



Detaljplan för Alingsås, Bostäder och genomfartsgata vid Kavlös äng

Granskningsutlåtande

Upprättad 2022-05-18

Ärendets handläggning

Kommunstyrelsen beslutade 2022-02-07 om planprioriteringslista för samtliga planer som pågår och som ska påbörjas. Uppdraget att upprätta denna detaljplan ingår i prioriteringslistan. Syftet med detaljplanen är att ge möjlighet att bygga bostäder på Kavlös äng samt möjlighet att bygga en ny genomfartsgata mellan Kavlös-vägen och Ekhagegatan. 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.

Samråd har ägt rum under tiden 2019-06-17 – 2019-08-04 genom att information om planförslaget och kungörelse om samråd utsänts till berörda sakägare, förvaltningar, myndigheter m.fl. Handlingarna har ställts ut i kommunhuset under samrådsperioden och funnits tillgängliga på kommunens hemsida. Granskning har ägt rum mellan 2022-02-01 till 2022-02-22. I detta granskningsutlåtande redovisas inkomna yttranden under granskningen samt kvarstående synpunkter från samrådet.

Inkomna yttranden under granskningen

Myndigheter, nämnder m.fl.	Datum	Anmärkning
1. Länsstyrelsen	2022-02-22	X
2. Miljöskyddsnämnden	2022-02-22	X
3. Lantmäteriet	2022-02-16	X
4. Trafikverket	2022-02-18	X
5. Statens geotekniska institut (SGI)	2022-02-22	X
6. Västtrafik	2022-02-15	X
7. Naturskyddsföreningen	2022-02-22	X
8. Vattenfall	2022-02-07	X
9. Skogsstyrelsen	2022-02-09	X
		X
Sakägare		
10. Gitarren 12, Alingsåshem AB	2022-02-11	X
11. Banjon 2	2022-02-06	X
12. Flygeln 19	2022-02-16	X
13. Banjon 3	2022-02-17	X

Nedan följer de inkomna synpunkterna från granskningen. Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer och förslag till åtgärder redovisas också.

Remissinstanser

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripande-grunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planförslaget inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om det antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar att den planerade bebyggelsen kan bli olämplig för människors hälsa och säkerhet med avseende på stabilitetsfrågor.

Länsstyrelsen befarar dock inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Mellankommunal samordning blir olämplig.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser

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.

Geoteknik

Sveriges geotekniska institut (SGI) har lämnat ett yttrande daterat 2022-02-22 som bifogas i sin helhet. SGI skriver i sitt yttrande följande, ”I tidigare yttrande efterfrågade SGI kompletterande bedömning av tillkommande del av planområdet. Vi anser att planhandlingarna behöver kompletteras så det tydligt framgår att stabilitetsbedömning utförts för hela planområdet, dvs både för tillkommande och befintlig bebyggelse”.

Länsstyrelsen håller med SGI i den här frågan. Vi har noterat att planområdet har minskats i jämförelse med samrådskedet. En jämförelse mellan plankartan och Bilaga A i Geoteknisk utredning (WSP daterat 2010-05-04) visar vilken delen av planförslaget det handlar det om.

Råd enligt PBL och MB

Enligt 5 kap 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt.

Kommentar

Noteras.

Efter granskningen har PE Teknik & Arkitektur AB utfört en kompletterande stabilitetsberäkning för de befintliga tomterna i västra delen av planområdet, Stadsskogen 2:183, 2:192 samt 2:182. Baserat på utförda undersökningar bedöms jordprofilen generellt bestå av naturligt lagrad jord till berg. Jorddjup till sonderingsstopp varierar mellan ca 0,5 m och 21 m. Den naturligt lagrade jorden består av mulljord som överlagrar lera som via ett friktionsjordslager vilar på berg. Totalstabiliteten har beräknats i en sektion vid den västra delen av området. Stabiliteten bedöms för denna del av detaljplanens syfte vara tillfredsställande. Inga förstärkningsåtgärder bedöms vara nödvändiga.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har lämnat ett yttrande daterat 2022-02-18 som redan har skickats till kommunen. Trafikverket skriver om att "Trafikverket anser fortsatt att bullernivåerna ska begränsas i plankarta även för befintliga bostäder med avseende på eventuell framtida om- och tillbyggnad av dessa.

Trafikverket ansvarar inte för att vidta bulleråtgärder, varken för nyplanerade bostäder eller befintliga bostäder som planläggs med ny detaljplan".

Trafikverket skriver också om vibrationer, omformstationen samt om dagvatten.

Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen och Trafikverket fortsätter dialogen kring frågor som berör hantering av buller och dagvatten.

2. Miljöskyddsnämnden

Hälsoskyddsenheten och miljöskyddsenheten under miljöskyddsnämnden har i skrivelse lämnat följande yttrande:

Intill den befintliga bebyggelsen i Kavlás planeras ca 20 nya bostäder med liknande utförande som de befintliga. Detaljplanen inkluderar ett förslag att den befintliga Alfhemsvägen mellan Ekhagegatan och Konduktörsgatan ska ersättas med en ny genomfartsgata. Denna nya genomfartsgata kommer att ansluta i östlig riktning, från Alfhemsvägen till Kavlásvägen, via korsningar med Ekhagegatan, genom Kavlás äng samt den nya lokalgatan Ekängsgatan i det nya planerade bostadsområdet.

Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram av Sweco på uppdrag av Samhällsbyggnadskontoret. Kavlásbäcken mynnar ut i Sävån som har "måttlig" ekologisk status. Huvudorsaken till den ekologiska statusklassningen är att vattenförekomsten är fragmenterad. Det vill säga att den har en bristande framkomlighet (konnektivitet) i form av olika barriärer för fisk och bottenlevande organismer.

Den kemiska statusen "uppnår ej god". Detta bedöms bland annat orsakas en lokal påverkan som resulterar i att av exempelvis TBT i sediment och PFOS i fiskmuskel är förhöjda. Åtgärder som görs inom förorenade områden bedöms som möjliga att genomföra för att förbättra statusklassningen. Miljö kvalitetsnormer (MKN) får inte äventyras. Förslaget för det nya bostadsområdet

Enligt PBL kap 4 §12 får kommunen i detaljplan bestämma högsta tillåtna värden för bland annat buller endast om det finns särskilda skäl. Möjligheterna att införa högsta tillåtna värden för buller är därmed begränsade. Särskilda skäl kan vara att detaljplanen avser särskilt störningskänslig verksamhet, till exempel vissa typer av vårdinrättningar. Den här typen av bestämmelser ska alltså inte användas vid planläggning av exempelvis bostäder.

Trafikverkets synpunkter besvaras på sida 9-10.

Noteras.

är att dagvattnet i första hand fördröjs och vid behov renas med lokalt omhändertagande på tomtmark respektive trög avledning i ett svackdike vid gatan och ett bäckliknande stråk på naturmarken. Därefter sker en samlad fördröjning nedströms i dagvattendammar på naturmarken.

Natur

I de av kommunen anlagda dammarna norr om Alfhemsvägen och söder om järnvägen förekommer en population av den Större Vattensalamandern som är fridlyst (§§ 4 och 6) enligt Artskyddsförordningen (2007:845). Enligt planbestämmelserna i det tidigare förslaget 4 angavs Gitarren 12 samt naturområden intill järnvägen som naturmark och skulle därmed lämnas orörd. Planområdet har nu justerats så att detta område inte längre ingår i planområdet. Enligt biotopkarteringen för Sävån med biflöden har Kavlsbäcken potential som lekområde för Mjörnöring. Vatten från de nya bostäderna kommer att fördröjas och renas innan det når bäcken.

Buller

I planförslaget ingår en bullerutredning som omfattar vägtrafikbuller och spårtrafikbuller i nuläget och i framtiden. Två scenarior beskrivs det vill säga med och utan genomförandet av planförslaget. Bullerutredningen omfattar även verksamhetsbuller från Vattenfalls och Trafikverkets eldistributionsanläggningar på fastigheten Gitarren 13. Bullerutredningen redovisar beräkningar av bullersituationen vid de befintliga bostäderna i och utanför planområdet.

Släckvatten

Om brand skulle uppstå ska släckvatten tas omhand via det planerade dagvattenhanteringssystemet. Släckvattnet kan då fångas upp i avvattningsstråken och till sist i fördröjningsmagasinen. Eventuellt kan avstängningsfunktioner placeras på utvalda platser.

Miljö- och hälsoskyddsenheternas synpunkter

Buller

Ny bebyggelse

Enligt planbeskrivning finns det möjlighet att anlägga uteplats som klarar riktvärdena 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå för samtliga av de nya bostadsbebyggelserna. Bilaga 2:6 och 2:11 för bullerutredningen som ligger till grund för planförslaget visar att ekvivalent ljudnivå för området, i framtiden,

ligger mellan 50- 55 dBA. Bilagorna visar att ekvivalent ljudnivå för tre av de nya bostäderna i anslutning till den nya genomfartsgatan ligger mellan 55-60 dBA. Planförslaget behöver säkerställa att det är möjligt att anlägga uteplatserna som klarar riktvärdena enligt Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Hälsoskyddsensheten anser därför att bestämmelsen f1 i plankarta gällande uteplats ska ses över.

Befintlig bebyggelse i planområdet

Fastigheterna Stadskogen 2:182 och 2:83 är enligt kommunens arkiv byggda år 1918 och 1925. Fastigheten klassas som äldre befintlig miljö enligt naturvårdsverkets rapport, Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder NV-08465-15. Enligt rättsfall anses en väg som har lagts om i en åtminstone delvis ny sträckning, ha varit föremål för väsentlig ombyggnation. Hälsoskyddsensheten anser att anläggning av en ny genomfartsgata medför en väsentlig förändring i infrastruktur som påverkar de tre befintliga fastigheterna inom planområdet. Vid en väsentlig förändring i infrastruktur ska riktvärdena för buller från trafik (dvs väg- och spårtrafik) tillämpas. Enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 ska dygnsekvivalent ljudnivå inte överskrida 55 dBA vid fasad och maximal ljudnivå 70 dBA vid uteplats.

Bilaga 1:6 i bullerutredningen visar att dygnsekvivalent ljudnivå för trafikbuller (väg- och spårtrafik) vid fasaden för fastigheterna överskrider med upp till 4 dBA jämfört med Infrastrukturpropositionens riktvärden 55 dBA i nuläget. Fastigheterna har inte varit föremål för bulleråtgärder enligt infrastrukturpropositionens åtgärdsprogram. Hälsoskyddsensheten anser att även om den planerade nya genomfartsgatan inte skulle påverka bullersituationen medför planförslaget en väsentlig förändring av infrastrukturen i området. Med anledning av denna förändring i infrastruktur anser Hälsoskyddsensheten att planförslaget behöver säkerställa att bullerbekämpningsåtgärder genomförs.

Bullerutredningen visar att det är möjligt att placera bebyggelsen så att uteplatserna klarar gällande riktvärden. Plankartan är utformad så att bebyggelsen kan utformas på ett sådant sätt. Planbestämmelsen f1 bedöms säkerställa att byggnadernas placering sker med hänsyn till bullersituationen.

Det stämmer att trafikbuller för väg- och spårtrafik sammanvägt överskrider 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå i nuläget. Det finns dock inga riktvärden för sammanvägda ekvivalenta ljudnivåer och den infrastruktur som förändras är gatan för vägtrafik. Järnvägen är inte föremål för någon väsentlig förändring och därför är det ljudnivåerna från vägtrafik som ska jämföras med de riktvärden som gäller vid väsentlig förändring. Enligt bullerutredningen är dygnsekvivalent ljudnivå från vägtrafiken vid närmsta fasad 44 dBA idag, jämfört med 45 dBA i framtiden. Den nya genomfartsgatan ger därmed upphov till en höjning med 1 dBA och riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå klaras även i framtiden. Den bullerproblematik som finns i området bedöms bero på spårtrafiken och den är ingen konsekvens av detaljplanen. Spårtrafiken ger upphov till bullernivåer på 59 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad både i nuläget och i framtiden. Det finns inga riktvärden för väg- och spårtrafikbuller samlat och riktvärdet 60 dBA vid fasad för befintliga bostäder vid spår klaras. Bullerbekämpningsåtgärder bör genomföras samlat för att förbättra boendemiljön för samtliga befintliga bostäder i Kavlås- och Stadskogenområdet genom ett bullerplank intill järnvägen.

Befintliga bostäder utanför planområdet Fastigheten Banjon 10 är byggd 1929 och anses klassas som äldre befintlig miljö. Trafikbullersituationen på fastigheten är komplex på den fasad som vetter mot den nya genomfartsgatan, eftersom den påverkas av buller från både väg- och järnväg. Den ekvivalenta ljudnivån från trafikbuller (väg- och spårtrafik) utan ny genomfartsgata på denna fasad är beräknad till 56 dBA respektive 57 dBA med ny anslutningsväg. Ansvariga väg- och järnvägshållare för dessa infrastrukturer är två olika huvudmän, Alingsås kommun respektive Trafikverket.

Anläggning av en ny genomfartsgata medför en väsentlig förändring i infrastruktur och därför sänks riktvärdet för trafikbullret på fastigheten Banjon 10 från 65 till 55 dBA ekvivalent nivå vid bostadens fasad enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Hälsoskyddsmyndigheten vill framhålla att det är mycket viktigt att planförslaget säkerställer att dessa riktvärden följs. Hälsoskyddsmyndigheten delar planförslagets bedömning gällande fastigheten Gitarren 12 om att bullerbekämpandeåtgärder behöver vidtas. Det är dock oklart vem som kommer att ansvara för att åtgärderna vidtas. Gruppboendet påverkas av buller från spårtrafik, verksamhetsbuller från trafikverkets omformarstation och i framtiden av den planerade genomfartsvägen. Hälsoskyddsmyndigheten anser att kommunens exploateringsmyndighet, i egenskap av exploatör, ska planera och bekosta de bästa möjliga åtgärderna för att säkerställa en bra boendemiljö för Gruppboende Kavlåsvägen.

Dagvatten

Utredningen påpekar att det finns behov av ytterligare fördröjningsåtgärder för att förhindra översvämning vid järnvägen. Det anges också att Kavlåsbäcken behöver avlastas från ett fluktuerande flöde och tillförsel av föroreningar via dagvattnet. Den nya genomfartsgatan beräknas i framtiden trafikeras med ca 860 fordon/dygn. Den tillför ytterligare hårdgjord yta till platsen. Med tanke på recipientens känslighet är det i sammanhanget lämpligt att dagvattenutsläppet från den nya genomfartsgatan fördröjs och renas så nära källan som det är möjligt. För att ta hand om dagvatten utmed vägen huvudgata (GATA1) föreslås ett öppet gräsförsett dike på 1,5 meter. Det saknas en markering på plankartan som reserverar plats för detta. Det saknas även en ”yta” över det uppsamlade dagvattendiket bredvid lokalgatan (GATA2).

Som nämnts ovan är det riktvärdet för trafikbuller för väg som ska sänkas eftersom det är vägen som är föremål för en väsentlig förändring. Vid Banjon 10 är den dygnsekvivalenta ljudnivån från vägtrafiken i nuläget 36 dBA vid fasad och i framtiden bedöms den vara 50 dBA. Riktvärdet 55 dBA klaras därmed. Vid en sammanvägning av ekvivalenta ljudnivåer från väg- och spårtrafiken i framtiden är ljudnivån 58 dBA vid fasad. Maximal ljudnivå från väg- och spårtrafiken beräknas i framtiden till 62 dBA respektive 64 dBA vid fasad som vetter mot den ljuddämpade sidan med uteplats. Den samlade bedömningen är att även om det sker förändringar av ljudnivåerna beräknas riktvärdena för buller från vägtrafiken att innehållas för samtliga utredda bostäder för framtiden och utbyggnad inklusive genomfartsvägen. Om de sammanvägda ekvivalenta ljudnivåerna ska jämföras mot riktvärden t.ex. Naturvårdsverkets riktvärden för när åtgärder ska övervägas i befintlig miljö så klaras dessa riktvärden i framtiden.

Bullersituationen i området är komplex, framförallt inom fastigheten Gitarren 12 då bullerkällor i framtiden kommer att finnas i två riktningar. Ett åtgärdsförslag presenteras i bullerutredningen och planbeskrivningen och detaljplanen möjliggör åtgärden.

Det är möjligt att ordna diken inom allmän plats med användningen GATA, NATUR eller PARK. Plankartan ger tillräckliga ytor för diken och andra dagvattenanläggningar och specifika egenskapsbestämmelser för detta anses inte behövas.

Det saknas reserverad plats för dammar i form av ytor eller volymer på plankartan. Det saknas även en yta för ett öppet avvattningsstråk ska anslutas till fördröjningsmagasinet. Miljöskydds nämnden anser det ska reserveras plats för dagvattenanläggningar för allmänplats på plankartan. Klimatförändringar kommer att medföra mer nederbörd och intensivare regn vilket kan mötas med fördröjd avledning av dagvatten på såväl kvartermark som allmänplatsmark. På kvartermark kan exempelvis dagvattnet infiltrera och magasineras i gräsmattan eller i ett makadammagasin under mark. Dagvattenutredningen påpekar att de geotekniska förhållandena är sådana att det är viktigt att inte i onödan dränera marken utan låta dagvattnet från bland annat hårdgjorda ytor ledas ut över infiltrationsbenägna ytor. Det anges att byggnader ska placeras så högt att en marklutning erhålls ut från dessa. Härmed bör dagvattnet från takytorna kunna avledas ut över lämpligt anlagda mark- och infiltrationsytor. En lokal fördröjning kan medverka till att upprätthålla grundvattennivåer vilket kan förhindra sättningar i marken. Den kan också medverka till bevattning av tomten. Därför bör man undersöka möjligheten att låta regnvatten från taken ledas via utkastare för fördröjning på tomten.

Planbeskrivningen anger att: Vid hantering av dagvattnet för området är det viktigt att vattnet som avleds från området har sådan kvalitet att detta inte förorenar yt- och grundvatten samt nedströms belägen recipient. För att målsättningen ska uppfyllas bör inget dagvatten från tak- och hårdgjorda ytor avledas direkt till brunnar och ledningar och vidare till dagvattenledningar eller avvattningsstråk. För att minska den momentana dagvattenmängden och avledandet av ett eventuellt förorenat dagvatten är principen att ta hand om dagvattnet så tidigt som möjligt i avvattningsskedjan. Det saknas bestämmelser som reglerar dagvattenhanteringen på kvartermarken. Miljöskydds nämnden anser att planbestämmelser för dagvattenhanteringen på kvartermarken ska läggas till.

Naturvärdena är beroende av den naturliga grund- och ytvattennivån

Enligt biotopkarteringen för Sävån med biflöden har Kavlsbäcken potential som lekområde för Mjörnöring. Vatten där det förekommer eller har förekommit mycket känsliga arter exempelvis "öring" kan klassas som "mycket känsliga" för föroreningar i vattnet. Förekomst av vattensalamander i närområdet visar att det finns höga naturvärden som är beroende av att den naturliga grund- och ytvattennivån upprätthålls.

Dammar, magasin, avvattningsstråk mm. kan ordnas inom allmän plats NATUR. En egenskapsbestämmelse finns inom naturmarken och anger att fördröjning av dagvatten ska anordnas. Den exakta placeringen och utformningen av anläggningarna studeras i projekteringskedjet.

Detaljplanen kan inte reglera den typen av åtgärder, därför har det inte studerats i detta skede.

De nya tomterna kommer att leda ut sitt dagvatten till diket som leder mot fördröjningsmagasinet/dammen. Kommunen leder själva arbetet med utformningen av dagvattenhanteringen och bestämmelser som reglerar hanteringen anses inte motiverade.

Vatten från det nya bostäderna kommer att fördröjas och renas innan det når bäcken. Genomförandet av planen kommer enligt framtagen dagvattenutredning därför inte att påverka vattenflödet i bäcken och bör därmed inte heller påverka dammen med förekomst av större vattensalamander nedströms planområdet. Det är viktigt att den naturliga beskuggningen som förekommer av bäcken bibehålls genom att befintlig vegetation bevaras utmed bäcken. Detta bör regleras i planbestämmelserna.

I planbeskrivningen framgår det att dämmen kommer anläggas i bäcken. Inför en sådan åtgärd bör en inventering av bäcken göras. Eventuell påverkan på de arter som förekommer i bäcken bör också utredas och minimeras.

3. Lantmäteriet

Delar av planen som bör förbättras eller ses över

Inmätning av gränser

Lantmäteriet konstaterar att kommunen gjort inmätningar av fastighetsgränser inom planområdet (norra gränserna till Stadsskogen 2:182). De aktuella gränspunkterna finns inte uppdaterade i den digitala registerkartan. Det är av stor vikt att förbättringarna även förs över till registerkartan för att underlätta i samhällsbyggnadsprocessen bland annat vid framtida fastighetsbildning. I HMK – Digital grundkarta, avsnitt 3.6.2, finns en tydlig rekommendation om att så ska ske. Om det är oklart hur detta ska gå till, tag gärna kontakt med Lantmäteriets geodatasamordnare.

Gemensam utfart

Avsikten med planförslaget är att fastigheterna Stadsskogen 2:182, 2:192 och 2:183 ska ha en gemensam utfart till lokalgata och att utfartsvägen ska förvaltas som en gemensamhetsanläggning. Lantmäteriet konstaterar att kvarteretsmarken där syftet att utfartsvägen ska vara belägen inom är något snävt utlagd, jämför utdrag från ortofoto och plankarta nedan. Kommunen rekommenderas att se över om tillräckligt utrymme ges för utfartsvägen då upplåtelse av enskilda rättigheter inte är förenligt med allmän plats Natur.

Ledningsrätter

I planbeskrivningen redovisas att Alingsås Energi Nät AB ska ansvara och bekosta borttagande och flytt av

Området vid bäcken planläggs som allmän plats NATUR vilket säkerställer ett bevarande av naturen som sådan. Oftast är inte detaljplaner det mest lämpliga sättet att reglera vegetation, främst eftersom det är svårt att garantera genomförandet. I det här fallet äger kommunen marken och kommunen har därmed rådighet över frågan. Vid skötsel av kommunens naturområden är det inte detaljplaner som används som vägledning för skötseln.

Planeringen av eventuella dämmen ingår inte i detaljplaneprojektet. Det är ett projekt som pågår parallellt.

Fastigheten Stadsskogen 2:182 avstyckades 1918 i en avstyckningsförrättning. I akten 1582K-C4B/1918 finns en förrättningskarta med fasadliv på fastigheten. Beräknad yta är 2336m². Hörnen har markerats med hörnstenar, dock är dessa inte längre synliga, de är eventuellt överväxta eller ingjutna i stolpfästen till staketet. I nuvarande digitala registerkarta stämmer inte gränsernas längder överens med kartan från 1918. Istället för en inmätning har fasadlivet och de södra gränspunkterna från förrättningskartan lagts in som fasta punkter samt den västra gränsen som rikt. Det gav en förskjutning av nordöstra hörnet med ca, 0.72m åt nord öst, samt en förskjutning av nordvästra hörnet med 0.07m åt nord. Detta nya läge stämmer väl överens med fastighetens staket. Kommunen ser inget behov av en fastighetsbestämning och plankartan har justerats utifrån tolkningen som gjorts av avstyckningsförrättningen.

Plankartan har justerats.

Alingsås Energi Nät AB ansvarar för borttagande av befintliga 40kv-ellkablar (ledningsrätt 1582-1126.1), samt att ansöka

befintliga 40kV-kablar för elektrisk ström. Kommunen bör förtydliga om detta rör gällande ledningsrätter och i så fall även förtydliga vilka det är som påverkas. Om gällande ledningsrätter är föremål för omprövning eller upphävande bör ansvarsfördelningen för detta redovisas tillsammans med resterande fördelning i planbeskrivningen.

Det noteras även att ledningsrätterna 1489-1368.1, 1489-1368.2 och 1489-1582.1 (ändamålen starkström) planläggs med bestämmelsen "ledning" inom allmän plats Natur. Däremot ritas det inte ut någon bestämmelse för gällande ledningsrätt 1489-487.2 (ändamål starkström) i planområdets norra delar. Om avsikten är att denna ledningsrätt ska omprövas bör även detta redovisas i planbeskrivningen på samma sätt som nämnts ovan.

4. Trafikverket

Infrastruktur

Närmsta byggrätt planläggs cirka 120 meter från järnväg Västra stambanan, bandel 612. Mellan planområdet och Västra stambanan ligger även Trafikverkets omformarstation vilken är nödvändig för elkraftsförsörjningen av Västra stambanan.

Västra stambanan inklusive omformarstationen är utpekad riksintresse för kommunikationer i enlighet med § 3:8 miljöbalken.

Tidigare samråd

Trafikverket har yttrat sig i tidigare samrådsfas 2019-08-23 med synpunkter kring buller, vibrationer och dagvatten.

Trafikverkets synpunkter

Buller

En ny bullerutredning har tagits fram inför granskningen. Trafikverket ser att den i stort gör en riktig analys av bullersituationen. Resonemang i samrådsredogörelsen; "Planens genomförande påverkar inte bullertillskottet från spårtrafik och verksamheterna (omformarstation och ställverk) då trafikeringen av spår och drift av verksamheterna sker oberoende av planens genomförande.", ter sig dock något oklart. Trafikverket anser fortsatt att bullernivåerna ska begränsas i plankarta även för befintliga bostäder med avseende på eventuell

om omprövning alternativt upphävande av ledningsrätt. Den befintliga elkabeln ligger i dag inom den blivande tommarken för bostadsbebyggelsen i detaljplanen. Planbeskrivningen har förtydligats.

Kommunen kommer att ansöka om fastighetsreglering för inlösen av allmänplatsmark i detaljplanen, som i dag ägs av Vattenfall, samt omprövning av befintlig ledningsrätt 1489-487.2. Planbeskrivningen har förtydligats.

Bullernivåer kan inte begränsas i plankartan. Det finns inget lagstöd för den typen av planbestämmelser.

framtida om- och tillbyggnad av dessa. Trafikverket ansvarar inte för att vidta bulleråtgärder, varken för nyplanerade bostäder eller befintliga bostäder som planläggs med ny detaljplan.

Vibrationer

Trafikverket noterar att kommunen bedömer att det förväntas gå att bygga bostäder inom planområdet utan särskilda vibrationsreducerande åtgärder, baserat på vibrationsmätningar utförda år 2010.

Omformarstationen

Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande skrivit om skyddsavstånd till verksamheter och begränsningar för en eventuell utbyggnad av ställverket som finns i närheten av planområdet. Kommunen kommenterar i samrådsredogörelsen detta med att "I planarbetet har hänsyn tagits till en framtida utbyggnad av omformarstationen". Trafikverket vill påpeka att ställverket och omformarstationen inte är samma anläggning och har olika ägare.

Noteras.

Dagvatten

Trafikverket har under år 2021 kommit med nya krav kring avvattning (dimensionering och utformning). Det är av största vikt att Trafikverket och Alingsås kommun har en fortsatt dialog om komplettering eller utbyte av den trumma som leder Kavlsbäcken under Västra stambanan samt åtgärder uppströms för att dämpa flöden vid extremhändelser.

Noteras.

Sammantagen bedömning

Trafikverket har utöver ovanstående kommentarer inget att erinra mot detaljplanen.

5. SGI

Statens geotekniska institut (SGI) har från länsstyrelsen i Västra Götalands län erhållit rubricerad detaljplan med önskemål om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom sättningar och hantering av radon, ingår således inte. Syftet med detaljplanen är att ge möjlighet att bygga bostäder på Kavls äng samt möjlighet att bygga en ny genomfartsgata mellan Kavlsvägen och Ekhagegatan.

Underlag:

1. Planbeskrivning samt plankarta med bestämmelser. Upprättad av Alingsås kommun, 2021-11-21.
2. Illustrationskarta. Upprättad av Alingsås kommun, 2021-11-22.
3. Geoteknisk utredning. Upprättad av WSP samhällsbyggnad, 2010-05-04.
4. PM stabilitet. Upprättad av WSP samhällsbyggnad, 2015-03-12.

SGI:s synpunkter

SGI har tidigare i samrådsskedet lämnat synpunkter på rubricerad detaljplan. Yttrandet är daterat 2019-09-06, dnr. 5.2-1908-0584.

I tidigare yttrande efterfrågade SGI kompletterande bedömning av tillkommande del av planområdet. Vi anser att planhandlingarna behöver kompletteras så det tydligt framgår att stabilitetsbedömning utförts för hela planområdet, dvs både för tillkommande och befintlig bebyggelse.

6. Västtrafik

Västtrafik har tagit del av Granskningshandling för Detaljplan för Alingsås, Bostäder och genomfartsgata vid Kavlås äng. Vi noterar att planförslaget innebär förändrade förutsättningar i och med eventuell hållplatsflytt och sammanslagning av hållplats Kavlåsvägen och hållplats Valthornsvägen. Vi ser det som lämpliga åtgärder och önskar få information i god tid om planerad byggnation för att och anpassa trafik och tidtabeller.

7. Naturskyddsföreningen

I samband med plansamrådet för Kavlås ängar skrev Naturskyddsföreningen i sitt yttrande bl a följande:

”Fördröjningsmagasin för dagvatten: Vi förutsätter att dammarna anpassas till befintlig topografi. Befintlig vegetation, bl. a. hagtorn, i dammarnas närhet bevaras i möjligaste mån. Dammarnas bottenyta bör sammanfalla med bäckens, vilket möjliggör en konstant vattenspegel under längre perioder. Dammarnas vatten kan bli viktigt bl. a. för vattenlevande djur samt insektsfaunan och därmed indirekt för den fågelfauna som finns inom området (nyckelbiotopen). Det är viktigt att dammarnas roll som fördröjningsmagasin fungerar så att tungmetaller, näringsämnen och dylikt sedimenterar och fångas upp av växtligheten i dammarna, vilket tidvis kan begränsa de öppna vattenspeglarna. Blir vegetationen i dammarna alltför

Efter granskningen har PE Teknik & Arkitektur AB utfört en kompletterande stabilitetsberäkning för de befintliga tomterna i västra delen av planområdet, Stadsskogen 2:183, 2:192 samt 2:182. Baserat på utförda undersökningar bedöms jordprofilen generellt bestå av naturligt lagrad jord till berg. Jorddjup till sonderingsstopp varierar mellan ca 0,5 m och 21 m. Den naturligt lagrade jorden består av mulljord som överlagrar lera som via ett friktionsjordslager vilar på berg. Totalstabiliteten har beräknats i en sektion vid den västra delen av området. Stabiliteten bedöms för denna del av detaljplanens syfte vara tillfredsställande. Inga förstärkningsåtgärder bedöms vara nödvändiga.

Noteras.

frodig kan slätter komma att krävas för att inte alltför mycket organiska sediment skall bildas, vilket riskerar slamma igen filtervallen”.

I Samrådsredogörelsen (upprättad 2021-11-22, reviderad 2022-01-24) kommenteras ovanstående synpunkt med följande:

”I dagvattenutredningen föreslås fördröjningsmagasinen utföras som torra magasin med en gräsbeklädd botten som är dränerad. Det kommer då inte vara möjligt med en konstant vattenspiegel”.

Föreningen anser att i detta fall är den schabloniserade utformningen inadekvat då det i bäcken/området nedströms har påträffats större vattensalamander, en strikt skyddad art som i ädellövskogsområdet väster om bäcken har lämpliga habitat. Liksom Länsstyrelsen anser föreningen därför att det är viktigt att utvidga artens habitat genom att tillåta en konstant vattensamling i botten på fördröjningsmagasinen. Föreningens synpunkt om att tillvarata den på platsen befintliga växtligheten är inte kommenterad. Vi förutsätter därför att detta kommer till stånd, till stort gagn för pollinrare, vilka dessutom redan gynnats i anläggning med ”bihotell” och sandyta väster bäcken.

Föreningen förutsätter dessutom att man tillser att den bäcknära miljön får förbli i stort orörd och att även stigar och spångar anläggs på ett sätt som inte skadar den bäcknära miljön som är mycket värdefull för flora och fauna. Det bör även noteras att avvattningen uppifrån Stadsskogen kommer att öka, vilket kommer att öka bäckens betydelse för fauna och flora. Den avspärrande trumman i utloppet till Sävån måste därför åtgärdas. Det finns dessutom redan i detta skede anledning att fundera över hur bäcken framgent kommer att hanteras vid planeringen/exploateringen av den östliga delen av Mjörnstranden.

Kommunfullmäktige beslutade 2020-02-26 (§ 26, diarienummer: 2019.484 KS) anta Naturvårdsprogram 2020-2025 för Alingsås kommun. Av naturvårdsprogrammet framgår bl a följande:

- I all planering tas stor hänsyn till de biologiska värdena i grön-och blåstrukturen
- I planeringen tas hänsyn till att sambanden i den sammanhängande blå-och grönstrukturen inte bryts.
- I den enskilda planeringssituationen då fördjupningar av översiktsplanen tas fram, då detaljplaner upprättas eller vid prövning av enstaka bygglov

Den dagvattenanläggning som utformas i samband med genomförandet av detaljplanen är till för att ta hand om dagvatten från de nya gatorna och tomterna. Målsättningen är att inte påverka befintliga flöden och den befintliga miljön vid bäcken. Det stämmer att dagvattendammar skulle kunna utvidga vattensalamanderns habitat, dock är inte detta något som Länsstyrelsen framfört att kommunen bör göra. Tvärtom har Länsstyrelsen varit negativa till att fördröjningsåtgärderna utformas som dammar på grund av stabilitetsproblem.

Ett bevarande av naturområdet och miljön kring bäcken säkerställs genom planläggning av allmän plats NATUR. Idag är marken inte planlagd vilket innebär att det inte finns några bestämmelser som begränsar t.ex. exploatering. Detaljplanen ger därmed ett utökat skydd. Detaljplanen kan dock inte reglera hur naturområdet ska skötas. Inte heller ingår det i detta projekt att se över eventuella trummor i bäcken.

utanför detaljplan, ska hänsyn tas till värdena i grön- och blåstrukturen utifrån aktuell planeringsnivå och områdenas karaktär och innehåll

- Säkerställa ekosystemtjänster i den byggda miljön. De ekosystemtjänster som bidrar till vår välfärd och livskvalitet ska tillvaratas, skapas och utvecklas. I den byggda miljön kan det handla om ekosystemens förmåga att rena luft, sänka temperaturer, ta hand om dagvatten
- Ekosystemtjänster ska synliggöras i översiktsplaner, detaljplaner och vägplaner
- Bebyggelse och infrastruktur ska anpassas efter naturens förutsättningar
- Åtgärder för att t.ex. förebygga effekter av klimatförändringar, såsom t.ex. erosionsskydd, översvämningsskydd, mm., ska i största möjliga mån vara naturbaserade
- Grön infrastruktur är ett ekologiskt funktionellt nätverk av livsmiljöer och strukturer, naturområden samt anlagda element som utformas, brukas och förvaltas på ett sätt så att biologisk mångfald bevaras och för samhället viktiga ekosystemtjänster främjas i hela landskapet. (Lst Västra Götaland 2018)
- Medborgare och ideella har ofta stor kunskap gällande naturen i kommunen, naturvärden och naturvården och denna kompetens ska tas tillvara. Naturanpassning i fysisk planering av mark och vatten: Ekosystemtjänstbedömning ska genomföras vid fysisk planering, speciellt detaljplaner och planprogram
- Naturanpassade lösningar vid fysisk planering: Naturanpassade lösningar ska användas så långt det är möjligt i exempelvis detaljplaneringen, såsom erosionsskydd, översvämningsskydd, mm.

Naturskyddsföreningen anser att man vid fysisk planering måste använda naturvårdsprogrammet. I aktuellt fall åsidosätts det som skrivs i naturvårdsprogrammet. Varför har programmet inte använts? Genom att integrera Kavläsbäcken med fördröjningsmagasinen, enligt vårt tidigare yttrande, skulle man gynna artdiversiteten högst avsevärt och uppfylla intentionerna i det nya naturvårdsprogrammet. På köpet får man estetiska vinster. Gropar med makadam ersätts med en permanent vattenspegel.

Planförslaget bedöms följa naturvårdsprogrammet, dock har det inte omnämnts i planhandlingarna eftersom det tagits fram under planarbetets gång. Planbeskrivningen har nu justerats och ett avsnitt om naturvårdsprogrammet har lagts till i kapitel 9 samt ett avsnitt om ekosystemtjänster i kapitel 7. Detaljplanen ger ett ökat skydd av naturområdet mellan Kavläs och Stadsskogen och den bedöms därför inte få en negativ påverkan på naturmiljön.

Tidigt i planprocessen föreslogs dagvattendammar som integrerades i Kavläsbäcken. Länsstyrelsen ansåg att det inte var lämpligt och därför togs ett nytt förslag fram där dammar placerades intill bäcken. Eftersom Länsstyrelsen var negativa även till detta pga. stabilitetsproblem föreslås dagvattenfördröjningen istället utformas som torra magasin.

8. Vattenfall

Vattenfall Eldistribution noterar följande i framtagna planbeskrivning:

- Sidan 5: "Vattenfall har en större transformatorstation i kvarteret Gitarren varifrån två markförlagda 130 kV ledningar sträcker sig söderut genom planområdet. Trafikverket har en omformarstation i samma kvarter. Dessa anläggningar ingår inte i planområdet. I tidigare planförslag som var på granskning 2014 föreslogs en ny omformarstation väster om Vattenfalls anläggning. Denna byggrätt ingår inte i det nu aktuella planförslaget eftersom Trafikverket inte längre avser att bygga en ny omformarstation inom de närmsta 20-25 åren."
- Sidan 12: "Tilläggas bör också att Vattenfall planerar att ersätta den befintliga högmastade anläggningen med en inbyggd variant som inte kommer uppfattas lika framträdande."
- Sidan 20: "I naturmarken väster om de planerade bostäderna har Vattenfall och Alingsås Energi i era underjordiska ledningar i ett kabelschakt som sträcker sig i nordsydlig riktning. Området är markerat på plankartan. Fastighetsägaren får inte ändra markanvändningen, spränga, schakta eller på något annat sätt ändra marknivån eller vidta annan åtgärd som kan medföra fara för befintliga anläggningar. Där kablarna korsar väg eller gc-vägar ska kablarna rörförläggas, all hantering ska skötas av Vattenfall. Enligt Vattenfall och Alingsås Energis riktlinjer ska byggnader och liknande, som kräver grundläggning, placeras minst fem meter från närmaste fas. Marken inom bostadskvarteret närmast ledningsstråket, är i plankartan markerad med prickmark vilket säkerställer att inga byggnader uppförs inom 5 meter från närmaste ledning."

Vattenfall Eldistribution vill att ni tar bort den information om ombyggnad av Vattenfall Eldistributions transformatorstation på sidan 12, se ovan. Enligt uppgift internt hos oss på Vattenfall Eldistribution har en reinvestering i denna station utförts under senare tid och någon ytterligare ombyggnad av transformatorstationen är inte aktuell i nuvarande planering.

Vattenfall Eldistribution vill därför att ni tar bort den meningen helt då den uppgiften är felaktig. Vattenfall Eldistribution har inget ytterligare att tillägga i detta ärende för närvarande.

Noteras. Planbeskrivningen har justerats.

9. Skogsstyrelsen

Vi lämnade ett yttrande vid samrådet 2019 och har inga ytterligare synpunkter.

Sakägare

11. Gitarren 12, Alingsåshem AB

I planbeskrivningen, sidan 25, står det att:

För att minska detaljplanens negativa påverkan planeras ett bullerplank mellan genomfartsgatan och tomtmarken tillhörande Gitarren 12. Med ett bullerplank kan bullersituationen förbättras på den sida av byggnaden som vetter mot den nya genomfartsgatan. Buller från spårtrafiken innebär att riktvärdet för maximala ljusnivåer (70 dBA) vid uteplats överskrids vid det befintliga läget för uteplatsen men bullerplanket innebär att möjlighet finns att ordna uteplats på en mindre bullerutsatt sida.

Alingsåshem vill att det i plankartan, under egenskapsbestämmelser, tydliggörs att bullerskärm till en höjd av 2 meter ska uppföras vid huvudgatan på Allmän plats mot Alingsåshems fastighet Gitarren 12. Det räcker inte att det står beskrivet i planbeskrivningen, då den inte är ett juridiskt bindande dokument.

12. Banjon 2

Den föreslagna bebyggelsen på Kavläs äng kommer att öka trafikbelastningen på såväl Kavläsvägen som Konduktörsгатan. Detta är två gator där husen ligger nära vägen och ökad trafikbelastning innebär då ökad risk för olyckor. Det är en risk som inte bör tas. Ett sätt att mildra denna konsekvens är att förbjuda genomfartstrafik på Kavläsvägen och införa fartbegränsande åtgärder.

Eftersom en framtida cykel/gångbana ska korsa Kavläsvägen bör utformningen av korsningen Kavläsvägen – Alfhemsvägen vara utformad så att ett avtag görs in till Kavläsvägen och att huvudleden fortsätter till Alfhemsvägen. Detta ökar säkerheten för oskyddade trafikanter och bidrar även till att hålla nere hastigheten på Kavläsvägen.

Noteras.

Det finns möjlighet att uppföra ett bullerplank inom allmän plats GATA. Det stämmer att planbeskrivningen inte är juridiskt bindande, dock är det så att även om plank anges som bestämmelse i plankartan finns ingen garanti för ett genomförande. Ett genomförande av vad som anges i en detaljplan behöver säkerställas antingen genom villkor för bygglov eller genom avtal. Det bedöms därmed inte finnas skäl till att införa denna bestämmelse. Uppförandet av plank får säkerställas i dialog och ev. avtalsskrivning mellan Exploateringsenheten och Alingsåshem.

En ökad mängd trafik behöver inte innebära en ökad risk för olyckor, det är snarare fordons hastigheter som påverkar detta. Därför planeras en fartdämpande åtgärd i form av en upphöjd passage med övergångsställe i norr där den nya gatan mot Stads-skogen ansluter till Kavläsvägen. Denna fyller flera syften; dels en säker övergång för gående och cyklister som korsar Kavläsvägen och dels en fartdämpande åtgärd som sänker fordons hastigheter på Kavläsvägen. Fartdämpande åtgärder är dock ingenting som regleras i detaljplanen. På Konduktörsгатan finns i dagsläget flertalet fartdämpande åtgärder som sänker fordons hastighet.

Att förbjuda genomfartstrafik på Kavläsvägen är inte motiverat. Så som vägen är utformad och med antalet farthinder på Konduktörsгатan, används gatan inte som genomfart. De som åker här har en målpunkt längs sträckan och det visar även utförda trafikmätningar. Trafikmätningar gjorda hösten 2020 på Kavläsvägen, som motsvarar dagens situation, visar motsvarande trafikmängd som de trafikmätningar gjorda innan antalet farthinder på Konduktörsгатan utökades. De senaste 15 åren har trafikmängden på Kavläsvägen minskat ca 30%.

För att minimera de negativa konsekvenser nybyggnationen innebär är det viktigt att befintliga fastigheter får behålla sitt fria läge och sin utsikt över sjön Mjörn. Man kan i utredningen läsa att den nya bebyggelsen kommer att bidra med väsentligt ökad skuggning av tomterna. Detta påverkar möjligheterna till odling i trädgårdarna och kommer att förstöra redan befintlig växtlighet på de påverkade fastigheterna. Byggnader på de nya fastigheterna bör därför inte tillåtas så att de skuggar växtlighet och odling på redan befintliga fastigheter. Komplementbyggnader bör likt huvudbyggnader inte tillåtas närmare än 4 meter från tomtgräns.

I planen föreslås att de nya husens nockhöjder ska begränsas vilket är bra. På plankartan är denna maxhöjd satt till 76,5 meter över nollplanet. I ett tidigare skede sattes stolpar upp på ången till höjden 76,7 meter. Utifrån dem kan man konstatera att maxhöjden bör begränsas till 74,5 meter i öster och 73 meter i de västra delarna för att inte påverka befintliga fastigheter för mycket.

Eftersom den nya bebyggelsen ska smälta samman med och komplettera befintlig bebyggelse bör grupphus ej tillåtas då sådana inte finns bland den befintliga bebyggelsen. Grupphus i form av radhus, parhus eller kedjehus bildar en vägg av bebyggelse och stör befintliga bostäder mer än fristående villor. Om det ändå behövs grupphus bör dessa likt fastigheter för villor också endast tillåtas uppta 20% av fastighetens yta, istället för det i förslaget angivna 30%, för att på så sätt skapa ett luftigare intryck och bevara naturvärden.

13. Flygeln 19

Synpunkterna gäller den genomfartsgata som planeras koppla samman Kavläsvägen och Ekhagegatan. Vi anser att denna genomfartsgata kommer att öka ljudnivåerna, både vid uteplatser och inne i vårt hus, då fler bilar kommer att passera vårt hus på Bergsgatan 15 för att ta sig mellan stan och stadsskogen samt att korsningen som binder samman genomfartsgatan till Kavläsvägen planeras byggas precis utanför vår

Den maximala nockhöjd som föreslås i detaljplanen har tagits fram genom en avvägning av olika aspekter; dels för att minimera påverkan på utsikt, dels för att möjliggöra en bra höjdsättning i förhållande till den nya gatan och dels för att kunna bygga bra bostäder ur ett funktionellt och ekonomiskt perspektiv. Kommunen bedömer inte att den nya bebyggelsen innebär väsentligt ökad skuggning av de befintliga tomterna.

Mellan den befintliga bebyggelsen och de nya planläggs ett område avsett för dike som syftar till att samla upp dagvatten från Kavläs för att det inte ska påverka de nya tomterna. Stråket är 4 meter brett och innebär att varken huvudbyggnader eller komplementbyggnader kan placeras närmare än detta avstånd. Efter granskningen har solstudien uppdaterats med vyer som visar bebyggelse på ett närmare avstånd till de befintliga tomterna. Planbeskrivningen visar nu dessa uppdaterade vyer vid samma årstid och klockslag som tidigare. Även med en placering närmare de befintliga tomterna bedöms skuggpåverkan bli liten. Solstudien visar att de befintliga tomterna och bostäderna påverkas av skuggning främst under vinterhalvåret och då främst under den sista timmen innan solens nedgång. Fasader och uteplatser påverkas i mycket liten utsträckning och de kommer även vid detaljplanens genomförande få direkt solljus under större delen av dagen. Den tid på året som trädgård och uteplats används mest frekvent för odling och vistelse är sommarhalvåret, från vår till höst. Enligt solstudien når skuggor tomterna först klockan 16 på eftermiddagen under vår och höst och under sommaren beräknas skuggpåverkan bli minimal. Slutsatsen är att tiden då de befintliga bostäderna påverkas av skuggning är mycket begränsad och att skuggningen därför bedöms vara acceptabel.

Den nya bebyggelsen bedöms smälta in i området på grund av sin småskalighet. Kommunen bedömer att behovet av olika former av småhus är stort och förespråkar därför en flexibilitet inom hela området. Grupphus har i regel mindre tomter än villor och för att det ska vara möjligt att uppföra grupphus behöver detaljplanen tillåta en något utökad andel byggnadsarea per fastighet. Den angivna andelen om 30% bedöms vara en låg andel i jämförelse med andra grupphusområden vilket kommer att bidra till ett luftigare intryck.

fastighet. Vi upplever redan i dagsläget ljud från bilar som passerar på Kavlåsvägen som störande då bla. hörs in i hus och situationen lär inte bli bättre med den nya genomfartsgatan. Vårt sovrumsfönster har dessutom utsikt mot den nya genomfartsgatan och vi är oroliga för att detta kommer påverka vår nattsömn.

I den bullerutredning som gjorts så framgår det att ekvivalent ljudnivån 1,5 m över mark förväntas öka från 45-50 db(A) till 50-55 db(A) vid vår fasad som är riktad ut mot Kavlåsvägen, se nedan bilder. Kan tillägga att vår fasad riktad mot Kavlåsvägen är mer än 1,5m ovan mark vilket lär innebära än högre ljudnivåer. Är därför tveksam till att ljudnivåer vid vår fasad, med den nya genomfartsgatan, kommer hållas inom de 55 db(A) ekvivalenta ljudnivån utomhus (vid fasad) som riktlinjerna säger att nybyggnad av väg och spårtrafik vid befintliga bostäder bör förhålla sig till. Tar man även hänsyn till de ljud som kommer från spårtrafiken så överstigs 55 db(A) vid flertalet ställen utmed vår fasad.

Inte heller riktlinjer gällande 70 db(A) Lmax ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad kommer att hållas enligt den bullerutredning som gjorts. Inte ens när endast tar hänsyn till vägtrafik (och bortser från ljudnivån från spårtrafiken), se nedan.

Visserligen överstigs värden för ekvivalent ljudnivå och Lmax redan i dagsläget p.g.a spårtrafiken, men enligt min mening är det då helt fel att förvärpa situationen

Bullerutredningen är framtagen för att redovisa vilka konsekvenser detaljplanen får för både ny och befintlig bebyggelse. Syftet har bl.a. varit att säkerställa att detaljplanen inte får negativa konsekvenser för boende i området.

De riktvärden som de beräknade ljudnivåerna ska jämföras med är de som anges i Naturvårdsverkets vägledning "Riktvärden för buller från väg och spårtrafik vid befintliga bostäder". I vägledningen anges riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå vid fasad från vägtrafik och 60 dBA från spårtrafik. I vägledningen anges också att enligt praxis tillämpas infrastrukturpropositionens (1996/97:53) "åtgärdsnivåer" för att avgöra om åtgärder i normalfallet behöver övervägas i "äldre befintlig miljö" (före våren 1997). Åtgärdsnivåerna är 65 dBA ekvivalentnivå vid fasad från vägtrafiken och 55 dBA maximalnivå från spårtrafik inomhus nattetid. Precis som ni nämmer gäller 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad, vid väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur såsom i detta fallet då vägtrafiken påverkas av ombyggnad. Bilaga 1:7 visar att de ekvivalenta ljudnivåerna från vägtrafiken vid fasad är som högst 48 dBA i nuläget. Bilaga 2:7 visar att ljudnivåerna från vägtrafiken vid fasad blir som högst 52 dBA ekvivalentnivå i framtiden. Detaljplanen innebär en ökning med 4 dBA, dock överskrider inte riktvärdet. I bilaga 2:9 framgår att ekvivalentnivåer från spårtrafiken beräknas uppgå till 59 dBA vid er fasad och i bilaga 2:6 framgår att sammanvägda ekvivalentnivåer från väg- och spårtrafik beräknas uppgå till 60 dBA. Framtida ljudnivåer från spårtrafiken kan inte jämföras med riktvärdena för väsentlig ombyggnad eftersom järnvägen inte är föremål för ombyggnad. De ska jämföras med riktvärdet 60 dBA vid fasad enligt Naturvårdsverkets vägledning och de åtgärdsnivåer som gäller för spårtrafiken gäller inomhus nattetid.

Enligt Naturvårdsverkets vägledning gäller riktvärdena för maximal ljudnivå vid bostads uteplats, där anges att 70 dBA maximalnivå inte ska överskridas. Detta riktvärde gäller även vid väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Åtgärdsnivåer för maximal ljudnivå för äldre befintlig miljö finns som ovan nämnts endast inomhus nattetid. De maximala ljudnivåer som bedöms uppstå i framtiden är 58 dBA från vägtrafiken (bilaga 2:8) och 67 dBA från spårtrafiken (bilaga 2:10) vid fasad som vetter bort från bullerkällan. I nuläget är dessa ljudnivåer ca 56 dBA respektive ca 64 dBA maximalnivå. Bullerutredningen visar därmed att riktvärden för maximalnivå klaras i framtiden.

Det stämmer inte att ekvivalent och maximal ljudnivå från spårtrafiken överskrider i dagsläget för er fasad. Det visar bilagorna 1:9 och 1:13.

med nybyggen istället för att planera hur ljudnivån vid dessa fastigheter kan minskas för att hålla sig inom de riktlinjer som finns.

I de riktlinjer som tagits fram för ljudnivåer vid befintliga bostäder vid nybyggen av väg och spårtrafik nämns även att 30 db(A) ekvivalent ljudnivå inomhus ej bör överskridas vilket jag ställer mig ytterst tveksam till att ni kommer kunna upprätthålla med byggnationen av genomfartsgatan. Framförallt i vårt sovrum som har utsikt mot den planerade genomfartsgatan.

För att summera det hela så kommer den planerade genomfartsgatan att förvärra ljudnivån vid Bergsgatan 15 som redan i dagsläget lider av för hög ljudnivå. I tillägg till detta så pågår även ombyggnation av omformarstation i närheten som även den förväntas förvärra ljudnivåerna i området. Dessutom finns det inga planer på att sätta upp bullerplank utmed den del av järnvägen som riktar sig mot Kavläsvägen. Även om dessa projekt drivs separat så måste ni inse att för oss boende så måste vi se till helheten när vi bedömer hur ljudnivån påverkas oss. Vi är trötta på att hela tiden ljudnivån förvärras utan att åtgärder görs i samband med nybyggnationerna som åtminstone håller ljudnivån till samma nivåer som tidigare.

14. Banjon 3

Som boende på kavläsvägen har vi synpunkter på den nya justerade byggplanen.

Trafik

Sedan vi flyttade in på kavläsvägen har vi märkt av en stadig ökning av trafiken. Det har blivit en genomfartsväg för boende i Hedvigsberg och Stadsskogen som fortsätter att utbyggas. Hastigheterna är ofta höga både på privata fordon och bussar. För oss som har två barn under 9 år är detta ett bekymmer. Vi har gjort vad vi kunnat genom att klippa ner hela häcken framför vårt hus i ett försök att öka sikten.

Samtliga riktvärden bedöms klaras i framtiden och den nya gatan bedöms inte ge upphov till en sådan ökning av bullernivåerna att de kan betraktas som en betydande olägenhet. Dock kan det konstateras att bullersituationen i området är komplex och att området redan idag domineras av buller från spårtrafiken. Planens genomförande påverkar inte bullertillskottet från spårtrafik och verksamheterna (omformarstation och ställverk) då trafikeringen av spår och drift av verksamheterna sker oberoende av planens genomförande.

Vi har i samband med planarbetet inte möjlighet att beräkna ljudnivåer inomhus. Om bullersituationen ger upphov till för höga bullernivåer inomhus redan idag kan åtgärder på t.ex. fönster behövas. Det är beklagligt att ni upplever att er boendemiljö inte är tillfredsställande och att ni redan idag störs av buller från spårtrafiken. Kommunen anser att det är angeläget att ett bullerplank byggs intill järnvägen nedanför Kavläs eftersom det är tydligt att spårtrafiken orsakar en problematisk bullersituation i området. Dock ansvarar kommunen inte för spårtrafiken och kan inte hållas ansvarig för de olägenheter som den ger upphov till.

Hälsoskyddsarbetet på Sambällsbyggnadsförvaltningen ansvarar för tillsyn vad gäller hälsoskydd i bostäder. Vid ett tillsynsärende kan mätningar av den aktuella bullersituationen utföras och bullerskyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått ska enligt miljöbalken övervägas om olägenhet för människors hälsa kan befaras eller om god miljö inte nås. Besök Alingsås kommuns hemsida för att läsa om hur man anmäler en olägenhet. På sidan <https://www.alingsas.se/byggabo-och-miljo/bostader-och-boendemiljo/boendemiljo-och-halsa/klagomal-pa-boendemiljon>, finns den blankett som ska fyllas i.

Trafikmätningar visar att trafikmängden på Kavläsvägen har minskat ca 30% de senaste 15 åren. Alltså har vägen inte blivit en genomfartsväg för boende i Hedvigsberg och Stadsskogen. En trafikmätning som gjordes år 2020 visar normala resultat för en bostadsgata vad gäller hastighet och trafikmängd. Medelhastigheten ligger runt 35 km/h och trafikmängden på ca 500 fordon/dygn. Körbanan är ca 6 meter bred vilket ger goda möjligheter för trafik att mötas. På delar av sträckan har hastighetsdämpande åtgärder gjorts i form av avsmalning av sträckan. Uppföljande mätningar görs löpande för att följa utvecklingen av trafikmängd på Kavläsvägen och intilliggande gator för att identifiera eventuella behov av åtgärder.

Gatan saknar övergångsställen, farthinder och en rimlig trottoar på vår sida vilket medför att barnen måste korsa vägen.

Eftersom kavläsvägen är många barns gång och cykelrutt till skolan är mängden trafik och dess hastigheter redan idag ett problem.

I den korrigerade planen har ni tagit bort en infartsväg till det nya området vilket innebär att majoriteten trafik in och ut från det nya bostadsområdet kommer ledas via hela sträckan av kavläsvägen. Detta innebär en väsentlig ökning av trafiken på en redan hårt belastad villagata. När vi hade kontakt med er under den förra omgången förslag så lovade ni dyrt och heligt att exakt denna lösning inte var aktuell då det inte var tal om att den nya gatan skulle bli en vändzon.

Att hänvisa till att det finns kollektivtrafik är inte verklighetsförankrat. Särskilt som expressbussen in till gbg från vårt område nyligen tagits bort har möjligheterna för de som kan tänka sig att åka kollektivt försämrats. Vi undrar även hur säkerheten och trafikökningen av all byggtrafik ska hanteras under byggperioden?

Byggprocessen

Hur lång tid ska den totala byggnadstiden få lov att ta? För oss som bor på kavläsvägen blir detta en tid av betydande störningar i vårt liv samt troligen störd närmiljö i form av utsikt och buller. Vi känner stark oro över att vi kommer bo med en stor byggarbetsplats i direkt anslutning till vår trädgård under många år. Vi förstår att boende behövs och att det behöver byggas men vi som redan bor här och har barn som växer upp nu påverkas negativt av denna förtätning. Hur ska eventuella vibrationsskador på våra fastigheter förebyggas och kartläggas under byggtiden?

Buller

Som ni själva skrivit är bullerstörning från järnvägen redan nu ett problem i området. Varför fortsätter ni inte med byggnation av bullerplanket?

Det stämmer att Kavläsvägen saknar övergångsställen i dagsläget. Ett övergångsställe planeras i samband med byggnation av gång- och cykelbanan från Kavläs äng som kommer att ansluta till befintlig gång- och cykelbana på Kavläsvägen i form av en upphöjd passage med övergångsställe. Ytterligare ett övergångsställe kommer anläggas längre söderut på Kavläsvägen i höjd med Kristallen. I dagsläget är platsen en omarkerad passage och används mycket som skolväg. Därför görs den om till ett ordentligt övergångsställe med beräknad byggnation 2022.

Anledningen till att infartsvägen tagits bort är att ytan bedöms vara för liten för att på ett trafiksäkert sätt kunna samordna biltrafik och gående mot Stadsskogen. Släppet mellan tomterna som idag används endast som gångväg och infart till tomterna är smalt och dessutom mycket brant, vilket gör ytan olämplig för biltrafik. Den förändrade utformningen kan innebära en mindre ökning, men vilken väg boende väljer ut från området beror på deras målpunkter. Majoriteten av målpunkterna finns inne i centrala Alingsås vilket gör att Konduktörsgatan kommer användas i första hand istället för Kavläsvägen söderut. Ett annat alternativ till Kavläsvägen för målpunkter västerut är Ekhagegatan/Stadsskogsgatan efter byggnation (då Kavläsvägen binds ihop med Ekhagegatan).

Det stämmer att en expressbuss mellan Göteborg och Stadsskogen nyligen dragits in av Västtrafik. Denna har dock inte trafikerat via Kavläs. Närmaste hållplats för denna ligger på Stadsskogsgatan. Kavläsvägen trafikeras av en stadsbuss som kör linjetrafik med 20-minuters intervall. Denna stadsbuss kör till och från Alingsåsterminalen vilket gör att boende i Kavläs fortsatt har goda möjligheter att åka kollektivt med buss och även vidare med tåg från Alingsås station.

Hanteringen av byggtrafik kommer att regleras med tillstånd där krav ställs på trafiksäkerhet. Byggtrafiken är skyldiga att följa alla de regleringar som finns för vanlig trafik. Projekteringen är pågående och därför finns inga beslut ännu kring hur byggtrafiken ska ledas. Byggtrafiken kommer i den mån det går ledas den väg som är minst störande för boende och oskyddade trafikanter i området. Någon tidplan för byggnationen är ej fastställd. Byggnationsprocessen regleras inte i detaljplaneprocessen.

Kommunen anser att det är angeläget att ett bullerplank byggs intill järnvägen nedanför Kavläs eftersom det är tydligt att spårtrafiken orsakar en problematisk bullersituation i området. Dock ansvarar kommunen inte för spårtrafiken och kan inte hållas ansvarig för de olägenheter den ger upphov till. Ansvarig för uppförande av bullerplank mot järnvägen är Trafikverket.

Dagsljus

I eran solstudie har ni placerat husen på maximalt avstånd från våra befintliga hus på kavläsvägen. Om denna placering inte blir ett krav i byggloven kommer de nya ägarna med all sannolikhet agera tvärtom för att få sol i sin egen trädgård vilket dom enbart kan få på sin ena sida samt framsida. Dvs placera sitt hus så långt in på tomten mot vårt hus som möjligt. Då kommer påverkan på vår fastighet se väldigt annorlunda ut. Redan nu med den optimistiska placeringen av de nya husen får vi skugga i en anseelig del av vår nu soliga trädgård. Det innebär att vi från att ha ett soligt läge på uteplatsen under sommaren kommer ha skugga under de tider då man normalt sitter med sin familj i trädgården och grillar mm. Detta kan inte anses vara ringa påverkan på vår fastighet.

Ni har i er justerade nya plan ökat den tillåtna höjden på husen vilket försämrar för oss boende ytterligare. Vi önskar en ändring till enplanshus vilket är mer rimligt med hänsyn till påverkan av sol samt insyn i våra hus och trädgårdar.

Förslagsvis kan antalet tomter bli färre och då större vilket ger utrymme för större enplansvillor vilket leder till en trivsammare bebyggelse för alla parter. Det kan inte vara rimligt att det ska pressas in maximalt antal hus i ett område som ni säger ska smälta in i ett äldre villaområde. Enda anledningen till detta är av ekonomisk vinning.

Efter granskningen har solstudien uppdaterats med vyer som visar bebyggelse på ett närmare avstånd till de befintliga tomterna. Planbeskrivningen visar nu dessa uppdaterade vyer vid samma årstid och klockslag som tidigare. Även med en placering närmare de befintliga tomterna bedöms skuggpåverkan bli liten. Solstudien visar att de befintliga tomterna och bostäderna påverkas av skuggning främst under vinterhalvåret och då främst under den sista timmen innan solens nedgång. Fasader och uteplatser påverkas i mycket liten utsträckning och de kommer även vid detaljplanens genomförande få direkt solljus under större delen av dagen. Den tid på året som trädgård och uteplats används mest frekvent för odling och vistelse är sommarhalvåret, från vår till höst. Enligt solstudien når skuggor tomterna först klockan 16 på eftermiddagen under vår och höst och under sommaren beräknas skuggpåverkan bli minimal. Slutsatsen är att tiden då de befintliga bostäderna påverkas av skuggning är mycket begränsad och att skuggningen därför bedöms vara acceptabel.

Med hänsyn till de nya tomternas funktionalitet harnockhöjderna på lokalgatans västra sida höjts något för att säkerställa möjligheten att få in en fullgod väningshöjd. Dagvattensituationen i området ställer krav på att nivå på färdigt golv placeras över gatans nivå vilket innebär att det inte är möjligt att trappa ner bebyggelsen åt väster så som tidigare var tänkt. Med de nya bestämmelserna kan bostäderna uppföras med ennockhöjd på ca 6-7,5 meter. Det innebär att bostäderna kan uppföras i 1-2 våningar, beroende på läge. Inom kvarteret närmast er fastighet harnockhöjden inte ändrats. Generellt kan sägas att marknivån vid den nya bebyggelsen är betydligt lägre än befintlig bebyggelse längs Kavläsvägen, vilket framgår av sektionerna på sida 7 i planbeskrivningen.

Den nya bebyggelsen bedöms smälta in i området genom sin småskalighet. Kommunen bedömer att behovet av olika former av småhus är stort och förespråkar därför en flexibilitet och ser det som positivt att befintlig bebyggelse i Kavläs kompletteras med andra boendeformer.

Sammanfattning och revideringar

Yttranden från 9 olika remissinstanser samt 4 yttranden från sakägare inkom under granskningstiden. Med anledning av framförda synpunkter har Samhällsbyggnadsförvaltningen gjort följande revideringar av planhandlingarna:

- U-områden har justerats i plankartan för att optimera hanteringen av dagvatten inom planområdet.
- Ytan för gemensam utfart till befintliga bostäder inom planområdet har utökats något.
- Ytan som planläggs som allmän plats norr om Stadsskogen 2:182 har ändrats från allmän plats NATUR till PARK för att underlätta kommunens skötsel av marken.
- En geoteknisk bedömning av stabilitetsförhållanden inom de befintliga tomterna Stadsskogen 2:182, 1:192 och 2:183 har tagits fram och resultatet har lagts till i planbeskrivningen.
- Solstudien har uppdaterats med vyer som redovisar placering av huvudbyggnader intill befintliga tomter.
- För övrigt har endast redaktionella ändringar gjorts i planbeskrivningen angående gällande planer, Vattenfalls anläggning, naturvårdsprogrammet, ekosystemtjänster samt ledningsrätter.

Kvarstående synpunkter

För att ha rätt att överklaga en plan ska man som sakägare ha lämnat skriftliga synpunkter antingen i samrådet eller i granskningen. Sakägarna listade nedan har lämnat sådana synpunkter som inte tillgodosetts. Synpunkterna från samrådet finns redovisade i samrådsredogörelsen daterad 2022-01-24. De som kommunen anser har tillgodosedda synpunkter är inte medräknade nedan och kommer inte att sändas en besvärshänvisning, (det brev som förklarar hur man överklagar).

Sakägare med skriftliga synpunkter som inte tillgodosetts efter granskning

- Ägare till Gitarren 12
- Ägare till Banjon 2
- Ägare till Flygeln 19
- Ägare till Banjon 3

Kvarstående synpunkter från samrådet

- Ägare till Banjon 6
- Ägare till Mandolinen 3
- Ägare till Valthornet 16

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Elif Koman André
Tf. Planchef

Kristine Bayard
Planarkitekt