckning

Vision.....	2
Inledning.....	3
Hållbarhet.....	4
Trafikstrategins mål.....	5
Mål - Stadsmiljö.....	6
Fokusområden 1.....	6
Fokusområde 2-3.....	7
Fokusområde 4.....	8
Mål - Mobilitet.....	9
Fokusområde 1.....	9
Fokusområde 2-3.....	10
Fokusområde 4.....	11
Mål - Utveckling.....	12
Fokusområde 1.....	12
Fokusområde 2.....	13

Vision

”Alingsås är Västsveriges vackraste kulturstad i en levande bygd. Genom nytänkande, engagemang och tillgänglighet skapar vi livskvalitet för alla”

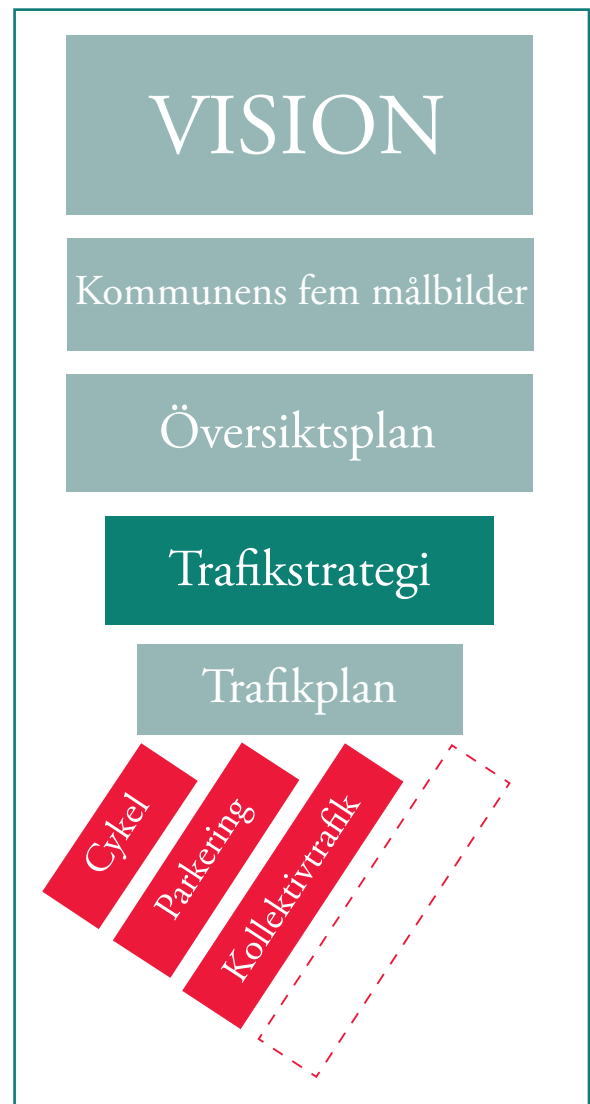


Inledning

Trafikstrategi för Alingsås kommun beskriver den strategiska inriktningen för trafik, transport och mobilitet i kommunen. Strategin ska bidra till kommunens vision och tar avstamp i kommunens fem målbilder och tillhörande översiktsplan (antagen 2018-10-31).

Genom att ta fram en trafikstrategi har vi möjlighet att skapa samsyn kring vilka mål vi ska arbeta mot och inom vilka områden vi ska fokusera för att uppnå målen. Vi har även listat ett antal aktiviteter som behöver genomföras de närmaste åren för att vi ska gå i riktning mot målen.

Trafikstrategin ska vara vägledande för kommunens politiker och tjänstemän samt i dialog med aktörer såsom Trafikverket, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Kommunens invånare, besökare och näringsliv spelar en viktig roll, då det är deras behov vi ska tillgodose. Vi vill därför skapa samverkan och delaktighet med berörda så att vi tillsammans kan utveckla ett attraktivt och hållbart Alingsås.





GLOBALA MÅLEN
för hållbar utveckling

Hållbarhet

I september 2015 antogs 17 globala mål av världens ledare¹. De globala målen utgör tillsammans Agenda 2030, en utvecklingsplan som berör miljömässiga, sociala såväl som ekonomiska hållbarhetsperspektiv. Den kräver engagemang från regeringen, regioner, kommuner, akademi, näringsliv och civilsamhället för att lyckas nå målen. Därtill förutsätter Agenda 2030 att förändringar sker på nationell och lokal nivå samt i alla samhällsskikt.

Denna trafikstrategi ska bidra till att samhällsplaneringen och utvecklingen av transportsystemet i Alingsås kommun görs med långsiktig hållbarhet och inom ramen av Agenda 2030. Varje fokusområde genomsyras därför av hållbarhetsperspektiven med syfte att prägla kommande utvecklingsarbete i kommunen.



¹ FN-förbundet och SKL (2019): Arbetsbok Agenda 2030 - Ett material från Glokala Sverige – Agenda 2030 i kommuner och regioner.



ALINGSÅS
KOMMUN



Trafikstrategins mål



Stadsmiljö

I Alingsås har vi trygga, levande stads- och ortsmiljöer



Mobilitet

Det är lätt att på ett hållbart sätt ta sig till arbete, skola, fritid och andra målpunkter



Utveckling

Vi är nytänkande och utvecklar Alingsås tillsammans

Trafikstrategin innefattar mål inom tre områden, Stadsmiljö, Mobilitet samt Utveckling. För respektive mål finns ett antal fokusområden med tillhörande aktiviteter. Fokusområdenas syfte är att definiera vad som bör prioriteras och vilka aktiviteter som behöver genomföras. Både fokusområden och aktiviteter saknar inbördes prioriteringsordning.



Mål - Stadsmiljö

I Alingsås har vi trygga, levande stads- och ortsmiljöer

FOKUSOMRÅDE 1

Barn och personer med funktionsnedsättning kan enkelt röra sig i Alingsås, det gynnar alla

Bygger vi en trygg, tillgänglig och levande stads- och ortsmiljö möjliggör vi en självständig mobilitet för alla som bor i och besöker Alingsås.

Aktiviteter

- I större planer och projekt ska relevanta sociala aspekter belysas i tidigt skede, enligt en standardiserad metod.
- Ta ett samlat grepp kring barns resande till och från skolan och öka synen på barn som trafikanter och deras behov.





FOKUSOMRÅDE 2

Vi har barriärer och arbetar för att minska dess effekter

Genom att minska effekterna av kommunens olika barriärer upplevs Alingsås mer sammanhängande och blir lättare att röra sig i. Vid nybyggnation planerar vi för att binda samman snarare än att skapa nya barriärer.

Aktiviteter

- I planer och projekt ska samhällsnyttor värderas i ett tidigt skede, enligt en standardiserad metod.
- Genomföra analyser av hur människor önskar röra sig i Alingsås och hur det påverkas av våra barriärer.

FOKUSOMRÅDE 3

Vi planerar parkering för en levande stad

Parkering för cykel och bil planeras på ett medvetet sätt för att uppnå en hållbar, levande och tillgänglig stad för alla.

Aktiviteter

- Definiera viljeinriktning och skapa goda förutsättningar för hållbar mobilitet tillsammans med exploitörer.
- Vidareutveckla parkeringsnormen och ta fram en plan för parkering och mobilitet som inkluderar alla trafikslag.



FOKUSOMRÅDE 4

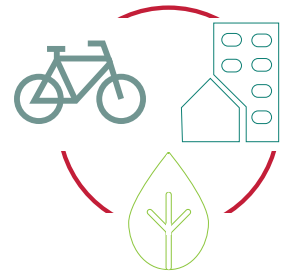
Alingsås är en kommun man vill besöka och vistas i

Alingsås har ett unikt centralt läge i Västra Götaland som främjar en varierad arbetsmarknad och ett stort utbud av aktiviteter för att ge möjlighet till såväl arbete, boende som en rik fritid på nära håll.

Aktiviteter

- Marknadsföra och utveckla Alingsås unika läge centralt i Västra Götaland.
- Ta vara på och förädla stadsmiljöer och platser som främjar vistelse och möten.





Mål - Mobilitet

Det är lätt att på ett hållbart sätt ta sig till arbete, skola, fritid och andra målpunkter

FOKUSOMRÅDE 1

Vi skapar hållbart resande utifrån invånarnas olika förutsättningar

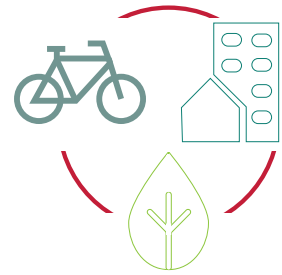
Genom att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik skapar vi förutsättningar att resa hållbart.

Ett effektivt kommunikationsnät tillgodoses genom en kombination av olika transportlösningar som tillsammans binder ihop hela kommunen.

Aktiviteter

- Utveckla ett effektivt kommunikationsnät för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- I planer och projekt ska prioritering mellan trafikslag motiveras.





FOKUSOMRÅDE 2

Cykelstaden utvecklas utifrån nuvarande och framtida behov

Alingsås småskalighet och korta avstånd ger god potential att fortsätta utvecklas som cykelstad där cykeln är ett attraktivt alternativ till bilen, en del av kollektivtrafikresan liksom ett sätt att uppleva kommunens rika utbud av handel, vacker natur och sjöar.

Aktiviteter

- Bygg sammanhängande cykelnät och tydliga stråk med hög standard.
- Bygg cykelparkeringar av hög kvalitet.
- Arbeta för att bli en av Sveriges tre bästa cykelkommuner.

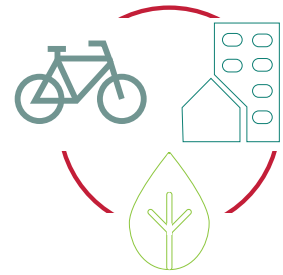
FOKUSOMRÅDE 3

Vi har god tillgänglighet till hållplatser och större knutpunkter

Alingsås invånare ska enkelt kunna ta del av arbete, kultur och aktiviteter i hela kommunen och resten av regionen.

Aktiviteter

- Säkerställ att planering och utveckling av kommunikationsnätet för gång och cykel hänger samman med hur kollektivtrafiken utvecklas.
- Ta fram en plan för kollektivtrafiken utifrån kommunens ansvar avseende prioriterade stråk samt kvalitet och avstånd till hållplatser.



FOKUSOMRÅDE 4

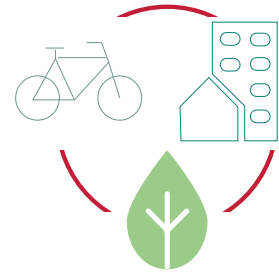
Vi binder ihop orterna för alla trafikslag

Alingsås ska vara en sammanhängande stad med levande orter och landsbygd där det är enkelt att ta sig mellan och inom orterna på ett hållbart sätt.

Aktiviteter

- Kollektivtrafik och cykelbanor mellan våra orter ska förbättras och samåkningsparkeringar anordnas.
- Ta fram en plan för cykeltrafik som beskriver prioriterade stråk, standarder och kvaliteter.





Mål - Utveckling

Vi är nytänkande och utvecklar Alingsås tillsammans

FOKUSOMRÅDE 1

Näringsliv och invånare bidrar i planering och utveckling

Vi tror att samarbete och delaktighet är nyckeln till framgång och ser därför gärna att näringsliv och invånare bidrar i planering och utveckling av Alingsås.

I samverkan planeras och effektiviseras näringslivets och kommunens transporter utifrån stadens förutsättningar.

Aktiviteter

- Kommunera strategin och skapa engagemang och delaktighet.
- Utveckla former för samverkan i tidiga skeden.
- Tydliggöra näringslivet och kommunens behov av transporter.



FOKUSOMRÅDE 2

Vi vågar prova nytt för att nå en hållbar utveckling

Vår vision är att växa på ett hållbart sätt. För att lyckas krävs mod att prova nytt och att lära av goda exempel från vår omvärld.

Aktiviteter

- Bevaka vår omvärld och lära av andra.
- Använd tillfälliga åtgärder för att testa nya idéer.



Delegerade beslut 2020

5

2020.001 MN

Datum: 2020-04-14
Handläggare: Peter Pors
Direktr:
Diariernr: 2020.001 MN

Miljöskyddsnämnden

Delegationsbeslut 2020

Ärendebeskrivning

Delegationsbeslut 132/20-168/20 har fattats sedan förra sammanträdet och är redovisade i bilaga.

Förvaltningens yttrande

En förteckning över besluten som fattats sedan förra sammanträdet har upprättats och finns tillgänglig tillsammans med kallelsen. Pärmar med delegationsbesluten finns tillgängliga på miljöskyddskontoret och på nämndens sammanträden.

Ekonomisk bedömning

Ej relevant.

Förslag till beslut

Miljöskyddsnämnden tar del av delegationsbesluten

Beslutet ska skickas till

Klicka här för att fylla i vilka beslutet ska skickas till.

Maria Jacobsson
Förvaltningschef

Peter Porss
Nämndsekreterare

Delegationsrapport Miljöskyddsnämnden i Alingsås

ÄrendeNr	Anläggning/Fastighet	ÄrendeRubrik	BeslutsDatum	DelegationsNr
2020-800	Ödenäs 2:113, Enskilt avlopp	Ansökan om tillstånd för enskilt avlopp	2020-03-17	2020-132
2020-259	Ödenäs 2:112, Enskilt avlopp	Ansökan om tillstånd för enskilt avlopp	2020-03-17	2020-133
2020-913	Centrum 1:6	Remiss bygglov - Flerfamiljshus	2020-03-17	2020-134
2020-687	Pulz Tobak City Alingsås, Hjorten 22, Övrig anläggning	Ansökan om tillstånd för försäljning av tobak	2020-03-17	2020-135
2020-759	Gjutaren 18	Remiss övrigt - Rivningslov samt nybyggnad av industribyggnad	2020-03-17	2020-136
2020-1041	Hällnäs 1:37, Värmepump	Anmälan av installation av värmepump - Bergvärme	2020-03-18	2020-137
2020-1059	Krabban 11, Värmepump	Anmälan av installation av värmepump - Bergvärme	2020-03-19	2020-138
2019-2324	Hemsjö 1:8, Enskilt avlopp	Ansökan om tillstånd för enskilt avlopp - Markbädd	2020-03-19	2020-139
2019-2324	Hemsjö 1:8, Enskilt avlopp	Ansökan om tillstånd för enskilt avlopp - Markbädd	2020-03-19	2020-140
2020-1079	Alingsås Yrkesgymnasium, Verkstaden 8, Hälsoskyddsverksamhet	Information - Beslut om årlig avgift	2020-03-19	2020-141
2020-959	Rättaregården 4	Remiss bygglov - Marklov - ändring av marknivå	2020-03-20	2020-142
2020-1050	Hallen 1:14	Anmälan av installation av värmepump - Bergvärme	2020-03-20	2020-143
2020-965	Bryggaregatan 2, Bryggaren 2, Övrig anläggning	Ansökan om tillfälligt serveringstillstånd, slutet sällskap	2020-03-23	2020-144
2018-2612	Kvarnabo 1:26, Enskilt avlopp	Ansökan om tillstånd för enskilt avlopp - Ansökan Om Avlopp	2020-03-23	2020-145
2020-168	Ryd 1:32, Enskilt avlopp	Ansökan om tillstånd för enskilt avlopp	2020-03-24	2020-146
2020-992	Alingsås Golfrestaurang, Hjälmed 1:78, Övrig anläggning	Ansökan om serveringstillstånd stadigvarande allmänheten	2020-03-24	2020-147
2020-807		Ansökan om tillstånd för enskilt avlopp - Minireningsverk	2020-03-24	2020-148
2020-1082	Måsen 7, Värmepump	Anmälan av installation av värmepump - Bergvärme	2020-03-26	2020-149
2020-168	Ryd 1:32, Enskilt avlopp	Ansökan om tillstånd för enskilt avlopp	2020-03-27	2020-150
2020-1116		Remiss övrigt - Remiss Från Polisen Gällande Stadslopp, Running Lights 2020-10-05 - 2020-10-06	2020-03-27	2020-151
2020-1128	Lersjöås 1:6, Enskilt avlopp	Planerad tillsyn - Enskilt avlopp - Förbud	2020-03-27	2020-152
2020-846	Långared 16:2, Värmepump	Anmälan av installation av värmepump - Bergvärme	2020-03-30	2020-153

ÄrendeNr	Anläggning/Fastighet	ÄrendeRubrik	BeslutsDatum	DelegationsNr
2020-1121	Bryggaregatan 2, Bryggaren 2, Livsmedelsanläggning	Remiss ordningslagen - Uteservering	2020-03-30	2020-154
2020-1145	Restaurang China, Kronan 14, Livsmedelsanläggning	Remiss övrigt - Uteservering	2020-03-30	2020-155
2020-855	Circle K, Bensin Kristineholm, Svärdet 2, Miljöfarlig verksamhet	Anmälan av miljöfarlig verksamhet	2020-03-31	2020-156
2020-1166	Stamsjö Bryggeri, Mejeriet 4, Livsmedelsanläggning	Registrering av livsmedelsanläggning	2020-03-31	2020-157
2020-1117	Kungegården 7, Värmepump	Anmälan av installation av värmepump	2020-04-01	2020-158
2020-1136	Holmängen 1:4, Värmepump	Anmälan av installation av värmepump	2020-04-02	2020-159
2020-907	Sjöo, Vimpeln 4, Övrig anläggning	Ansökan om tillfälligt utökat serveringstillstånd - Utökat tillstånd,uteservering.	2020-04-02	2020-160
2020-1067	Björkekärr 4:5	Remiss om förhandsbesked - Förhandsbesked nybyggnad av enbostadhus	2020-04-03	2020-161
2020-1070	Ålanda 3:1, Enskilt avlopp	Ansökan om tillstånd för enskilt avlopp - Infiltration	2020-04-03	2020-162
2020-899	Sörhaga 2:1	Remiss samrådsärende - Detaljplan för förskola vid Nohaga Allé	2020-04-03	2020-163
2020-786	Alingsås Prod , Spiken 1, Livsmedelsanläggning	Registrering av livsmedelsanläggning	2020-04-03	2020-164
2020-1167	Yxan 25	Remiss bygglov - Tillbyggnad av lagerbyggnad	2020-04-06	2020-165
2020-1076	Alingsås Motorklubb, Upplo 1:1, Miljöfarlig verksamhet	Remiss miljöfarlig verksamhet - Folkrace tävling upplobanan	2020-04-06	2020-166
2020-1221		Registrering av livsmedelsanläggning	2020-04-06	2020-167
2020-1073	Lindelöv på Sävelund, Bulten 1, Övrig anläggning	Ansökan om serveringstillstånd stadigvarande allmänheten	2020-04-07	2020-168