



Detaljplan för Alingsås, Bostäder vid Häradsvägen (Rådstugan 2 m.fl.)

# Samrådsredogörelse

Upprättad 2023-10-16

## Ärendets handläggning

Beslut om positivt planbesked togs av Samhällsbyggnadsnämnden 2016-05-16. Kommunstyrelsen beslutade 2023-03-06 om planprioriteringslista för samtliga planer som pågår och som ska påbörjas. Uppdraget att upprätta denna detaljplan ingår i prioriteringslistan. Detaljplanens syfte är att ge möjlighet att omvandla befintlig verksamhetsmark till ett nytt bostadskvarter med möjlighet till centrumanvändning i bottenvåningen mot Häradsvägen.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande enligt 5 kap Plan- och bygglagen (2010:900), vilket innebär att planen kan antas först efter genomfört samråd och granskning.

Ett program var ute på samråd under 2017, diarienummer 2015.122 SBN. Inkomna synpunkter har sammanfattats i Samrådsredogörelse 2017-05-23. Därefter har ett förslag till rubricerad detaljplan varit ute på samråd under tiden 2023-03-16 – 2023-04-06 genom att planförslaget utsänts till berörda sakägare, förvaltningar, myndigheter m.fl. Samrådsmöte i form av öppet hus hölls i Samhällsbyggnadsförvaltningens lokaler den 2023-03-21. Inga besökare kom till mötet. Handlingarna har ställts ut i kommunhuset under samrådsperioden och funnits tillgängliga på kommunens hemsida.

## Inkomna yttranden

Myndigheter, nämnder m.fl.		Anmärkning
1. Länsstyrelsen	2023-04-19	X
2. Trafikverket	2023-04-06	X
3. Statens geotekniska institut (SGI)	2023-04-18	X
4. Lantmäteriet	2023-04-19	X
5. Miljöskyddsnämnden	2023-04-19	X
6. Polisen	2023-03-16	
7. Skanova	2023-03-23	
8. Postnord	2023-03-22	
9. Västtrafik	2023-04-05	
Sakägare		
10. Alingsåshem	2023-04-06	X
11. Boende Jungmannen	2023-03-27	X
12. Forellen 1	2023-04-04	X
Övriga		
13. Kristineholm 1:18	2023-04-06	X

Nedan följer de inkomna synpunkterna från samrådet. Kommunledningskontorets kommentarer och förslag till åtgärder redovisas också.

## Yttrande

## Kommentar

---

### 1. Länsstyrelsen

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa, säkerhet och miljökvalitetsnormer måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10 §

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

- Riksintresse (både MB kap 3 och 4, se listan i webbgis)
- Mellankommunala frågor och regionala förhållanden
- Miljökvalitetsnormer (MKN) (MB 5 kap, luft och vatten)
- Strandskydd (MB 7 kap)
- Hälsa och säkerhet (risk för olyckor, översvämning, erosion)
- Geoteknik

Länsstyrelsen anser att nedanstående prövningsgrunder är aktuella för föreslagen exploatering.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för luft

Det framgår i planbeskrivningen att bedömningen är att miljökvalitetsnormer och miljömål för luft klaras. Men det saknas några underlag och en platspecifik bedömning av luften vid aktuell detaljplan. Med närheten till trafikerade vägar, och att man förtätar närmare gaturummet kan de innebära högre halter i planområdet.

*En rapport med beräkningar av luftföroreningshalter har tagits fram inför granskning (SMHI 2023-09-05). Beräkningar har gjorts för tre olika scenarier; nuläge, nollalternativ 2040 utan ny bebyggelse och framtid 2040 med ny bebyggelse. En jämförelse mellan alla tre scenarier visar att PM10-halterna ökar något mer på grund av den planerade byggnaden som är högre och närmare vägen än den nuvarande. Den beräknade haltökningen innebär dock inte något över-skridande av den nedre utvärderingströskeln för varken PM10*

Halterna av NO<sub>2</sub> beräknas minska i framtiden, men halterna av PM<sub>10</sub> bedöms öka på grund av ökad trafik. Det planerade parkeringshuset under hus kan påverka luftkvaliteten i närområdet. Det framgår inte på vilket sätt dessa utsläpp kommer att hanteras.

För att länsstyrelsen ska kunna bedöma luftfrågan behöver underlag och bedömningar redovisas inför granskningen.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

Enligt 2 kap. 10 § PBL får planläggning inte medverka till att en miljökvalitetsnorm, MKN, enligt 5 kap Miljöbalken överträds. Kommunen måste därför visa hur planerade åtgärder påverkar vattenkvaliteten inom de vattenförekomster som kan beröras av planområdet samt hur de påverkar möjligheterna att nå uppsatta MKN för Vatten.

Inför samrådet har en dagvattenutredning tagits fram (Sweco, 2023-01-19). För hantering av rening och fördröjning av dagvatten inom området ska biofilter/makadamdiken samt skelettjord nyttjas. Vidare ska ett avskärande dike anläggas i områdets östra delar. Med dessa åtgärder bedöms både flöden och föroreningsmängder minska jämfört med områdets nuvarande situation.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planen inte bör leda till att det finns någon risk för att MKN inte följs. Detta förutsatt att erforderliga dagvattenåtgärder vidtas och underhålls efter exploateringen. Länsstyrelsen har trots detta ett antal frågor som kommunen ska besvara för att bedömningen fortsatt ska gälla.

Det är otydligt om dagvatten från taken kommer fördröjas eller släppas rakt ut på dagvattennätet. Till nästa skede bör detta tydliggöras och om det är så att ingen fördröjning sker av takdagvattnet bör eventuellt en ökad fördröjning ske från övriga områden för att möta Alingsås kommuns fördröjningskrav. Vidare gäller bestämmelsen som styr att takutförningen inte får bestå av zink eller koppar inte komplementbyggnader. Innebär detta att detta takdagvatten kommer att renas?

*eller NO<sub>2</sub>. Sammantaget bedöms att miljökvalitetsnormerna för utombusluft klaras på platsen i samliga scenarier och de kommer inte att överskridas på grund av den nybyggnation som tillåts i detaljplanen.*

*Noteras.*

*Det är viktigast att rening av dagvatten sker för de flöden som bedöms vara högst förorenade. Dessa flöden kallas för "first flush" och är det dagvatten som först spolar av och för med sig föroreningar från en yta. Detta gör att anläggningar med funktion att rena dagvatten kan dimensioneras för ett lägre tillrinnande flöde, än anläggningar med funktion att fördröja dagvatten där dimensionerande flöden kan vara högre. Lägre flöden kan avledas till anläggningar för rening av dagvatten, medan högre flöden leds förbi anläggningen via så kallad bypassledning, direkt till en fördröjande anläggning som kan vara underjordisk. Planbestämmelsen som anger att takmaterial inte får bestå av zink eller koppar syftar till att minimera förorening av takdagvattnet. Planbestämmelsen har justerats inför granskning och omfattar nu även komplementbyggnader. Den totala dagvattenvolymen som ska fördröjas inom plan-*

Avseende planbestämmelser på plankartan önskar Länsstyrelsen en bedömning av om det finns tillräcklig plats för de planerade dagvattenanläggningarna. Det har avsatts plats för genomsläpplig mark med beteckning e3 och ett område inom kvartersmark för Natur men i övrigt är det inte så mycket plats över dit dagvatten faktiskt kan ledas. Det finns inget säkerställande för hanteringen av dagvattnet från markparkeringen och för det område som benämns Natur står i dagvattenutredningen att ytbehovet för hantering av dagvatten från Häradsvägen samt gång- och cykelväg inte är tillräckligt. Länsstyrelsen önskar ett tydliggörande kring att tillräckligt med plats finns för fördröjning och rening för att uppfylla det som dagvattenutredningen föreslår. De områden som görs genomsläppliga ligger långt ifrån de områden som har störst reningsbehov.

Bjälklaget ovan det underjordiska garaget ska göras planteringsbart för att kunna hantera dagvatten från planområdet men kommer plats att finnas för en erforderlig anläggning ovan garaget eller hamnar de två intressena i konflikt med varandra?

Det avskärande diket som ska anläggas som en tät konstruktion bör säkerställas som en tät konstruktion på plankartan. De pilar som ska reglera lutningen på diket ser inte ut att leda vattnet söderut vilket anges i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen efterfrågar ett tydliggörande avseende bedömningen kring randzonen mot berget. Har kommunen gjort bedömningen att ett undre lager lera sluter tätt mot berget under friktionsjorden

*området har beräknats för samtliga hårdgjorda ytor där både kvartersmark och allmän platsmark är medräknat, i enlighet med kommunens krav. Även takens ytor är därmed medräknade i det totala fördröjningsbehovet. Se tabell 8 i kapitel 4.3 på sida 26 i Dagvatten- och skyfallsutredningen. Att inte samtliga ytor föreslås ledas till anläggningarna är utifrån aspekten att ingen rening av takdagvatten bedöms nödvändigt. Däremot rekommenderas yttlig avledning av dagvatten för att skapa en trög avrinning. Föreslagen dagvattenhantering bedöms uppfylla Alingsås kommuns fördröjningskrav även om takdagvattnet inte leds till dagvattenanläggningarna.*

*Föreslagen dagvattenhantering redovisas i dagvattenutredningen under punkt 5 och illustreras i figur 13 på sida 29. I texten beskrivs det ytbehov som bedöms behövas för de olika anläggningarna. I utredningen har beräkningar gjorts utifrån att all dagvattenhantering ska ske yttligt men i kombination med underjordiska magasin så kan erforderlig fördröjningsvolym uppnås. Med enbart rörmagasin under jord uppnås inte den reningseffekt som behövs och det är olika volymer som behöver renas och som behöver fördröjas. Förslaget är att allt dagvatten ska passera den yttliga anläggningen för att erbjuda rening och att det underjordiska magasinet fördröjer dagvattnet. Tillräcklig plats finns för de planerade dagvattenanläggningarna både inom allmän plats och kvartersmark. Plankartan har kompletterats med bestämmelser om markens genomsläpplighet samt krav på fördröjning inom allmän plats.*

*Dagvattenanläggningar på innergården kan helt eller delvis integreras i bjälklaget eller anläggas som planteringslådor ovan mark. Enligt dagvattenutredningen är ytbehovet 300 kvm förutsatt att dagvattnet omhändertas i biofilter. Det exakta ytbehovet beror på val av utformning av dagvattenanläggning. Innergårdens totala yta är 3340 kvm och den del av innergården där garage inte får uppföras är 1400 kvm. Erforderlig yta för dagvattenanläggning bedöms finnas utan att intressena hamnar i konflikt med varandra. Anläggningarna kommer att studeras mer i detalj vid projektering.*

*Planbestämmelsen har justerats och anger att diket ska ha en tät konstruktion. Pilarerna på plankartan pekar åt det håll som marken stiger uppåt i enlighet med Boverkets allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan (2020:6) avsnitt 7.13.*

*Lerans utbredning har inte kartlagts i detalj, men de studier som gjorts vid den hydrogeologiska undersökningen har visat att det är troligt att det finns ett slutet undre magasin, likt principskissen på sida 6 i PM Hydrogeologi (Sweco 230831).*

och på så sätt gör att det undre magasinet inte kan förorenas? Eller har en detaljkartläggning av lerlagret gjorts som gör att dess utbredning är känd? Det är svårt att bedöma rimligheten i att endast det avskärande diket ska anläggas som en tät konstruktion men att övriga dagvattenanläggningar ska bidra till lokal infiltration.

Då kommunen har framtagna dokument som styr hur dagvatten inom detaljplaner kan kommunen med fördel lyfta in hänvisning till detta i planbeskrivningen. Detta för att tydliggöra planens syfte som ett vägledande dokument vid exploateringen av området.

Hälsa och säkerhet

Förorenad mark

Inom planområdet har det tidigare funnits verksamhet av sådant slag att föroreningar i mark och byggnad inte kan uteslutas.

Flera markundersökningar har skett och de visar på att i stora delar är marken inte förorenad men i vissa delar finns föroreningar. I en punkt inom fastigheten Rådstugan 1 påvisades PAH över riktvärdet för KM.

Beträffande avvecklad och sanerad bensinstation i det sydvästra hörnet av fastigheten Rådstugan 2 behöver resultat och slutdokumentation utvärderas eftersom halter motsvarande MKM föreslagits som åtgärds mål. Detta innebär att ytterligare åtgärder kan behöva utföras inom området då bostäder ska byggas.

I kommande projektering kan det behövas ytterligare provtagning inom aktuella fastigheter. Beroende på var det ska schaktas kan kompletterande provtagning bli aktuell under byggnaderna när dessa är rivna och där tidigare föroreningar påvisats över KM. Ytterligare provtagning kan även bli aktuell inför kommande masshantering i entreprenadskedet.

Eventuell förekomst av klorerade lösningsmedel inom området är något som specifikt kommer undersökas närmare inför detaljplanens granskningsskede.

Länsstyrelsen ser fram emot kommande undersökningar inför granskningen. Länsstyrelsen anser att eftersom det finns föroreningar i marken så ska kommande markanvändning säkerställas med en planbestämmelse om att startbesked får byggna-

*Den geotekniska utredningen stödjer detta antagande i och med att det finns ett lager på cirka 10 meter mäktig lera ungefär 10-15 meter under marknivån. Diket längs berget bör därmed vara tätt, trots att randzonens utbredning inte är detaljstuderad eftersom det krävs en tät konstruktion där det inte är konstaterat lera. För att säkerställa exakt var de gränserna går krävs ytterligare undersökningar, men i nuläget bedöms att diket längs berget är inkluderat i denna zon. I övriga delar av området är det möjligt att ha öppna dagvattenanläggningar, men det bör studeras vidare i projekteringskedet.*

*Planbeskrivningen har kompletterats.*

*Marken vid den sanerade bensinstationen bedöms (enligt slutdokumentationen, DeKa Enviro, 2021) efter avslutade åtgärder och provtagning uppfylla krav motsvarande KM i samtliga områden där miljökontroll och provtagning har skett. Miljökontrollen har fokuserats på föroreningar kopplat till drivmedelsverksamhet.*

*Under våren 2023 har ytterligare miljöprovtagning med avseende på förekomst av klorerade lösningsmedel genomförts. Provtagning gjordes av grundvatten och porgas vilket bedöms vara bra medium för provtagning av klorerade lösningsmedel. Samtliga analyserade parametrar har uppmätta halter under*

tion inte får ske innan sanering skett till aktuell markanvändning. Alla steg i processen med åtgärder och saneringar bör stämmas av med miljökontoret i Alingsås som är tillsynsmyndighet.

#### Risker farligt gods

I riskutredningen uppges att endast ett fåtal klasser av farligt gods bedöms påverka planområdet till följd av konsekvenser som begränsas till olycksfordonets närhet. Eftersom avståndet mellan planområdet och Boråsvägen är kort (ca 20 meter till närmaste byggnad enligt utredningen) behöver kommunen bedöma om även olyckor med andra ämnen än de undersökta kan påverka planområdet och om det kräver andra åtgärder.

Riskenivåer för både samhällsrisk och individrisk är förhöjda jämfört antagna kriterier i riskutredningen. Åtgärder med brandklassad fasad och bortvänd ventilation är säkerställd som planbestämmelser, vilket Länsstyrelsen ser som positivt. Även efter åtgärder är risken förhöjd inom planområdet. Kommunen behöver utreda om ytterligare åtgärder för att minska konsekvenserna av en olycka är möjliga (exempelvis möjliggöra utrymning bort från Boråsvägen och fasader av obrännbara material).

Länsstyrelsen ser att illustration av individ- och samhällsrisk som presenteras i avsnitt 6 i planbeskrivningen är inte de framräknade nivåerna utan utgör exempel i rapporten. Resultat presenteras i riskutredningen på sida 15 och 17.

#### Skyfall

Enligt skyfallsutredningen krävs särskilda åtgärder för styrning av skyfallet på Boråsvägen, Tingsvägen samt Kristineholmsvägen utanför området (illustra-

*de aktuella jämförelsevärdena och även under respektive ämnes rapporteringsgräns förutom Tetrakloreten som påvisades i låga halter i två provpunkter vid provtagning av porgas. Samtliga resultat och slutsatser finns sammanställda i PM Geoteknik, Berg och Förorenad mark (Sweco, 2023-08-31).*

*Sammantaget visar resultaten från de miljötekniska markundersökningarna att föroreningsgraden är låg inom området. Endast PAH har påvisats över Naturvårdsverkets riktvärde för känslig markanvändning (KM) inom planområdet. Om ytterligare provtagning anses nödvändig är det mer fördelaktigt att genomföra kompletterande provtagning efter planens antagande och efter att befintliga byggnader är rivna eftersom marken till stor del är bebyggd idag. En planbestämmelse har införts som anger att startbesked inte får ges för bostadsändamål förrän markförorening avhjulpts. Planbeskrivningen har också kompletterats med upplysningar om fortsatta undersökningar samt krav på anmälan enligt förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, SFS 1998:899.*

*I riskberäkningarna har endast ämnen i ADR-klass 1, 2, 3 och 5 tagits hänsyn till. Detta då övriga klasser (4, 6, 7, 8 och 9) inte bedöms transporteras i tillräckligt stor utsträckning eller ha ett så pass litet konsekvensområde att de inte påverkar planområdet, se Tabell 6 på sida 26 i Riskbedömningen (WSP 2023-08-10). De övriga klassernas inverkan på resultatet är därför försumbar och de åtgärder som rekommenderas bedöms tillräckliga även för marginell påverkan från ADR-S-klasser. Det ska även observeras att väg 180, vilken är den riskkällan som är närmast planområdet, inte är utmärkt som en farligt gods-led i den nationella vägdatatabasen NVDB.*

*Riskbedömningen har reviderats inför granskning och fler riskreducerande åtgärder föreslås. Planbestämmelser om skydd mot störningar finns i plankartan som anger att fasader och fönster mot Häradsvägen ska vara brandklassade, utrymningsvägar ska vara riktade mot innergården och friskluftsintag får enbart placeras på tak som vetter mot söder eller öster.*

*Illustrationen har ersatts med bild som redovisar resultatet av de framräknade nivåerna.*

*Planerad exploatering av utredningsområdet bedöms inte leda till ökade avrinnande flöden vid skyfall. Detta dels eftersom befintlig exploatering utgör mer hårdgjorda ytor, dels då föreslagna dagvattenanläggningar kommer att skapa magasinering av dagvatten inom utredningsområdet.*

tion på sida 39). Kommunen måste visa på att genomförandet av nödvändiga åtgärder även utanför planområdet kan säkerställas.

Enligt uppgift i utredningen fungerar Boråsvägen redan idag som skyfallsled till Gerdsken. Aktuell plan medför att ett dike längs med östra sidan av planområdet leder vatten mot Tingsvägen och sedan vidare till Boråsvägen. Kommunen bör särskilt undersöka om bebyggelsen längs med Tingsvägen kommer att påverkas av högre skyfallsflöden från nytt dike.

Befintligt finns lågpunkter inom området, som historiskt har svämmats över. Enligt skyfallsutredningen är noggrann höjdsättning för att leda vatten vid skyfall viktig för att undvika skada på bebyggelse. Höjdsättning behöver säkerställas i plankartan som bestämmelser. Särskilt innergården pekas ut som särskilt viktig i skyfallsutredningen.

Råd enligt 2 kap. PBL

Förhållande till ÖP

Detaljplanen stämmer överens med kommunens översiktsplan.

Buller

Området är utsatt för buller från vägar i området och framför allt från E20 och väg 180 (Boråsvägen) samt lokalgatorna Tingsvägen och Kristineholmsvägen. En bullerutredning är genomförd och beräkningarna visar att de högsta beräknade ekvivalenta ljudnivåerna överskrider riktvärden och uppgår till 61 och 63 dBA vid bostadsfasaderna som vetter mot Kristineholmsvägen respektive Boråsvägen.

Bostadsfasader som vetter mot Tingsvägen eller mot grönområdet i öster innehåller riktvärden för trafikbuller. För de bostäder som får överskridanden behöver minst hälften av bostadsrummen vara vända mot innergården som beräknas få ekvivalenta ljudnivåer <55dBA eller så ska bostaden inte vara större än 35 m<sup>2</sup>. En primär gemensam uteplats kan uppföras på innergården som beräknas innehålla riktvärdet.

Länsstyrelsen delar slutsatserna i bullerutredningen att det går att klara bullernivåerna med att byggnader och anpassning av att bostäderna sker.

*I Dagsvatten- och skyfallsutredningen görs bedömningen att exploatering av planområdet med föreslagen hantering av dagsvatten och skyfall inte medför en försämrad situation för omkringliggande områden. Därmed kommer inte heller bebyggelsen längs med Tingsvägen att påverkas av högre skyfallsflöden. Då det i utredningen identifierats möjligheter att förbättra skyfallssituationen i närområdet beskrivs dessa åtgärder men de bedöms inte nödvändiga för planens genomförande, eftersom planen i sig själv inte bedöms förvärra situationen för omkringliggande bebyggelse. Åtgärderna kan inte heller säkerställas i planen eftersom de är belägna utanför planområdet.*

*Plankartan har kompletterats med bestämmelser om minsta lutning för att säkerställa att marken vid innergårdens öppning höjdsätts så att vattnet leds i riktning mot Tingsvägen i söder. Även för markparkeringen i söder finns planbestämelse om minsta lutning för att säkerställa avrinning i rätt riktning.*

*En planbestämmelse har införts för de huskroppar som får överskridanden över 60 dBA vid fasad och den anger att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en ljuddämpad sida alternativt vara mindre än 35 m<sup>2</sup>.*

Länsstyrelsen anser att det är positivt att det finns planbestämmelser som reglerar att de byggnader som utgör bullerskydd mot övrig bebyggelse ska uppföras som en sammanhängande byggnadskropp. Minsta nockhöjd införs också i enlighet med bullerutredningen. Slutligen införs bestämmelse om villkor för startbesked som säkerställer att bebyggelsen som krävs för att klara bullervärdena byggs före övrig bebyggelse.

#### Stabilitet

Under förutsättning att åtgärderna som beskrivs i PM geoteknik berg och i planbeskrivningen, med hänsyn till instabila block i slänten vid Hårsberget är genomförda, har SGI och Länsstyrelsen inga ytterligare synpunkter kring fortsatt planarbete ur geoteknisk säkerhetssynvinkel. Se SGIs yttrande, daterat 2023-03-28.

#### Naturresevat

Hjortmarka naturresevat är ett kommunalt resevat, Länsstyrelsen har därför inga synpunkter på planområdets närhet till träd inom resevatet.

#### Trafik

Trafikverket ser det som mycket positivt att den yta mellan Boråsvägen (180) och Häradsvägen som i gällande detaljplan är utlagd som PARK, i stället planläggs som GATA i det nya planförslaget. Detta medför en flexibilitet vid fortsatt planering för ombyggnation av Götaplan och väg 180 söderut till cirkulationen vid Hemvägen/Tingsvägen. Vid ett framtida breddat vägområde är dock planbestämmelse VÄG eventuellt mer lämpad för det statliga vägområdet.

Länsstyrelsen stödjer Trafikvetts yttrande i sin helhet. Se Trafikverkets yttrande, daterat 2023-04-06.

#### Gestaltad livsmiljö

Kommunen har på ett tydligt sätt beskrivit hur gestaltningen av livsmiljön inom planområdet ska hanteras. Kommunen har på så sätt visat hur förutsättningar för en omsorgsfullt gestaltad livsmiljö kan skapas. I planbeskrivningen beskriver kommunen vilka värden och karaktärsdrag som finns i området och hur dessa omhändertas och utvecklas i planen med genomarbetade principer och utgångspunkter

*Dialog har inletts med Miljöskyddsensheten angående lämplig metod för att åtgärda lösa block inom naturresevatet. En planbestämmelse om villkor för startbesked säkerställer att lösa block åtgärdas innan byggnation.*

*Användningen GATA ska enligt Boverket användas för gator som främst är ansedda för lokaltrafik inom en ort eller för trafik som har sitt mål vid gatan. Även gång- och cykeltrafik ingår. Användningen VÄG ska medge god framkomlighet för fordonstrafik och det är olämpligt att ordna gatuparkering liksom integrerade gång- och cykelvägar. Ytan för allmän plats GATA kommer främst utgöras av Häradsvägen och tillhörande gångbana samt gång- och cykelväg. Den del som består av det statliga vägområdet (väg 180) utgör endast en liten del av ytan varför det anses mer lämpligt att användningen GATA kvarstår.*



för gestaltningen. Kommunen har dessutom säkerställt gestaltningen genom olika planbestämmelser på plankartan.

### Synpunkter enligt annan lagstiftning

#### Vattenverksamhet

Vid pålning och anläggande av byggnader med djup grundläggning kan bortledning av grundvatten under anläggningskedet och/eller driftskedet bli aktuellt. Länsstyrelsen upplyser därför kommunen om att åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap Miljöbalken. Bortledning av grundvatten är tillståndspliktig om det inte är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. I det fall åtgärden bedöms vara tillståndspliktig ska samråd utföras i tidigt skede med Länsstyrelsens vattenvårdsavdelning. Det är verksamhetsutövarens ansvar att göra denna bedömning.

*Noteras.*

#### Markavvattning

Åtgärder som utförs för att skydda mot vatten med avsikt att varaktigt öka en fastighets lämplighet för till exempel bebyggelse kan innebära markavvattning enligt 11 kap. miljöbalken. Att anlägga en vall eller annan anläggning i eller vid vattenområde som skydd mot vatten kan därför innebära markavvattning. Frågan att utreda om det krävs åtgärder som innebär markavvattning och vilka fastigheter som är berörda ska prioriteras i det fortsatta planarbetet och beskrivas i planhandlingen. I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens och tillstånd från Länsstyrelsen eller Mark- och miljödomstolen.

*Noteras. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte innebära markavvattning.*

#### Marklov för schaktning

Den administrativa bestämmelsen a1 på plankartan anger att marklov krävs för schaktning. Länsstyrelsen antar att detta syftar till att inga rötter på intill växande träd ska skadas. Detta framgår dock inte av plankartan och inte heller lätt att hitta i planbeskrivningen. Kommunen bör därför göra en tydlig hänvisning till planbeskrivningen eller i plankartan tydliggöra under vilka förhållanden som marklov kan lämnas eller förklara syftet med skyddet så den som ska handlägga ett eventuellt marklovsärende vet vad de ska väga in i bedömningen eller ställa för krav för att skydda värden som bestämmelsen finns till för.

*Syftet med planbestämmelsen beskrivs i avsnitt 8. Planbestämmelser där förklaring till de olika planbestämmelserna ges. Det anges också i avsnitt "Viktiga frågor i efterkommande skeden" att stor försiktighet krävs vid markarbeten. Hänvisning till planbeskrivningen kan dessvärre inte göras i plankartan.*

12:6 samråd för ek

Kommunen anger att de avser söka 12:6 samråd för ingrepp i brytzone på eken som är belägen på fastigheten Rådstugan 2. 12:6 samråd är dock något som enbart tillämpas när inte åtgärden omfattas av någon annan prövning enligt miljöbalken. Då Länsstyrelsens granskning av detaljplaner även omfattar naturvärden utifrån miljöbalken ska denna typ av naturvärdesfrågor lösas inom ramen för planprocessen och något 12:6 samråd är därmed inte nödvändigt. Kommunen bör därför i planbeskrivningen eller något annat lämpligt dokument kopplat till detaljplanen redogöra för de naturvärden som finns kopplade till trädet samt de skyddsåtgärder man avser vidta för att inte skada trädet i fråga. Länsstyrelsen kan då ta ställning till åtgärden inom ramen för planärendet.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt, således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

## 2. Trafikverket

Infrastruktur

Ärendet berör vägarna 180 (Boråsvägen) respektive E20 för vilka Trafikverket är väghållare. Båda vägarna ingår i funktionellt prioriterat vägnät. Väg E20 är primär transportled för farligt gods.

Trafikverkets synpunkter

Vägområde

Trafikverket ser det som mycket positivt att den yta mellan Boråsvägen (180) och Häradsvägen som i gällande detaljplan är utlagd som PARK, i stället planläggs som GATA i det nya planförslaget. Detta medför en flexibilitet vid fortsatt planering för ombyggnation av Götaplan och väg 180 söderut till cirkulationen vid Hemvägen/Tingsvägen. Vid ett framtida breddat vägområde är dock planbestämelse VÄG eventuellt mer lämpad för det statliga vägområdet.

Kristineholmsvägen

Under 2018 togs Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) ”E20 genom Alingsås, delen Sveaplan- Götaplan” fram av Trafikverket i samarbete med Alingsås kommun.

*Noteras. Inför granskning har en bedömning av trädens skyddsvärden gjorts av Örnborg Kyrkänder (2023-07-11). Av inventerade träd uppnår inget av träden kriterierna för att klassas som jätteträd, mycket gamla träd eller grova hålträd. Att träden bör beaktas som särskilt skyddsvärda eller alléträd kan därmed uteslutas. Tre träd (se figur 21 på sida 21 i planbeskrivningen) påvisar dock förutsättningar för att klassas som efterträdare med diameter om minst 80 cm. De skyddsåtgärder som gjorts i plankartan samt de försiktighetsåtgärder som ska följas vid arbeten inom området finns redovisade på sida 22 i planbeskrivningen.*

*Noteras.*

*Användningen GATA ska enligt Boverket användas för gator som främst är avsedda för lokaltrafik inom en ort eller för trafik som har sitt mål vid gatan. Även gång- och cykeltrafik ingår. Användningen VÄG ska medge god framkomlighet för fordonstrafik och det är olämpligt att ordna gatuparkering liksom integrerade gång- och cykelvägar. Ytan för allmän plats GATA kommer främst utgöras av Häradsvägen och tillhörande gångbana samt gång- och cykelväg. Den del som består av det statliga vägområdet (väg 180) utgör endast en liten del av ytan varför det anses mer lämpligt att användningen GATA kvarstår.*

Ett av åtgärdsförslagen (G24) innebär att på kort sikt göra om anslutningen av Kristineholmsvägen mot väg 180 till en höger-in-höger-ut, men att på något längre sikt stänga den helt (G25) för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet kring Götaplan.

I planförslaget med framtagen trafikutredning planeras det för att korsningen 180/Kristineholmsvägen byggs om till höger-in-höger-ut. Trafikverket ser detta som positivt. Vidare anges att Häradsvägen inte dimensioneras för att kunna användas som ersättningsväg för att kunna stänga korsningen mellan Kristineholmsvägen och Boråsvägen (åtgärd på medellång sikt enligt ÅVS). Bedömningen är att en sådan utformning tar allt för stor yta i anspråk och genomförd trafikanalys visar att framkomligheten år 2040 är tillräcklig även med en ”höger-in-höger-ut” lösning för befintlig korsning.

Trafikverket har inte kommit tillräckligt långt i planeringen för Götaplans ombyggnad för att bekräfta denna bedömning, och anser att detaljplanen inte får omöjliggöra en framtida stängning av korsningen 180/Kristineholmsvägen.

#### GC-passagen

Vägområdet för väg 180 kan komma att behöva breddas, särskilt i delen närmast gång- och cykelpassagen (över 180) och Kristineholmsvägen. Passagen föreslås få en standardhöjning och flyttas söderut enligt åtgärdsförslag (G23) i nämnda ÅVS. Passagen behöver, om den ska vara kvar, anpassas med bredare refuger vilket kräver mer utrymme och i sin tur påverkar hela vägområdets bredd. Vaghållningen av passagen och trottoaren längs Boråsvägens västra sida är i dagsläget statlig. Trafikverket önskar initiera en ny diskussion kring om passagen behöver behållas eller kan stängas. Det vill säga om all gång- och cykeltrafik mellan östra sidan om väg 180 (planområdet) och västra sidan (Stampen) kan koncentreras till passagen som ligger i direkt anslutning norr om cirkulationen 180/Hemvägen/Tingsvägen och som ingår i det kommunala gc-nätet.

#### Buller

En bullerutredning har tagits fram för området, där det konstateras att för de bostäder som får överskridanden behöver minst hälften av bostadsrummen vara vända mot innergården eller så ska bostaden inte vara större än 35 m<sup>2</sup>. Trafikverket anser att en planbestämmelse bör införas angående detta.

*Eftersom planen innebär att vägen övergår från enskild väg till kommunal väg försämras inte förutsättningarna för en eventuell framtida stängning av korsningen 180/Kristineholmsvägen.*

*Kommunen noterar Trafikverkets önskemål om dialog. Planen möjliggör för en breddning av passagen. Det får dock hanteras utanför detaljplanen.*

*En planbestämmelse har införts för de buskroppar som får överskridanden över 60 dBA vid fasad och den anger att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en ljuddämpad sida alternativt vara mindre än 35 m<sup>2</sup>.*

### Farligt gods

Trafikverket vill framhålla att väg E20 är transportled för farligt gods. Hänsyn till farligt gods ska beaktas för exploatering enligt rekommendationer berörd länsstyrelse anger.

En riskbedömning har tagits fram för planområdet, med förslag på riskreducerande åtgärder. Planbestämmelser har införts i plankartan för placering av friskluftsintag respektive brandklassning av fasad/fönster i fasaden mot Häradsvägen. Trafikverket ser detta som positivt men vill i sammanhanget framföra att dessa bestämmelser brukar kombineras med en bestämmelse om att utrymningsväg ska finnas som vetter bort från transportled för farligt gods. (Jämför bilaga E i riskbedömningen.) I övrigt hänvisas till länsstyrelsens bedömning.

### Sammantagen bedömning

Trafikverket ser behov av komplettering med ett par planbestämmelser för Skydd mot störningar, enligt ovan.

Vidare behöver Trafikverket och kommunen ha en fortsatt dialog kring framtida åtgärder på väg 180 och planförslagets påverkan på genomförande av dessa.

Trafikverket har i övrigt inget att erinra över detta väl genomarbetade planförslag.

### 3. Statens geotekniska institut (SGI)

Statens geotekniska institut (SGI) har från Länsstyrelsen i Västra Götalands län erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

### SGI:s synpunkter

Under förutsättning att åtgärderna som beskrivs i PM Geoteknik Berg etc. [3] och i planbeskrivningen, med hänsyn till instabila block i slänten vid Härnsberget är genomförda, har SGI inga ytterligare synpunkter kring fortsatt planarbete ur geoteknisk säkerhetssynvinkel.

*Riskbedömningen har reviderats inför granskning och fler riskreducerande åtgärder föreslås. Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse som anger att utrymningsvägar ska riktas mot innergården.*

*Plankartan har kompletterats.*

*Noteras.*

*En planbestämmelse om villkor för startbesked säkerställer att lösa block åtgärdas innan byggnation.*

#### 4. Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Lite för otydlig redovisning av innehåll och konsekvenser i exploateringsavtal

I planbeskrivningen anges att planens genomförande regleras med exploateringsavtal mellan kommun och berörd exploatör. Det anges kort vilka frågor som avtalet kommer att reglera.

När avsikten är att teckna exploateringsavtal ska kommunen enligt 4 kap. 33 § 3 st. 2 men. PBL redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Detta ska enligt 5 kap. 13 § PBL göras redan i samrådsskedet.

Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploatörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå, men där det ändå ska gå att bedöma vad åtagandena innebär. Lantmäteriet bedömer att handlingarna i dess nuvarande skick inte är tillräckligt tydliga och behöver därför kompletteras.

Redovisningen behöver enligt Lantmäteriets mening förbättras och vara mer konkret kring:

- vilka områden som avses för överlåtelse eller upplåtelse (helst redovisade på kartor)
- vilka fysiska anläggningar exploatören ska utföra och vilken standard de ska ha
- vilka olika kostnader som exploatören åtar sig att betala
- åtaganden om att betala eller inte kräva ersättningar
- tidplan för utbyggnad av de anläggningar som avtalet omfattar
- om exploatören ska ställa en säkerhet för åtaganden enligt avtalet
- om det finns flera exploatörer – ansvarsfördelningen mellan dem

Glöm inte att även redovisa konsekvenserna (se ovan). Lantmäteriet har tagit fram ett material med information om regelverket vid ”Redovisning av genomförandeavtal i planbeskrivning” och tre exempel på hur redovisning av innehåll och konsekvenser kan se ut i en planbeskrivning. Använd

*Planbeskrivningen har kompletterats med mer information om exploateringsavtalets innehåll.*

gärna detta material som inspiration. Ni hittar det via följande länk: <https://www.lantmateriet.se/sv/om-lantmateriet/Samverkan-med-andra/Kommunsamverkan/redovisning-av-genomforandeavtal-i-planbeskrivning/>

I detta fall är redovisningen inte så tydlig som krävs för att man ska kunna bedöma omfattningen av exploatörens samlade åtaganden genom att läsa planbeskrivningen. Lantmäteriets lagstadgade uppgift – att i samrådsskedet lämna råd till kommunen i de fall avtalsinnehållet förefaller strida mot reglerna i 6 kap. 40-42 §§ PBL går därför inte att genomföra.

Inlösen av allmän plats med kommunalt huvudmannaskap

Det finns inte någon beskrivning om den rätt (enligt 6 kap. 13 § PBL) eller skyldighet på fastighetsägarens begäran (enligt 14 kap. 14 § PBL) som kommunen har att lösa in de allmänna platserna med kommunalt huvudmannaskap utan stöd av överenskommelse.

*Planbeskrivningen har kompletterats.*

Delar av planen som bör förbättras

Kontrollera fastighetsgränser med 0,025 meters lägesosäkerhet

I planförslaget ansluter planområdesgränsen i befintlig fastighetsgräns som är inlagda i den digitala registerkartan med mycket god lägesosäkerhet (0,025 meter), men denna lägesosäkerhet kan vara missvisande. Det är möjligt att dessa fastighetsgränser inte har kontrollmätts av kommunen.

*Kommunens mätningssingenjörer har kontrollmätt fastigheternas gränspunkter. Samtliga gränspunkter stämmer och gränserna behöver inte justeras.*

Vid övergången mellan referenssystemen RT 90 och SWEREF 99 transformerades nämligen tusentals gränspunkter över hela landet som registrerades rakt av, utan kontroll, med lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter. Det har i efterhand visat sig att många av dessa punkter till exempel i områden med lokala stomnät kan ha god ”intern” lägesosäkerhet, men inte ligga rätt i förhållande till SWEREF 99.

Lantmäteriet uppmanar därför kommunen att vara extra uppmärksam vid planläggning av områden där det förekommer gränser med just lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter, och vid behov kontrollmäta

sådana gränser. Lyssna gärna på avsnitt 2 av Positionspodden från Geoforum Sverige där bland annat frågor om svårigheten med att vara säker på den angivna lägesosäkerheten diskuteras. Du hittar podden till exempel via denna länk: <https://pod.space/positionspodden/2-kan-vi-kasta-stafettpinnarna-och-springa-parallellt>

(Se bild i originalyttrandet.)

#### Grundkarta

I grundkartan är det svårt att se vilken linje som avser befintliga fastighetsgränser, då det finns flera andra linjer i kartan med samma utseende (ex. höjdkurvor och byggnader). Detta skulle kunna tydliggöras för att kunna bedöma hur fastigheterna kommer förändras, för att anpassa till den nya allmänna platsen. Även Rådstugan 1 ser ut att saknas i grundkartan.

*Grundkartan har fått ett nytt förbättrat utseende inför granskning.*

(Se bild i originalyttrandet.)

## 5. Miljöskydds nämnden

### Beredning

Miljö- och hälsoskydds enheterna har tagit del av utredningar som ligger bakom detaljplanen samt av tidigare förslag på utkast till samrådshandlingarna och lämnat synpunkter gällande naturvärden, dagvattenhantering, miljöfarliga verksamheter, markföroreningar och buller.

### Miljö- och hälsoskydds enheternas yttrande

Förvaltningen har granskat planförslaget med avseende på buller, dagvatten, naturvård, förorenade områden och miljöfarlig verksamhet och yttrar sig denna gång gällande naturvård, förorenade områden, dagvatten och buller.

### Sammanfattning av yttrandet

- En fördjupad miljöteknisk markundersökning samt en riskvärdering gällande saneringen av den tidigare bensinstationen ska göras innan detaljplanen antas. Även en undersökning efter att byggnaderna har rivits ska göras. Utöver detta ska undersökning gällande eventuell förekomst av klorerade lösningsmedel utföras innan detaljplanen antas.
- Hanteringen av takmaterialval föreslås hanteras i ett senare skede.

- Plankartan behöver tillföras en yta och en bestämmelse över dagvattenanläggningen för parkeringsplatsen.
- Beskrivningen av ekosystemtjänster, som speglar de nyttor som mark och angränsande natur kan leverera före och efter utbyggnad, ska utvecklas genom en enklare analys.
- I planbeskrivningen finns ett syftningsfel i avsnittet gällande buller som behöver ändras.

#### Miljö- och hälsoskyddsensheternas synpunkter

##### Miljöfarlig verksamhet och förorenad mark

Miljöskyddsensheten bedömer att en fördjupad miljöteknisk markundersökning ska göras innan detaljplanen antas. Detta eftersom den undersökning som har gjorts är översiktlig och de föroreningar som har hittats inte har avgränsats i djup- och sidled. På fastigheten Rådstugan 2 har Alingsås Citylack AB varit verksamma tidigare och de kan ha använt klorerade lösningsmedel. Bedömningen är därför att provtagning och analys av dessa ämnen samt riskvärdering ska genomföras innan detaljplanen antas. Detta för att säkerställa att dessa ämnen inte förekommer i halter som kan påverka människors hälsa negativt. Miljöskyddsensheten vill gärna ta del av provtagningsplan för att kunna lämna synpunkter innan undersökningen påbörjas.

Miljöskyddsensheten bedömer också att en riskvärdering ska göras för den plats där det tidigare låg en bensinstation för att utreda om ytterligare sanering krävs. Platsen har sanerats ner till saneringsmålet för mindre känslig markanvändning men eftersom planerad markanvändning nu är bostäder innebär det att åtgärdsålet vid sanering istället motsvarar känslig markanvändning och högre krav på sanering.

Föroreningar kan även förekomma under befintliga byggnader. Bedömningen är att undersökning efter att de har rivits ska göras då byggnadsmaterialet och marken under kan vara förorenade av de miljöfarliga verksamheter som varit verksamma på platsen.

*Under våren 2023 har ytterligare miljöprovtagning med avseende på förekomst av klorerade lösningsmedel genomförts. Provtagning gjordes av grundvatten och porgas vilket bedöms vara bra medium för provtagning av klorerade lösningsmedel. Samtliga analyserade parametrar har uppmätta halter under de aktuella jämförelsevärdena och även under respektive ämnes rapporteringsgräns förutom Tetrakloreten som påvisades i låga halter i två provpunkter vid provtagning av porgas. Samtliga resultat och slutsatser finns sammanställda i PM Geoteknik, Berg och Förorenad mark (Sweco, 2023-08-31).*

*Sammantaget visar resultaten från de miljötekniska markundersökningarna att föroreningsgraden är låg inom området. Endast PAH har påvisats över Naturvårdsverkets riktvärde för känslig markanvändning (KM) inom planområdet. Om ytterligare provtagning anses nödvändig är det mer fördelaktigt att genomföra kompletterande provtagning efter planens antagande och efter att befintliga byggnader är rivna eftersom marken till stor del är bebyggd idag. En planbestämmelse har införts som anger att startbesked inte får ges för bostadsändamål förrän markförorening avhjälpes. Planbeskrivningen har också kompletterats med upplysningar om fortsatta undersökningar samt krav på anmälan enligt förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, SFS 1998:899.*

*Beträffande avvecklade och sanerade bensinstationer i det sydvästra hörnet av fastigheten Rådstugan 2 bedöms, enligt slutdokumentationen (Deka Enviro, 2021), sammantaget att marken efter avslutade åtgärder och provtagning uppfyller krav motsvarande KM i samtliga områden där miljökontroll och provtagning har skett. Miljökontrollen har fokuserats på föroreningar kopplat till drivmedelsverksamhet.*

*Noteras.*



Dagvatten

Det har visat sig vara svårt att göra plats för rening av dagvatten från taken på de planerade bostäderna i den aktuella planen. Därför har det förslagits att vissa takmaterial inte ska vara tillåtna. En planbestämmelse i detaljplanen föreslås lyda: ”Tak ska vara av plåt eller pannor av tegel eller betong. Takmaterialet får inte vara av zink eller koppar”.

Tak med material som avger små mängder föroreningar minskar behovet av rening av dagvattnet. Undersökningar visar dock att även plåttak kan avge högre halter av föroreningar beroende på typ av ytbehandling. Det skulle innebära att bestämmelsen behöver förtydligas ytterligare t ex att plåt behöver vara av ett beständigt material som avger låga halter av förorenande ämnen. Miljöskyddsensheten ser dock en annan möjlig väg framåt som gör att den föreslagna planbestämmelsen inte blir nödvändig för att lösa frågan om dagvattenhanteringen.

Utifrån miljölagstiftningen finns möjlighet att ställa krav i ett senare skede. I utförandeskedet ska dagvattenanläggningen anmälas till miljö- och hälsoskydd och i anmälan ska det framgå att anläggningen är tillräckligt dimensionerad för det dagvatten som ska hanteras. Eftersom det inte kommer att finnas plats för rening av dagvattnet från taken innebär det att takbeläggningar som kan bidra till ökad föroreningsbelastning inte kommer att vara möjliga att använda.

I planbeskrivningen skulle det dock vara positivt om det finns en tydlig beskrivning av förutsättningarna kring takmaterialet så att den som ska utveckla fastigheten kan förstå vad kraven kommer att bli längre fram i processen, det vill säga att det saknas utrymme för rening av dagvatten från taken och det därför kommer att behövas takmaterial som avger lägre mängder föroreningar.

I planbeskrivningen framgår det också att dagvatten från en parkeringsplats inom området kommer att renas i ett biofilter eller i en makadambädd. På plankartan saknas det dock en yta för dagvattenanläggningens placering och en tillhörande planbestämmelse. Det behövs för att säkerställa att det kommer att finnas tillräckligt stor yta och volym för dagvattenanläggningen.

*Noteras. Planbestämmelsen har inte justerats.*

*Planbeskrivningen har förtydligats avseende takmaterial, se text under rubrik Taklandskap på sida 11.*

*Plankartan har kompletterats med planbestämmelse som reglerar markens lutning vid markparkeringen, för att säkerställa att marken avvattnas i rätt riktning. Plankartan har också justerats så att tillräcklig yta ska finnas för både parkeringsanläggning och tillhörande dagvattenanläggning. Detta görs dels genom att egenskapsområdet för markparkering preciseras och genom att det anges att 5 % av marken ska vara genomsläpplig, vilket motsvarar den yta som behövs enligt dagvattenutredningen.*

#### Naturvård

En trädinventering och en solstudie har tagits fram för att studera eventuell påverkan på träden i Hjortmarka naturreservat som gränsar till aktuellt område. Träden i reservatet växer utanför detaljplanens område men några träd har kronor som sträcker sig in i området. Byggelsens utformning och ett område med förbud mot schaktning har anpassats efter trädens behov av skyddszoner. Åtgärderna bedöms som tillräckliga.

Området är idag helt asfalterat runt befintliga byggnader. I planförslaget kommer det att finnas både dagvattenrening och grönytor. De nyttor som då uppstår är idag för kortfattat beskrivna i avsnittet om ekosystemtjänster. Avsnittet behöver därför kompletteras med en enklare analys som beskriver förbättringarna som den nya markanvändningen innebär.

#### Buller

Den enda synpunkten är att texten i planbeskrivningen behöver förtydligas. På sidan 31 i andra stycket om buller tolkas texten som att om buller vid fasad överskrider 60 dBA ekvivalent ljudnivå så ska det finnas en skyddad sida där ljudnivå uppgår till högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå mellan kl 22.00 – 06.00. Bullerförordningen ger dock ingen tidsbegränsning kopplat till ekvivalent ljudnivå utan enbart till maximal ljudnivå.

#### 6. Polisen

Polismyndigheten har tagit del av inkommen begäran och har ingen erinran.

#### 7. Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller

*Däremot regleras inte exakt placering av dagvattenanläggningen eftersom det är mer fördelaktigt att studera det i ett senare skede.*

*Noteras.*

*Avsnittet har kompletterats.*

*Texten har förtydligats.*

*Noteras.*

*Noteras.*

skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.  
Kontakta <https://www.ledningskollen.se>  
Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>  
För ledningssamordning kontakta skanova-remisser-goteborg@teliacompany.com

## 8. Postnord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

*Noteras.*

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller förändring av befintlig detaljplan.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

## 9. Västtrafik

Att utveckling av bostäder sker i anslutning till befintlig bebyggelse och kollektivtrafik är mycket positivt ur aspekten hållbart resande. Detta eftersom det innebär exempelvis kortare avstånd och att underlaget för kollektivtrafiken stärks. Den övergripande bedömningen är att utveckling enligt förslaget är positivt ur aspekten hållbart resande.

Möjligheterna att resa med gång och cykel till lokala målpunkter bedöms vara goda.

Det är mycket positivt att kommunen strävar efter färre parkeringsplatser genom reduceringsåtgärder. Möjligheterna att resa kollektivt till både lokala och regionala målpunkter bör ha en stor vikt i denna bedömning. Ytterligare sätt att arbeta med parkeringar för att gynna det hållbara resandet är lokaliseringen av dem, så att vägen till bil blir en omväg i förhållande till cykel och kollektivtrafik.

Västtrafik ser fram emot att följa det fortsatta planarbetet.

## 10. Alingsåshem

Planområdet angränsar till Alingsåshems fastighet Jungmannen där vi idag har 69 lägenheter. Vi undrar om ljudmiljön för våra boende i Jungmannen kommer att påverkas av det bostadskvarteret? Vi vill säkerställa att bullernivån från trafiken längs Häradsvägen/väg nya 180 (Boråsvägen), inte förstärks av de nya bostäderna som byggs i Rådstugan.

Utöver detta ser vi positivt på att det byggs nya bostäder vid Häradsvägen.

## 11. Boende Jungmannen

Hur har man planerat gång- och cykelöverfarten över Boråsvägen? I det nya bygget kommer det att bo barn som jag vill ska kunna gå tryggt över Boråsvägen. Det ligger ju skolor på andra sidan. Detta är min åsikt angående de nya byggnaderna. Vill att ni tar upp detta med kommunen och trafikverket.

## 12. Fastighetsägare Forellen 1

Förslaget som presenteras har jag inga invändningar emot. Blir säkert ett ”lyft” för området när det blir klart. Däremot önskar jag en ”barriär” mellan parkeringen och min fastighet, t.ex. tujahäck eller någon form av skärmande staket eller plank för att slippa bländande bilstrålkastarljus mot mitt hus.

## 13. Fastighetsägare Kristineholm 1:18

Vi köpte vårt hus i mars 2014 och flyttade in i juni 2014. Vi valde noga ut huset och dess placering då framkomlighet, goda anslutningar och närhet

*Noteras.*

*Bullerutredningen har kompletterats inför granskning och en bedömning av detaljplanens påverkan på övrig bebyggelse har gjorts. Se bullerutredningen sida 15 (Sweco 2023-08-31). Trafiken beräknas öka med ungefär tusen fordon per dygn längs med väg 180, vilket motsvarar en procentuell ökning på runt 4%. Ljudnivån vid närmaste bostad på fastigheten Ljungmannen 1 beräknas öka med 0,2-0,4 dBA efter att detaljplanen genomförts till följd av ökad trafik, samt eventuell ökning av ljudreflexer från de nya byggnaderna. Då ljudnivåskalan är logaritmisk behövs det en trafikökning på runt 25% för att motsvara en ökning i ljudnivå med 1 dBA. Till följd av detta bedöms detaljplanen ge en försumbar påverkan på ljudnivån vid närliggande bostäder.*

*I den åtgärdsvalsstudie som Trafikverket gjort för denna del av Boråsvägen pekas behov av en standardhöjning av passagen i höjd med fastigheten Kompassen 17 ut. Passage för gång- och cykeltrafikanter över Boråsvägen är inget som regleras i detaljplanen men däremot så möjliggör detaljplanen en standardhöjning av passagen. Kommunen kommer framsöka behov om att förbättra passagen till Trafikverket inom ramen för kommande utveckling av Götaplan.*

*Ditt önskemål är noterat och framfört till exploitören. Detaljplanen omöjliggör inte att plank eller häck uppförs men den kommer inte ställa några sådana krav. Dock är det viktigt att beakta att åtgärder i anslutning till den stora eken måste genomföras med försiktighet.*

samt kortast möjliga resväg till jobb, möten, skola, kommunikationer m.m. är mycket viktiga för oss och då vi rör på oss många gånger per dygn. Lika viktigt var aspekter såsom närhet till vård och snabb framkomlighet för ambulans, polis, brandkår, räddningstjänst osv.

De senaste åren har grava försämringar skett vad gäller trafiksituationen när vi ska ta oss ut Sockenvägen-Mantalsvägen-Tingsvägen. Det har sedan ytterligare accentuerats av vägarbeten på helt olika ställen i stan som stoppar upp trafiken ännu mer, Tillfälliga trafikomläggningar m.m. liksom arbeten vid tomten för gamla Börjessons Bil (exempelvis rivande av Preem-macken där endast en fil för trafik in och ut på Tingsvägen hölls öppen ännu långt efter rivningen och senare igen i samband med arbeten under mark där jordhögar m.m. sedan kvarlåg och blockerade under lång tid utan att något som helst arbete pågick). Under den långa tid som de nödvändiga arbetena under järnvägsbron sedan pågått har situationen blivit stundtals katastrofal. Paradoxalt nog har det lättat något den senaste tiden sedan man övergick till att arbeta med den andra filen under järnvägsbron från vårt håll sett, vilket föranlett att så gott som samtliga ligger i vänsterfilen i rondellen som passerar Tingsvägen och är vår enda väg ut. Men den lilla trösten är kortvarig och upphör så snart båda körfälten öppnas igen.

Problemen är som värst under alltifrån 10-30 minuter vid klockslag runt t.ex. 08.00, 12.00 och 17.00. Just de tidpunkter på dagen när skola, jobb, möten, resor, aktiviteter, handling, vårdsökande, leveranser m.m. är aktuella för vår familj liksom många andra i vårt område (vem man än pratar med i området så upplever de samma problem).

Ytterligare en försvårande aspekt är att med tiden har den övergivna tomten för gamla Börjessons Bil börjat användas som genomfart från Kristineholmsvägen (någon har t.o.m. tagit bort den tidigare skylten om att området inte får användas som genomfart), vilket gör att när vi kör fram till rondellen för att där få vänta i evigheter på att komma ut, så kommer också bilar som via utfarten efter parkeringen på den aktuella tomten kör vilt över gångvägen/trottoaren och trottoarkanten ut mitt framför oss på Tingsvägen och bakom dem väntar

*Detaljplanen kommer att ge en utformning som skapar en tydligare och mer trafiksäker situation då utfarten från Häradsvägen placeras längre österut på Tingsvägen. Kommunen bedömer att situationen för trafikanter på Tingsvägen kommer att förbättras.*

sedan en kö med fler bilar. Det har accentuerats sedan Preem-macken revs. När den ännu fanns var folk försiktigare.

Vi ser med glädje på att det äntligen ska bli ordning på den övergivna tomten där Börjessons Bil förr låg. Intrycket idag är mycket tråkigt med ej underhållen asfalt m.m., skräp, bråte m.m. här och var från annan verksamhet samt en ständig ström av lastbilar som tränger sig tvärt in på Tingsvägen för att sedan åka och använda tomten som uppställningsplats. Vi ser därför med glädje på att det finns idéer om att äntligen göra det nedgångna området betydligt mer estetiskt tilltalande och trevligt för förbipasserande samt ser likaledes positivt på planer för fler bostäder i Alingsås, vilket alltid behövs.

Planerna, som vi dock inte fått någon information om och som in i det sista höll på att gå oss förbi tills häromdagen, verkar dock ingenstans ta hänsyn till ovanstående situation, utan kommer att förvärra situationen för oss som kommer körandes ut från Mantalsvägen fruktansvärt mycket. Det kommer inte att fungera om inga drastiska åtgärder först vidtas, redan som det är idag. Det kommer definitivt inte fungera att ytterligare trafik ska tillföras i området motsvarande trafiken från idag boende på Sockenvägen och Mantalsvägen m.fl. vägar som korsar denna. Att skärma av oss ännu mer genom att fundera på någon slags lika svårframkomlig anslutning ännu längre bort mot Boråsvägen är inte heller något alternativ. Det vore vidare en katastrof för responstiden för ambulans, polis, brandkår m.m.. En villa är i värsta fall osläckbar/övertänd på några få minuter efter larm. Att förlänga respons-/framkomlighetstiden till oss i området med flera minuter genom att tvinga dem att åka flera hundra meter förbi och sedan lika långt tillbaka igen inkluderande rondeller, korsningar och svängar är helt oacceptabelt. Samma sak med ambulans och polis.

Vidare saknar vi information om hur byggtrafiken ska hanteras för att inte störa trafiksituationen eller de boende i vårt område och hur det ska undvikas att byggnader i området tar skada av vibrationer utlösta av byggandet. Sjöstadenbygget gav skador på åtminstone vår fastighet (pålningarbetena?) och denna gång är det viktigt att det dokumenteras innan och efter.

*Inom detaljplanen har en trafikanalys tagits fram som har studerat bland annat kölängder. I trafikanalysen har bedömningen gjorts att planen inte medför några stora konsekvenser vad gäller kölängder för anslutningen från Tingsvägen till cirkulationsplatsen.*

*Vidare utvecklar kommunen cykelnätet i Alingsås och i samband med detaljplanen förbättras cykelkopplingen längs Häradsvägen vilket kommer att ge er ökad framkomlighet med cykel.*

*Det är inte aktuellt med en anslutning längre bort mot Boråsvägen. Responstiden för räddningstjänst mm bedöms vara god även i framtiden.*

*Exakt hur området kommer att trafikeras av byggtrafik beror på i vilka etapper det nya bostadskvarteret kommer att byggas ut. Regelverk finns som hanterar buller från byggarbetsplatser vilket säkerställer att boende inte påverkas av buller i alltför stor omfattning. Vibrationsmätare kommer att monteras på byggnader som är i riskzon att påverkas vid byggnationen.*

## Sammanfattning och revideringar

Med anledning av framförda synpunkter föreslår kommunledningskontoret följande revideringar av plankarta med bestämmelser (dessutom görs kompletteringar av planbeskrivning samt av illustrationskarta):

- Plankartan har justerats och anpassats efter bebyggelsens nya fotavtryck, då kvarterets hörn ritats om inför granskning.
- Område för allmän plats NATUR har tagits bort efter dialog med Trafikverket.
- Utformningsbestämmelser har justerats för att möjliggöra frontespiser.
- Fler bestämmelser för hantering av dagvatten och skyfall har införts.
- Villkor om startbesked har införts med syfte att säkerställa att förorening avhjälpas och att lösa block åtgärdas innan byggnation.
- Bestämmelse om lägenhetsfördelning har införts med hänsyn till buller.
- Bestämmelse om att utrymningsvägar ska riktas mot innergården har införts med hänsyn till farligt gods.
- För övrigt har redaktionella ändringar och kompletteringar gjorts i planbeskrivningen.

## Tillväxtavdelningen

Åsa Jönsson  
Planchef

Kristine Bayard  
Planarkitekt