



Detaljplan för Alingsås, Bostäder och genomfartsgata vid Kavlös äng

Samrådsredogörelse

Upprättad 2021-11-22, rev. 2022-01-24

Ärendets handläggning

Kommunstyrelsen beslutade 2021-02-08 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 Kavlösvägen 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.

Inkomna yttranden

Myndigheter, nämnder m.fl.

Anmärkning

1. Länsstyrelsen	2019-09-06	X
2. Trafikverket	2019-08-23	X
3. Statens geotekniska institut (SGI)	2019-08-28	X
4. Lantmäteriet	2019-07-04	X
5. Kommunstyrelsen	2019-09-09	X
6. Miljöskyddsnämnden	2019-09-24	X
7. Räddningstjänsten	2019-07-30	
8. Vattenfall	2019-06-24	
9. Västtrafik	2019-07-29	X
10. Skanova	2019-07-30	X
11. PostNord	2019-06-28	
12. Naturskyddsföreningen	2019-08-04	X
13. Skogsstyrelsen	2019-08-01	X
14. Hyresgästföreningen	2019-07-09	X

Sakägare

15. Banjon 2	2019-07-25	X
16. Banjon 3	2019-07-30	X
17. Banjon 6	2019-08-04	X
18. Mandolinen 1	2019-08-02	X
19. Mandolinen 3	2019-08-04	X
20. Valthornet 16	2019-08-02	X

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

Yttrande

Kommentar

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripande-grunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som buller, riksintresse kommunikationer samt markföroringar och stabilitet 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. Nedan listas de prövningsgrunder som är aktuella för aktuell detaljplan.

Riksintresse kommunikationer
samt verksamhetsbuller

Närmsta bygg rätt planläggs cirka 120 meter från Västra stambanan. Mellan planområdet och Västra stambanan ligger Trafikverkets omformarstation som är nödvändig för elkraftsförsörjningen av Västra stambanan. Trafikverket har ett pågående projekt för att bygga ut denna omformarstation. Västra stambanan inklusive omformarstationen ingår i riksintresse för kommunikationer i enlighet med § 3:8 miljöbalken. Eftersom Trafikverket kommer att bygga ut omformarstationen behöver bullersituationen vid utbyggd omformarstation inkluderas i bullerutredningen. Kommunen kan kontakta Trafikverket för att ta del av projektets bullerberäkningar inför komplettering av bullerutredning. I bullerutredningen redovisas inte nivåer för lågfrekvent buller som kan uppstå från omformarstationen. Bullerutredningen behöver därav kompletteras med detta, både för befintliga bostäder

En ny bullerutredning har tagits fram inför granskning. Trafikverket har kontaktats och bullersituationen vid utbyggd omformarstation har tagits i beaktande. Se bullerutredning och avsnitt om buller i planbeskrivningen. Bullerutredningen har tagit hänsyn till buller från omformarstationen och där görs en bedömning av dess påverkan både på befintliga och planerade bostäder.

inom planområdet och planerade nya bostäder. Det finns även en risk att omformarstationen kan ge upphov till tonalt buller, vilket man också behöver ta med i bullerutredningen.

Trafikverket har ett pågående projekt för utbyggnad av omformarstationen, och ser att planläggning av fastigheten Gitarren 12 för bostäder kan komma att försvåra för utbyggnaden på grund av närheten till anläggningen. Trafikverket anser därför att denna fastighet bör utgå från detaljplanen för att inte ändra förutsättningarna för elkraftförsörjningen av Västra Stambanan. Se Trafikverkets yttrande, daterat 2019-08-23

Riktvärden för trafikbuller

Utförd trafikbullerutredning visar på att trafikbuller inte bör vara ett problem för de planerade bostäderna. Några av husen behöver dock ha uteplats på den tysta sidan vilket också anges på plankartan. För några av de befintliga husen ökar den maximala bullernivån påtagligt, särskilt Banjon 10 där maxnivån från vägtrafik ökar från 43 dB till 71 dB. Även Gitarren 12 där maxnivån från vägtrafik ökar från 55 dB till 68 dB. Det innebär att riktvärden för befintliga bostäder överskrids på Banjon 10. Därmed behöver bullerreducerande åtgärder övervägas för Banjon 10, särskilt om det finns en uteplats mot den nya vägen. Överlag kommer bullersituationen i närheten av den nya vägen att förändras markant och de boende kommer sannolikt uppleva en stor förändring i jämförelse mot dagens förhållanden. Buller från både trafik- och industribuller behöver bedömas som en helhet eftersom flera bullerkällor vanligtvis uppfattas som mer störande än en enskild.

Vibrationer

Med hänsyn till de geotekniska förhållandena (lera) behöver plankarta kompletteras med uppgift om att det ska säkerställas att riktvärdet 0,4 mm/s vägt RMS-värde inte kommer att överskridas i tillkommande bostäder.

Det har inte konstaterats att bullret från omformarstationen är tonalt men bedömningen har gjorts utifrån de riktvärden som gäller vid tonalt buller.

Gitarren 12 ingår inte längre i planområdet.

Den nya bullerutredningen redovisar konsekvenserna för befintliga bostäder på Banjon 10 och Gitarren 12 mer utförligt än föregående bullerutredning. Den nya genomfartsvägen och övriga trafikförändringar innebär en ökning av ekvivalenta ljudnivåer upp till 15 dBA och ökning av maximala ljudnivåer upp till 16 dBA. Dock beräknas inte riktvärdena för vägtrafik att överskridas.

De befintliga bostäderna inom planområdet, samt bostäderna på fastigheterna Gitarren 12 och Banjon 10 har bedömts enligt riktvärden för befintliga bostäder vid nybyggnad av väg- och spårtrafik i framtiden, med anledning av att det anläggs en ny genomfartsväg genom planområdet. Enligt bullerutredningen klaras dessa riktvärden. Bullerutredningen redovisar också en sammanvägning av ljudnivåer från väg- och spårtrafik och även om ljudnivåerna inte kan bedömas utifrån ett riktvärde kan det vara intressant att notera att det sammanvägda värdet underskrider riktvärdet 60 dBA ekvivalent nivå som gäller vid nybyggnation. På Banjon 10 finns möjlighet att ordna uteplats bort från bullerkällorna (väg och järnväg). På Gitarren 12 finns inte samma möjlighet med anledning av att bostaden berörs av vägtrafik på södra sidan och spårtrafik på norra sidan. För att minimera den påverkan som den nya genomfartsgatan innebär planeras ett plank mellan den nya genomfartsgatan och bostaden på Gitarren 12, bort från bullerkällan. Åtgärder som kan tänkas förbättra situationen ytterligare är att Trafikverket uppför plank intill järnvägen, som är den bullerkälla som orsakar buller som överskrider gällande riktvärden, alternativt att gruppboendet omlokaliseras till en mer lämplig plats. Den sistnämnda åtgärden har tagits upp för diskussion inom kommunen men ingen av åtgärderna kan regleras i detaljplanen.

Enligt 4 kap 12 § 3 får kommunen i en detaljplan bestämma högsta tillåtna nivåer på störningar, om det finns särskilda skäl för det. Enligt Boverket är möjligheterna att införa högsta tillåtna värden begränsade eftersom det krävs särskilda skäl. Sådana

Markföreningar

Länsstyrelsen anser att den miljötekniska markundersökning som utförts, SWECO 2015, saknar en historisk inventering av de verksamheter som har bedrivits inom området och vilka föreningar som dessa kan ha gett upphov till. Inom området konstaterar man att det har bedrivits en handelsträdgård. Någon närmare beskrivning av verksamheten såsom under vilka år den var i drift, var olika processer har skett, vilka grödor som odlats, storlek på verksamheten, om det funnits växthus, drivbänkar och/eller frilandsodling redovisas inte. Den historiska inventeringen är mycket viktig för att kunna upprätta en så bra provtagningsplan som möjligt inför en översiktlig provtagning där man täcker in potentiella hotspots. Vid handelsträdgårdar är sådana hotspots till exempel växthus, drivbänkar, lager frö kemikalier, plats för tillblandning av bekämpningsmedel, komposthögar, högar för avskrapad jord, oljecisterner för uppvärmning av växthus. Olika bekämpningsmedel har också använts under olika år varför tiden då verksamheten var i drift är av vikt. Likaså kan bekämpningsmedelsanvändningen sett olika ut beroende på vilka grödor som odlats.

Länsstyrelsen anser därför att en historisk inventering av vilka verksamheter som har bedrivits inom planområdet ska tas fram till granskningskedet. Den historiska inventeringen behöver besvara vilka föreningar som kan finnas och var de kan finnas inom planområdet. Om det efter den historiska inventeringen bedöms finnas ett behov av kompletterande provtagning ska

skäl kan vara att detaljplanen avser särskilt störningskänslig verksamhet, till exempel vissa typer av vårdinrättningar eller en skola för särskilt känsliga personer. Den här typen av bestämmelser är alltså inte generellt sett avsedda att användas vid planläggning av exempelvis bostäder såsom i den aktuella detaljplanen.

En bestämmelse om högsta tillåtna nivåer riktar sig mot och ställer krav på den verksamhet som är störande. Bestämmelser om högsta nivå på störning riktar sig inte till den som ska bygga den särskilt störningskänsliga verksamheten utan till den som ger upphov till störningen. Även om det i undantagsfall är möjligt att reglera högsta tillåtna nivåer på störningar är en sådan reglering oftast inte lämplig enligt Boverket.

Slutsatsen i den vibrationsutredning som tagits fram är att marken idag inte är vibrationsstörd och att det förväntas gå att bygga bostäder utan särskilda vibrationsreducerande åtgärder.

Sammanfattningsvis är marken inte vibrationsstörd och bostäder utgör inte en särskilt störningskänslig verksamhet varför planbestämmelsen inte behöver eller kan tillämpas.

En historisk inventering samt en kompletterande miljöteknisk markundersökning har genomförts inför granskningen. Sammanfattningsvis har det inte påträffats föreningshalter högre än riktvärdet för KM i något av de totalt 14 jordprov och två grundvattenprov som analyserats i samband med undersökningarna 2015 och 2019.

detta utföras till granskningsskedet. Historisk inventering och eventuell provtagning bör stämmas av med tillsynsmyndigheten, miljöförvaltningen i Alingsås.

Geoteknik

Planförslagets utbredning har utökats efter att WSP:s utredning utfördes. Utredningen behöver därav kompletteras för de tillkommande delarna. Stabiliteten för samtliga dagvattendammar behöver också bedömas. Geotekniska aspekter såsom säkerhetsfrågor avseende skred, ras och erosion ska klarläggas i planskedet för hela planområdet för de förhållanden som planen medger. En första stabilitetsbedömning för hela planområdet kan baseras på befintliga undersökningar. Är de faktiska förhållandena sådana att det därefter inte klart och entydigt kan uteslutas risker för att detaljplanens område kan beröras, direkt eller indirekt, av skred eller ras ska stabilitetsutredning utföras med lägst detaljerad utredningsnivå enligt IEG Rapport 4:2010 alternativt IEG Rapport 6:2008 Rev 1. Framkommer det efter utredning att det erfordras åtgärder eller restriktion för att marken ska vara lämplig ska dessa regleras i detaljplanen. Se SGIs yttrande, daterat 2029-09-06

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.

Skyddsavstånd till verksamheter

I närheten av planområdet finns ett större ställverk för 130 kV och 40 kV ledningar. Planerad bebyggelse bedöms ligga på ett betryggande avstånd. Dock medger gällande detaljplan för ställverket att nya enheter kan placeras närmare planerad bebyggelse. Detta kan komma att innebära begränsningar och restriktioner för verksamheten vid en eventuell utbyggnad. Då trafikverkets elverk utgör en viktig funktion för västra stambanan kan prövningsgrund- risk för påtaglig skada på riksintresse för kommunikationer aktualiseras.

Avloppsvattenhantering; omvandlingsområden

Kommunen bör utreda och beskriva hur avloppsreningsverket i Alingsås klarar av att ytterligare bostäder kopplar på sig. Om kapaciteten är begränsad bör alternativ tas fram och beskrivas

Strandskydd och biologisk mångfald

Länsstyrelsen befarar inte att detaljplanen kommer antas i strid med strandskyddsbestämmelserna. Del av planområdets nordvästra del är beläget inom

Planområdet har minskats inför granskning och omfattar endast genomfartsgatan, de nya bostäderna samt det naturområde som funnits med i det ursprungliga planförslaget. Någon kompletterande geoteknisk undersökning bedöms inte behövas.

Dagvatten kommer att fördröjas i magasin, dagvattendammar ska inte byggas.

Noteras. I planarbetet har hänsyn tagits till en framtida utbyggnad av omformarstationen.

Det finns kapacitet att klara anslutning av de nya bostäder som detaljplanen medger.

Noteras.

strandskydd. Kommunen avser dock inte att upphäva detta strandskyddsområde. Länsstyrelsen delar likväl kommunens bedömning att tillstånd inte krävs enligt 7 kap. 28a § miljöbalken. Länsstyrelsen vill dock ge följande råd. Kommunen avser att bevara stora delar av området planområde. Detta ger goda förutsättningar för att utveckla naturområdenas biologiska värden, exempelvis genom att grönytor vårdas med metoder och vid tidpunkter som ökar artmångfalden. Inför anläggandet av dagvattenmagasinen bör kommunen ta tillfället i akt att planera för en utformning som främjar de biologiska värdena. Exempelvis kan dagvattenmagasinets djup anpassas på vissa ställen för att främja groddjurs lek. Åtgärder som främjar de biologiska värdena innebär ofta att området attraktivitet ökar. Planförslaget ger därför goda möjligheter att bidra till uppfyllelsen av nationella miljömål.

Synpunkter enligt annan lagstiftning Kulturmiljölagen

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. I närområdet finns flera kulturlämningar i form av stenbrott, stensättning, boplatser och fyndplats för flinta. Länsstyrelsen bedömer att det behövs en arkeologisk utredning för att ta reda på om det finns några okända fornlämningar inom planområdet. En utredning kan omfatta hela eller delar av planområdet beroende på planerad markanvändning.

Vattenverksamhet

Det är positivt att dagvattenmagasinen inte förläggs i Kalvåsbäckens bäckfåra utan vid sidan om. Länsstyrelsen önskar förtydligande om den nuvarande dagvattenledningen från bostadsområdet kommer behållas i nuvarande utformning eller om den kommer ledas om med utsläpp i någon av de planerade dagvattenmagasinen. Anläggande av trumma/bro vid genomfartsgatan/gc-vägen kan vara en vattenverksamhet om arbetena kommer ska inom högsta förutsägbara vattenstånd för Kavläsbäcken. Om det är en vattenverksamhet kan den behövas prövas med en anmälan om vattenverksamhet. Det finns ett galler vid Kalvåsbäckens mynning till Sävån som utgör ett vandringshinder för vandrande fisk. Trots det ska man undvika att bygga ytterligare vandringshinder uppströms Kalvåsbäcken. Det är viktigt att trumma/bro dimensioneras efter flöden i bäcken.

Länsstyrelsen har erhållit information om hur Alingsås kommun planerar att hantera vattenflöden i Kavläsbäcken uppströms nu aktuella detaljplanområdet. Kommunen planerar att anlägga flertalet spångar som skapar två dämmen med vattenspegel. Som länsstyrelsen

En arkeologisk undersökning har genomförts inför granskningen. Inga fornlämningar påträffades.

Den befintliga ledningen kommer att behålla sin utformning och leda vattnet från de befintliga bostäderna öster om Kavläsbäcken vidare till Kavläsbäcken precis som idag.

Den nya genomfartsgatan kommer att korska Kavläsbäcken i samma läge som Alfbemsvägen idag korsar bäcken, dock kommer den befintliga trumman behöva förlängas som en följd av vägens breddning. Trumman kommer att dimensioneras efter flödet i bäcken och inga nya vandringshinder kommer att sättas upp. Detta är dock ingenting som kan regleras i detaljplanen. Processen gällande anmälan om vattenverksamhet har inletts inför granskningen.

Att planerade dämmen i Kavläsbäcken inte redovisades i samrådshandlingarna beror på att förslaget tagits fram efter att detaljplanens samrådsförslag färdigställdes. Planbeskrivningen har nu kompletterats med text angående de planerade åtgärderna. Plankartan har dock inte ändrats eftersom den sedan tidigare möjliggör åtgärderna.

förstått det är ena dammen inom detaljplaneområdet men inte med i planhandlingarna. Den andra dammen är precis utanför detaljplaneområdet. Se bifogad bild på de planerade dammanläggningarna vi hänvisar till här nedan. Länsstyrelsen skulle vilja veta varför den planerade dammen som är inom detaljplaneområdet inte är med i planhandlingarna. Vi vill också veta om de planerade dagvattenmagasinen enligt planhandlingarna är framräknade under förutsättning att åtgärder som inte är med i planhandlingarna kan utföras? Eller om utförandet av vattenanläggningarna är oberoende av varandra?

Övrigt

Ta del av lantmäteriets synpunkter avseende hur planhandlingarna bör kompletteras.

Behovsbedömning

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

Länsstyrelsens förtydligande angående historisk inventering

I samrådsyttrande för Kavlás äng framfördes synpunkten att den miljötekniska markundersökning som utförts saknar en historisk inventering av de verksamheter som har bedrivits inom området och vilka föroreningar som dessa kan ha gett upphov till.

Samhällsbyggnadskontoret i Alingsås kommun har nu tagit fram en kompletterande historisk inventering med avseende på tidigare verksamhet inom området. Utredningen våra slutsatser presenteras i ett PM som bifogas detta mail. Alingsås kommun skulle vilja veta om Länsstyrelsen delar kommunens slutsats och vilka krav på eventuella kompletterande utredningar som kommer att ställas i det fortsatta planarbetet?

Länsstyrelsens synpunkter

Det är bra att en historisk inventering har utförts och den borde ha utgjort underlag för provtagningen. Önskvärt hade varit att identifiera var de olika processerna inom en handelsträdgård har varit lokaliserade (enligt yttrande i samrådet) men det är inte alltid lätt att få fram. Endast en liten del av planområdet överlappar med den tidigare handelsträdgården. Fler prover borde ha tagits på ytor där handelsträdgården har varit verksam. Detta område ligger alldeles intill planområdet och den tänkta exploateringen gör sannolikt att detta område kommer att användas. Det bör därför utföras

Vattenanläggningarna (dagvattenmagasinen och uppdämningen av bäcken) är helt oberoende av varandra. Magasinen som redovisas i detaljplanen är till för att fördröja vattnet inom det nya bostadsområdet och därmed säkerställa att flödet i bäcken inte ökar till följd av byggnationen. Uppdämningen av bäcken är till för att fördröja vattnet i bäcken för att motverka översvämning intill järnvägsbanken. En eventuell översvämning vid järnvägsbanken skulle inte påverka de nya bostäderna och därför kan byggnationen ske även om uppdämningen av bäcken inte kommer till stånd. Uppdämningen av bäcken är inte heller beroende av dammarna intill bostadsområdet.

Noteras.

Undersökningen från 2015 omfattade jordprovtagning i sju punkter och grundvattenprovtagning i två punkter inom detaljplaneområdet. I ett av totalt sju analyserade jordprover påvisades låga halter av enstaka klororganiska pesticider. Halterna var lägre än Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning, KM.

En kompletterande undersökning har gjorts inom den yta där handelsträdgården varit verksam. Totalt grävdes tio provgropar och sju jordprover har analyserats på klororganiska pesticider. Två prover har analyserats på innehåll av metaller, PAH samt alifatiska och aromatiska kolväten.

kompletterande provtagningar i planområdets närhet där handelsträdgården har varit verksam. Platser för växthus, förrådsbodar, komposthögar och eventuellt panncentral för uppvärmning mm bör ingå. Provtagning av grundvattnet bör också ingå. Provtagningsplan bör stämmas av med tillsynsmyndigheten, miljöförvaltningen i Alingsås. Analysparametrar bör vara ämnen som typiskt sett förekom vid handelsträdgårdar. Om föroreningar påträffas ska dessa avgränsas till granskningskedet, en riskbedömning och åtgärdsutredning tas fram som beskriver förslag till åtgärder och en kostnadsuppskattning för detta.

Det finns numer, sedan 2016, generella riktvärden från Naturvårdsverket för några bekämpningsmedel. I utförd rapport, 2015, används Holländska värden för jämförelse mot uppmätta halter.

2. Trafikverket

Infrastruktur

Närmsta byggrikt planläggs cirka 120 meter från Västra stambanan. Mellan planområdet och Västra stambanan ligger Trafikverkets omformarstation som är nödvändig för elkraftsförsörjningen av Västra stambanan. Trafikverket har ett pågående projekt för att bygga ut denna omformarstation.

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

Tidigare samråd

Trafikverket har yttrat sig i tidigare samråd och granskning för den detaljplan som då kallades Nordöstra stadsskogen (diarienummer TRV 2011/57244 samt TRV 2014/85310).

Trafikverkets synpunkter

Buller

I den till planhandlingarna bifogade bullerutredningen har man mätt bullernivåerna från Vattenfalls och Trafikverkets eldistributionsanläggningar vid befintliga grupp- och bostäder samt planerade bostäder. Denna mätning genomfördes under 2015.

I bullerutredningen redovisas inte nivåer för lågfrekvent buller som kan uppstå från omformarstationen. Trafikverket anser därför att utredningen behöver kompletteras med detta, både för befintliga bostäder inom planområdet och planerade nya bostäder. Det

Analyserade prover visar att vissa bekämpningsmedel förekommer i yttjorden inom det före detta handelsträdgårdsområdet, men halterna är mycket låga och inte i något prov har halter högre än riktvärdet för känslig markanvändning, KM, uppmäts. Sammanfattningsvis så har det inte påträffats föreningshalter högre än riktvärdet för KM i något av de totalt 14 jordprov och två grundvattenprov som analyserats i samband med undersökningarna 2015 och 2019.

En ny bullerutredning har tagits fram inför granskningen. Trafikverket har kontaktats och bullersituationen vid utbyggd omformarstation har tagits i beaktande. Se bullerutredning och avsnitt om buller i planbeskrivningen. Bullerutredningen har tagit hänsyn till buller från omformarstationen och där görs en bedömning av dess påverkan både på befintliga och planerade bostäder. Det har inte konstaterats att bullret från omformarstationen är tonalt men bedömningen har gjorts utifrån de riktvärden som gäller vid tonalt buller.

finns även en risk att omformarstationen kan ge upphov till tonalt buller, vilket man också behöver ta med i bullerutredningen.

Buller från både trafik- och industribuller behöver bedömas som en helhet eftersom flera bullerkällor vanligtvis uppfattas som mer störande än en enskild. Eftersom Trafikverket kommer att bygga ut omformarstationen behöver bullersituationen vid utbyggd omformarstation inkluderas i bullerutredningen. Kommunen kan kontakta Trafikverket för att ta del av projektets bullerberäkningar inför komplettering av bullerutredning.

Planbestämmelsen f – Varje bostad ska förses med uteplats mot ljuddämpad sida finns för de planerade nya bostäderna närmst Alfhemsvägen. Trafikverket anser att det ska förtydligas i plankartan med vilka nivåer som gäller för ljuddämpad sida.

De befintliga bostäderna i västra delen av planområdet har inte tagits med i bullerutredningen. Hur påverkas detta område av buller? Trafikverket anser att bullernivåerna ska begränsas i plankarta även för de befintliga bostäderna med avseende på eventuell framtida om- och tillbyggnad av dessa. Trafikverket ansvarar inte för att vidta bulleråtgärder för nyplanerade bostäder eller befintliga bostäder som planläggs med ny detaljplan.

Plankartan har inte kompletterats med riktvärden för buller. Enligt 4 kap §12 punkt 3 PBL får kommunen i en detaljplan bestämma högsta tillåtna värden för störningar genom buller endast om det finns särskilda skäl för det. Särskilda skäl kan vara att detaljplanen anser särskilt störningskänslig verksamhet och sådana bestämmelser ska alltså inte användas vid planläggning av exempelvis bostäder. Enligt Boverkets rekommendationer ska bestämmelser om utformning och placering användas så att skyddade sidor eller gårdar skapas. Planbeskrivningen har kompletterats med utförligare information om nuvarande riktvärden för buller.

I den nya bullerutredningen har påverkan på befintliga bostäder inom planområdet redovisats och bedömts. Området domineras av buller från spårtrafiken både i nuläget, framtiden (framtid med genomförd detaljplan) och i nollalternativet (framtid utan genomförd detaljplan). Uppförande av nya bostäder i detaljplanen tillsammans med trafikökningen i närområdet innebär en förändring av ekvivalenta ljudnivåer från vägtrafik vid befintliga bostäder. 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. 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.

Befintliga bostäder inom- och utanför planområdet har bedömts enligt Naturvårdsverkets vägledning om riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder. Framtid och utbyggnad-”nyare befintliga miljö”. Riktvärde 60 dBA ekvivalent ljudnivå från spårtrafik beräknas innehållas för alla tre bostäder både i nuläget, nollalternativet och framtid med genomförd detaljplan. Vid en sammanvägning av ekvivalenta ljudnivåer från väg- och spårtrafik framgår att bullervärdet vid fasad understiger 60 dBA. Det finns inget riktvärde för sammanvägt buller från väg- och spårtrafik vid befintlig bebyggelse, det finns endast för buller från väg och spår vid uteplats i ”nyare befintlig miljö” (1997-2015). Där anges riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå och 70 dBA maximalnivå. Enligt

Inomhusvärden enligt Boverkets byggregler (BBR) ska uppfyllas inom planområdet. BBR saknar riktvärden för lågfrekvent buller från externa källor. I Boverkets vägledning om industribuller (rapport 2015:21) står att särskild hänsyn ska tas vid bostadsbyggande, om det finns yttre bullerkällor som avger lågfrekvent buller. Riktvärden för lågfrekventa ljudnivåer inomhus enligt Folkhälsomyndigheten ska uppfyllas.

Projekt för utbyggd omformarstation
Trafikverket har ett pågående projekt för utbyggnad av omformarstationen, och ser att planläggning av fastigheten Gitarren 12 för bostäder kan komma att försvåra för utbyggnaden på grund av närheten till anläggningen. Trafikverket anser därför att denna fastighet bör utgå från detaljplanen för att inte ändra förutsättningarna för elkraftförsörjningen av Västra Stambanan.

I dag används fastigheten för gruppboende, som enligt idag gällande detaljplan är planstridigt. Gällande detaljplan anger område för eldistribution och bostäder samhörigt anläggning för eldistribution. I det aktuella planförslaget föreslås denna fastighet planläggas för bostäder.

Vibrationer

Till planhandlingarna finns ingen vibrationsutredning bifogad. I planbeskrivningen hänvisas till vibrationsmätningar utförda 2010. Denna utredning bör bifogas till planhandlingarna för att Trafikverket ska kunna granska den i samband med denna detaljplan.

Trafikverket anser med hänsyn till de geotekniska förhållandena (lera) att plankartan ska kompletteras med uppgift om att det ska säkerställas att riktvärdet 0,4 mm/s vägt RMS-värde inte kommer att överskridas i tillkommande bostäder.

bullerutredningen klaras dessa riktvärden och kommunen gör bedömningen att de sammanvägda bullernivåerna ligger inom acceptabel nivå.

Samtliga planerade bostäder beräknas klara riktvärden för Zon A enligt Boverkets allmänna råd om omgivningsbuller utombus från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär under samtliga tidsperioder utan anpassning. Då de beräknade ljudnivåerna bedöms vara något höga innebär det att buller från omformarstationen med befintlig- och framtida utformning (med åtgärder) inte bör vara något problem ur bullersynpunkt.

För befintliga bostäder inom planområdet innehålls samtliga riktvärden med befintlig och framtida utformning enligt Naturvårdsverkets vägledning för industri- och annat verksamhetsbuller. Fastigheten Gitarren 12 ingår inte längre i planområdet.

Vibrationsutredningen har lagts till som bilaga.

Enligt 4 kap 12 § 3 får kommunen i en detaljplan bestämma högsta tillåtna nivåer på störningar, om det finns särskilda skäl för det. Enligt Boverket är möjligheterna att införa högsta tillåtna värden begränsade eftersom det krävs särskilda skäl. Sådana skäl kan vara att detaljplanen anser särskilt störningskänslig verksamhet, till exempel vissa typer av vårdinrättningar eller en skola för särskilt känsliga personer. Den här typen av bestämmelser är alltså inte generellt sett avsedda att användas vid planläggning av exempelvis bostäder såsom i den aktuella detaljplanen.

En bestämmelse om högsta tillåtna nivåer riktar sig mot och ställer krav på den verksamhet som är störande. Bestämmelser om högsta nivå på störning riktar sig inte till den som ska bygga den särskilt störningskänsliga verksamheten utan till den som ger

upphov till störningen. Även om det i undantagsfall är möjligt att reglera högsta tillåtna nivåer på störningar är en sådan reglering oftast inte lämplig enligt Boverket.

Slutsatsen i den vibrationsutredning som tagits fram är att marken idag inte är vibrationsstörd och att det förväntas gå att bygga bostäder utan särskilda vibrationsreducerande åtgärder.

Sammanfattningsvis är marken inte vibrationsstörd och bostäder utgör inte en särskilt störningskänslig verksamhet varför planbestämmelsen inte kan tillämpas.

Dagvatten

Trafikverket anser att dagvattenutredningen som är gjord är tillräcklig för den aktuella detaljplanen. Däremot är trumman som leder Kavläsbäcken under Västra stambanan i dagsläget underdimensionerad då en kontinuerlig utbyggnad över tid inom avrinningsområdet har skett utan att dagvattnet har omhändertagits i tillräcklig utsträckning. Trummans dimension kan innebära risker för både Västra stambanan samt för området uppströms, varför den på sikt behöver kompletteras eller ersättas. Trafikverket och Alingsås kommun behöver föra en dialog om detta i ett separat forum.

Alingsås kommun är positiv till en dialog om åtgärder för att förbättra trummans kapacitet. Parallellt med och oberoende av denna detaljplan pågår planering av åtgärder längre uppströms i Kavläsbäcken. Åtgärderna syftar till att skapa möjlighet att fördröja vatten i bäcken vid stora flöden och motverka översvämning vid järnvägsbanken. Dock krävs ändå åtgärder vid trumman under järnvägen.

Övrigt

Trafikverket är positiva till att kommunen i denna detaljplan väljer att flytta Alfhemsvägen söder ut för att skapa en tryggare och säkrare trafikmiljö.

Sammantagen bedömning

Trafikverket anser att ovan framförda synpunkter angående buller, projekt för utbyggd omformarstation samt vibrationer behöver beaktas före detaljplanen går vidare till granskning.

3. SGI

Statens geotekniska institut (SGI) har från Länsstyrelsen i Västra Götalands län erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGIs yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion. Grundläggningsfrågor, exempelvis sättningsrisk, och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra att bygga bostäder på Kavlas äng samt möjlighet att bygga en ny genomfartsgata mellan Kavläsvägen och Ekhagegatan.

SGI noterar att planförslagets utbredning har utökats efter att WSP:s utredning utfördes. SGI anser att utredningen behöver kompletteras för de tillkom-

mande delarna. Vi vill också lyfta fram att stabiliteten för samtliga dagvattendammar behöver bedömas. Geotekniska aspekter såsom säkerhetsfrågor avseende skred, ras och erosion ska klarläggas i planskedet för hela planområdet för de förhållanden som planen medger. En första stabilitetsbedömning för hela planområdet kan baseras på befintliga undersökningar. Är de faktiska förhållandena sådana att det därefter inte klart och entydigt kan uteslutas risker för att detaljplanens område kan beröras, direkt eller indirekt, av skred eller ras ska stabilitetsutredning utföras med lägst detaljerad utredningsnivå enligt IEG Rapport 4:2010 alternativt IEG Rapport 6:2008 Rev 1. Framkommer det efter utredning att det erfordras åtgärder eller restriktion för att marken ska vara lämplig ska dessa regleras i detaljplanen.

4. Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets samrådshandlingar (daterade 2019-04-23) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Område som saknar användning

På plankartan finns ett grönmärkat område, naturmark i plankartans västra del, som saknar beteckning för vilken användning som ska gälla inom området. Det är ett krav i 4 kap 5 § PBL att alla områden ska ha en användning angiven.

Oklara fastighetsgränser

Fastigheten, stadsskogen 2:182 är bildad genom avstyckning år 1918 och dess norra gränser är inte inmätta och inlagda i registerkartan. Fastigheten angränsar mot allmän platsmark, natur och väg, och det kan vara viktigt att i tidigt skede under planprocessen definiera fastighetens rätta läge. Konsekvensen kan annars bli att privat mark hamnar inom allmän platsmark inom detaljplan.

Grundkarta

- I grundkartan saknas korrekt angivna fastighetsbeteckningar
- Angivelse om aktualitetsdatum för grundkartan saknas.
- De röda linjerna som har ritats på grundkarta är ej redovisade i teckenförklaringen.

Kostnader för fastighetsbildning

Det anges inte något om vem som bekostar den fastighetsbildning som behövs för genomförandet av detaljplanen.

Planområdet har minskats inför granskningen och omfattar endast genomfartsgatan, den nya bostäderna samt det naturområde som funnits med i det ursprungliga planförslaget. Någon kompletterande geoteknisk undersökning bedöms inte behövas.

Dagvatten kommer att fördröjas i magasin, dagvattendammar ska inte byggas.

Noteras. Plankartan har justerats.

Gränserna är nu inmätta och fastställda.

Grundkartan har förbättrats i enlighet med synpunkterna.

Genomförandeavsnittet har kompletterats.

Planekonomi

Planekonomin är knapphändigt redovisad i planbeskrivningen.

Genomförandeavsnittet har kompletterats.

Fastighetskonsekvensbeskrivning saknas

Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för de egna fastigheterna. ”Av planbeskrivningen ska de konsekvenser som ett genomförande av detaljplanen medför för bland annat sakägare, andra berörda och miljön framgå. Med detta menas att det för i princip varje enskild fastighet bör redovisas vad detaljplanen innebär med avseende på bland annat huvudmannaskap, allmänhetens tillträde, kommande fastighetsbildning, utförande och deltagande i gemensamhetsanläggningar. (prop. 2009/10:170 s. 435)”

Genomförandeavsnittet har kompletterats.

I det aktuella planförslaget finns beskrivningar i texten om de flesta åtgärder, men plangenomförandet och dess konsekvenser behöver beskrivas på ett samlat sätt där respektive fastighetsägare kan förstå vad som detaljplanens genomförande innebär för den aktuella fastigheten.

Beskrivningen av åtgärderna kan t.ex. illustreras med en fastighetskonsekvenskarta där förändringar i fastighetsindelning och omfattning av ev. gemensamhetsanläggningar, med plankartan som bakgrund. Beskrivningen bör innehålla ett utkast till redogörelse av juridiska och ekonomiska konsekvenser, även på fastighetsnivå. Ett sätt att åskådliggöra detta på är att upprätta en fastighetskonsekvensbeskrivning.

Delar av planen som bör förbättras

Inlösen av allmän plats

Skrivningen ang. inlösen av allmän plats bör förtydligas så att det framgår att kommunen med stöd av detaljplanen har rätt att lösa in den allmänna platsen utan överenskommelse med den berörda fastighetsägaren.

Genomförandeavsnittet har förtydligats.

Plankartan följer inte Boverkets rekommendationer. Regeringen har i flera sammanhang betonat vikten av att detaljplanerna utformas på ett enhetligt sätt för att underlätta framtida digitalisering och förenkla byggprocessen. Detaljplanen tas fram enligt PBL med de regler som gäller för detaljplaner med planstart från och med januari 2015. För denna typ av detaljplaner bör som bekant Boverkets allmänna råd (2014:5) om

planbestämmelser för detaljplan, tillämpas. Plankartans utformning uppfyller inte dessa råd på följande punkter och det finns inget motiv angivet till varför så har skett:

- Befintlig ledningsrätt som går inom planområdet till förmån för stadsparken 1:1 saknar u-område. Utan u-område kan ledningsdragningen för allmänna ändamål bli planstridig. Markreservat (i detta fall ledningsområde) ska enligt rekommendationerna betecknas U och vara en administrativ bestämmelse som därmed omgivs av administrativa gränser.
- Det rekommenderas inte längre att antal våningar ska användas som planbestämmelse eftersom Boverket kommit fram till att det inte är lämpligt att reglera våningshöjd i detaljplan. Se s. 53 i Boverkets konsekvensutredning inför införandet av de allmänna råden för planbestämmelser.
- Kombinationer av användningar bör betecknas med samtliga relevanta beteckningar och redovisas var för sig i listan med planbestämmelser. I detta fall är bestämmelsen ”friliggande huvud-byggnader ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns, fri-liggande komplementbyggnader ska placeras minst 2 meter från fastighetsgräns, huvudbyggnad som sammanbyggs och delar tomtgräns med annan huvudbyggnad eller komplementbyggnad ska placeras minst 4 meter från övriga tomtgränser, komplementbyggnad som sammanbyggs och delar tomtgräns med annan komplementbyggnad eller huvudbyggnad ska placeras minst 2 meter från övriga tomtgränser” redovisade på samma rad bland planbestämmelserna.
- Lagstödet för respektive planbestämmelse bör redovisas i anslutning till planbestämmelserna.
- Rekommenderad gränsbeteckning för kombinerad egenskaps- och administrativ gräns används ej.

- Rekommenderad färgnyans för användningsområdet, GATA och VÄG används ej i plankartan men däremot under planbestämmelserna.
- Användningsbestämmelsen, GATA anses kunna innehålla gång och cykelväg

Ska exploateringsavtal tecknas?

I planbeskrivningen framgår inte om något exploateringsavtal ska tecknas. Om avsikten är att sådant avtal ska tecknas ska kommunen enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

Det är oklart vilken ledningsrätt som avses eftersom det inte finns någon fastighet med beteckningen Stadsparken 1:1.

Planbestämmelsen om våningsantal har ersatts med bestämmelse om högsta tillåtna nockhöjd.

Planbestämmelserna redovisas nu var för sig.

Paragrafhänvisningar har lagts till i plankartan.

Gränsbeteckningarna används i enlighet med de allmänna råd (2014:5) som tillämpas i denna detaljplan. Det har inte varit möjligt att få till ett annat utseende på gränsbeteckningarna än de som används i plankartan. Kommunen bedömer att de uppfyller tydlighetskravet.

Plankartan har justerats.

Det stämmer, planbestämmelsen finns ändå med för att förtydliga avsikten med gatans utformning. Planbestämmelsen har förtydligats.

Exploateringsavtal ska inte tecknas. Planbeskrivningen har förtydligats.

Ifall det är aktuellt, använd gärna handboken ”Lantmäterimyndighetens roll i planeringsprocessen, Handbok 5 kap. 15 och 22 a §§ PBL” som stöd ang. lagstiftningens krav när ni kompletterar plan-handlingarna ang. exploateringsavtal.

Delar av planen som skulle kunna förbättras (Under denna rubrik redovisas synpunkter som inte direkt ligger inom Lantmäteriets lagstadgade bevakningsområden, men som enligt Lantmäteriet skulle förbättra detaljplanen.)

Grundkarta

Grundkartan kan, med fördel mattas av för att framhäva planområdet. Konsekvensen av en grundkarta med starka färger och helsvarta linjer kan göra plankartan otydlig.

Grundkartans nyans har justerats.

5. Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen yttrade sig över detaljplanen den 10 oktober 2011, § 205 när det tidigare planförslaget benämnt Detaljplan för Nordöstra Stadsskogen var ute på samråd. Det planområdet omfattade även andra delar av Norra Stadsskogen som nu är planlagda och bebyggda. Kommunstyrelsen tillstyrkte dåvarande förslag till detaljplan. Ett detaljplaneförslag för nu aktuellt område var därefter utställt för granskning 31 oktober -24 november 2014. Kommunstyrelsen synes då inte ha yttrat sig över planförslaget.

Efter granskningen 2014 gjordes flera ändringar och kompletterande utredningar och därför har ett nytt uppdrag påbörjats och planprocessen tas om från början. Skillnaderna mellan granskningsförslaget från år 2014 och det nu aktuella samrådsförslaget är bland annat att den tidigare föreslagna byggrätten för en ny omformarstation till stambanan, i den nordvästra delen av planområdet, har utgått ur det nu aktuella planförslaget. En annan skillnad är att utformningen av den öppna dagvattenlösningen med dammar inom planområdet har utformats på ett delvis annat sätt än i det tidigare planförslaget. Byggrätten vad gäller antalet bostäder är i stort sett lika mellan det gamla och det nya planförslaget.

Det aktuella planförslaget möjliggör byggnation av nya bostäder och att en ny kommunal genomfartsgata med gc-väg kan byggas, som ger en bättre och tryggare trafikförbindelse mellan stadsdelen och intilliggande delar av staden. Detaljplanen redovisar hur dagvatten

bör tas om hand med bland annat sammanhängande dammar på naturmarken. I övrigt innebär planen att naturmarken kan iordningställas med stigar och att en skötselplan för naturmarken bör tas fram. Betydelsen av att grönområdet och dagvattendammar förvaltas på ett genomtänkt sätt ökar när det tillkommer fler boende i området. För att genomföra detaljplanen krävs det att kommunen löser in två markområden av fastigheten Gitarren 13 (ägs av Vattenfall Eldistribution) som blir allmän plats (natur) i den nya planen. Vidare behöver en 40 kv-markkabel tas bort eller flyttas från den nya bostadsmarken i planen, innan bostäder kan byggas.

För att flytta markkabeln till allmän plats inom planområdet krävs en koncession från Energimyndigheten på ny ledningssträcka. Innan detaljplanen går ut på granskning avser Kommunledningskontoret att sluta avtal om inlösen av allmän plats och avtal om borttagande av markkabeln från tomtmarken för bostäder. Kommunledningskontoret tillstyrker förslaget till Detaljplan för Alingsås, Bostäder och genomfartsgata vid Kavlås Äng.

6. Miljöskyddsnämnden

Buller i allmänhet

I planområdet finns det fyra fastigheter med befintliga bostäder, Gitarren 12 och Stadsskogen 2: 182, 2: 183 samt 2: 192. Enligt förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader, SFS 2015:216 ska den tillämpas vid planläggning. När dessa fastigheter med bostäder dessutom är befintliga uppstår en frågeställning, vilka riktvärden är det som gäller för dessa? Naturvårdsverket har i vägledningen "Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder" bedömt att SFS 2015:216 ska tillämpas "vid planläggning, bygglov och förhandsbesked för nya bostadsbyggnader". Miljöskyddskontoret bedömer utifrån ovanstående citat, att riktvärden för befintliga fastigheter med bostäder ska tillämpas som befintliga, både i och utanför planområdet, och inte enligt trafikbullerförordningen.

Liknande bedömning av dessa fastigheter görs för industri- och annat verksamhetsbuller, dvs Naturvårdsverkets riktvärden i publikation Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller, rapport 6538, är vägledande.

Trafikbuller

Eftersom de befintliga bostäderna i planområdets västra del, fastigheterna Stadsskogen 2:182, 2:183 och 2:192,

Noteras.

Inför granskningen har en ny bullerutredning tagits fram. I utredningen har befintliga bostäder inom- och utanför planområdet bedömts enligt Naturvårdsverkets vägledningar om riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder, samt gällande riktvärden enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 vid nybyggnation av väg.

Bullerutredningen redovisar och bedömer framtida bullersituation för befintliga bostäder både inom och utanför planområdet.

ingår i planområdet bedömer miljöskyddskontoret att bullersituationen borde redovisas även för dessa fastigheter.

Trafikbullret från järnvägen torde i sammanhanget generellt vara dominant i förhållande till vägtrafiken. I Soundcons bullerutredning specificeras inte väg- och järnvägsbullrets ekvivalenta nivåer var för sig. Endast den maximala ljudnivån specificeras. För bostaden på fastigheten Banjon 10 är trafikbullersituationen komplex på den fasad som vetter mot den nya genomfartsgatan, eftersom den ekvivalenta nivån i bullerutredningen redovisas som en summering av buller från både väg- och järnvägsbuller. Den ekvivalenta ljudnivån från all trafik utan ny anslutningsväg på denna fasad är beräknad till 56 dBA resp. 57 dBA med ny anslutningsväg. Ansvariga väg- och järnvägshållare för dessa infrastrukturer är två olika huvudmän, Alingsås kommun resp. Trafikverket.

Enligt rättsfall anses en väg som har lagts om i en åtminstone delvis ny sträckning, att den varit föremål för väsentlig ombyggnad. I och med att vägen omfattas av denna kategori sänks riktvärdet för trafikbullret på fastigheten Banjon 10 från 65 till 55 dBA ekvivalent nivå vid bostadens fasad. Riktvärdessänkningen innebär också 70 dBA maximal nivå vid uteplats, se bilaga 1. Med anledning av att riktvärdet 55 dBA överskrids uppstår en situation som frambringa nedanstående frågeställningar. Miljöskyddskontoret bedömer att frågeställningarna borde utredas vidare:

Ska bullerutredningen kompletteras med en specifikation av en beräkning av väg- resp. järnvägsbullrets ekvivalenta nivå? Ska enbart vägbullret vara utgångspunkt för bedömning om riktvärdet 55 dBA ekvivalent nivå har överskridits? Vem är ansvarig trafikhuvudman om riktvärdet 55 dBA ekvivalent nivå anses överskridas på bostadens fasad? Enligt Miljöskyddskontorets bedömning torde det vara Alingsås kommun som väghållare till aktuell omläggning av vägsträcka eftersom trafikförändringen endast gäller vägsträcka.

Industri och annat verksamhetsbuller

I Boverkets publikation Rapport 2015:21, Industri och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder, ska riktvärdena sänkas med 5 dBA om det tydligt förekommer ljud med

Det stämmer att buller från spårtrafiken är dominerande. I den nya bullerutredningen redovisas ekvivalenta bullernivåer från väg och spår både separat och sammanvägt.

Genom att bullerutredningen redovisar vägbullret separat kan det utläsas att ett uppförande av nya bostäder i detaljplanen tillsammans med trafikökningen i närområdet, innebär en förändring av ekvivalenta ljudnivåer från vägtrafik vid befintliga bostäder. Men även om det sker förändringar av ljudnivåerna beräknas riktvärdena för buller från vägtrafiken att innehållas för samtliga utredda bostäder vid genomförandet av detaljplanen. Planens genomförande påverkar inte bullertillskottet från spårtrafiken och då trafikeringen av spår sker oberoende av planens genomförande.

Bedömningen för befintlig bebyggelse har gjorts enligt de riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och som gäller vid väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

Den nya bullerutredningen redovisar konsekvenserna för befintliga bostäder på Banjon 10 och Gitarren 12 mer utförligt än föregående bullerutredning och bullernivåerna från väg- och spårtrafik separeras. Den nya genomfartsvägen och övriga trafikförändringar innebär en ökning av ekvivalenta ljudnivåer upp till 15 dB och ökning av maximala ljudnivåer upp till 16 dB. Dock beräknas inte riktvärdena för vägtrafik att överskridas.

På Banjon 10 finns möjlighet att ordna uteplats på luddämpad sida, bort från bullerkeällorna (väg och järnväg). På Gitarren 12 finns inte samma möjlighet med anledning av att bostaden berörs av vägtrafik på södra sidan och spårtrafik på norra sidan. För att minimera den påverkan som den nya genomfartsgatan innebär planeras ett plank mellan den nya genomfartsgatan och bostaden på Gitarren 12.

Det har inte konstaterats att bullret från omformarstationen är tonalt men bedömningen har gjorts utifrån de riktvärden som gäller vid tonalt buller.

hörbara tonkomponenter. Detsamma gäller enligt Naturvårdsverkets riktvärden i rapport 6538, Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller.

I omgivningarna till eldistributionsanläggning med exempelvis transformatorer, förekommer ljud med 50 Hz, dvs samma frekvens som nätspänningen. Människor i allmänhet kan uppfatta ljud i frekvensområdet 20-20 000 Hz.

I Soundcons rapport av bullersituationen nära fastighetsgränsen till Gitarren 12 redovisas 47 dBA ekvivalent värde. Värdet överskrider Naturvårdsverkets riktvärden för industri- och annat verksamhetsbuller nattetid, kvällar samt lördag söndag om detta värde är representativt för fasadbullret på bostaden som frivältsvärde. Om bullret kategoriseras som ljud med tydligt hörbara tonkomponenter överskrider också riktvärdet dagtid. Denna byggnad är inte lämplig som bostad i planförslaget om verksamhetsbullret överskrider 40 dBA ekvivalent värde vid fasad som frivältsvärde. Miljöskyddskontoret bedömer att bullerutredningen bör kompletteras med en mätning av verksamhetsbullret på bostadens fasad för att bedöma dess lämplighet som bostad.

I Soundcons rapport redovisas inga frekvenser i mätrapporten över externt industribuller. Miljöskyddskontoret bedömer det inte alltför otroligt att bullret från eldistributionsanläggningarna i planområdets närhet har åtminstone en tydlig hörbara tonkomponenter med frekvensen 50 Hz.

Inom ramen för planförslaget torde inget krav ställas på kommunen i egenskap för planansvarig för befintliga bostäder som exponeras för bullernivåer överskridande riktvärden i rapport 6538, Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller. Ansvarig för dessa bullernivåer torde vara den verksamhetsutövare som genererar bullret.

Övrigt

I kapitlet med rubriken Geoteknik och radon benämns ingenting om radon. Uppgiften om att området klassas som lågradonmark benämns i ett eget kapitel. Klassningen har tillkommit via resultat av radongasmätningar av en anlita konsult. Namnet på den nya vägsträckningen är oklar. Enligt situationsplanen är vägsträckningen namnlös. Beteckningen Alfhemsvägen finns väster om korsningen Ekhagegatan och ny vägsträcka. Beteckningen Alfhemsvägen finns även på vägen norr om fastigheten Gitarren 13.

Det stämmer att bostaden på Gitarren 12 utsätts för buller som överskrider riktvärden för industri och annat verksamhetsbuller. Enligt den nya bullerutredningen överskrider riktvärdet 40 dBA ekvivalent ljudnivå för natt (22-06) upp till 49 dBA i fasad som vetter mot norr på det översta våningsplanet. Övriga fasader innehåller riktvärden. Riktvärde 40 dBA för ekvivalent ljudnivå under natt riskerar att överskridas om ljud från omformarstationen skulle bedömas som tonalt, som innebär 5 dB lägre riktvärde. Fastigheten Gitarren 12 har tagits bort från planområdet och planläggs därmed inte som bostad. Lämpligheten som bostad prövas därmed inte i denna detaljplan. Eftersom den nya genomfartsgatan innebär en försämring av ljudnivån på bostadens södra fasad planeras ett plank för att dämpa bullret.

Det har inte konstaterats att bullret från omformarstationen är tonalt men bedömningen har gjorts utifrån de riktvärden som gäller vid tonalt buller.

Noteras.

Noteras, planbeskrivningen har justerats.

7. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten anser att brandpostnätet ska byggas ut så att det blir ett högsta avstånd om 150 meter mellan brandposterna enligt VAV P76 och VAV P83 samt att flödet är minst 10 l/minut. Räddningstjänsten tycker det är bra att hänsyn har tagits till gällande strålningsnivåer från ställverket. Finns det andra risker med ställverket som kan påverka boende i området?

Noteras. Några andra risker än strålning och buller bedöms inte föreligga.

8. Vattenfall

Vattenfall har elnätanläggningar inom aktuellt område bestående av fyra 145 kV markkabel, lila streckad linje i karta nedan, en 145/45 kV transformatorstation, blå kvadrat samt fyra 45 kV markkabel, grön streckad linje. Elnätanläggningarnas läge i kartan är ungefärligt.

Vattenfall vill påminna om följande som gäller för elnätanläggningar med beteckningen regionalt elnät:

- För alla detaljer och anläggningar som placeras invid Vattenfalls elnätanläggningar gäller att dessa skall placeras så att drift- och underhållsarbeten för elnätanläggning inte försvåras.
- Schaktning och sprängning får inte ske i närheten av Vattenfalls elnätanläggningar utan att man i god tid inhämtat ledningsägarens medgivande.
- Hänsyn ska tas till försiktighetsprincipen som ingår i de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken avseende att verksamheter eller åtgärder inte medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.
- Ombyggnad eller flytt av Vattenfalls anläggning ska anmälas i god tid. Ombyggnad/flytt bekostas av den som initierat ärendet, om det inte regleras på annat sätt i avtal.
- Vid behov av ombyggnad av ledningar inom regionalt elnät vilka är linjekoncessionspliktiga ledningar är det troligt att ny koncession behöver sökas vilket är tidskrävande.

Noteras. Marken inom bostadskvarteret närmast ledningsstråket, är i plankartan markerad med prickmark vilket säkerställer att inga byggnader uppförs inom 5 meter från närmaste ledning.

9. Västtrafik

Västtrafik har tagit del av samrådshandlingen och har följande synpunkter:

Västtrafik ser positivt på utbyggnadsplaner i nära anslutning till kollektivtrafik. Det utgör möjligheter för hållbara transportval. Det förutsätter trygga och säkra gång- och cykellänkar till hållplats. Med hänvisning till närheten till god kollektivtrafik anser Västtrafik att en låg parkeringsnorm är motiverad. I planhandlingen anges att närmsta hållplatser trafikeras av Stadsbusslinje 3 och 31, vilket inte stämmer. Området trafikeras idag av linje 4 och 12, men Västtrafiks rekommendation är

Noteras, planbeskrivningen har justerats.

att ange att området har god kollektivtrafikförsörjning i form av stadsbusstrafik, utan att specificera tidsintervall eller linjenummer. Detta eftersom kollektivtrafikens förutsättningar kan förändras i takt med staden. Vi har inga övriga synpunkter på detaljplanen.

10. Skanova

Skanova AB har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela att det ej finns något att invända mot planförslaget. På bifogad lägeskarta är Skanovas anläggningar inom och intill aktuellt område markerade. Telekablar finns inom detaljplanen enligt bifogad karta, kontakt tas med Skanova i god tid för åtgärd via e-post skanova-rem isser-goteborg@skanova.se För digitala kartor samt utsättning av Skanovas anläggningar hänvisas till www.ledningskollen.se

Noteras.

11. PostNord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhälls-omfattande 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 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 utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

12. Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Alingsås har tagit del av Planbeskrivning, upprättad 2019-04-23, ang rubricerad detaljplan. Föreningen lämnar följande synpunkter: Plangruppen anser att det är viktigt att, som kommunen nu föreslår, skapa områden där ett lokalt omhändertagande/rening av dagvatten i samband med exploatering görs. Det är också viktigt att i sammanhanget om möjligt utnyttja de naturliga förutsättningar (träd, buskar m.m.) som finns inom området om dessa kan anpassas på lämpligt sätt till planen. I nuläget har det blivit speciellt viktigt att bevara/skapa miljöer som gynnar pollinerande insekter och övrig biologisk

mångfald även inom städerna, och gränsningen till en rik nyckelbiotop underlättar. Specifikt anser vi att följande bör beaktas:

Kavlåsbäcken

I början av juli hade bäcken ett svagt laminärt vattenflöde. Bottnen utgörs av mycket fint material/silt. I bäckens södra mer kuperade och steniga delar var vattenflödet i princip obefintligt, gäller särskilt grenen från väster (skolan). Bäckens nuvarande skick bedöms inte vara lämplig biotop för att främja vandrande Mjörnöring. Information om Kavlåsbäcken finns i den biotopkartering som Naturcentrum, genom Per Ingvarsson, utförde 2011/2012.

Naturstig

Enligt illustrationskartan är planerad naturstig väster om Kavlåsbäcken inritad mycket nära bäcken. En stig bör istället anpassas till torrare delar av området högre upp i sluttningen. Vid anläggande bevaras i möjligaste mån befintliga träd och buskar, särskilt gäller detta de fallna större sälarna, varav vissa fortfarande lever och har fått stammade grenar. Flyttas stigen så bevaras även de mer kärrartade ytorna som finns på vissa ställen väster om bäcken.

Sandytor

Invid bäckens nordvästra delar, nära befintliga fastigheter, finns sandytor och "sandbyggnation". Nära detta område finns även en alstam där ett insektshotell skapats. Detta område bevaras för att gynna insektsfaunan och relaterat till detta är det också viktigt att bevara blommande/bärande träd och buskar för pollinerande insekter och fåglar.

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

Noteras.

Noteras. Den naturstig som redovisas är inte studerad i detalj utan syftar till att visa planens intentioner. Bästa läget för en stig kommer att studeras vid projekteringen.

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

Parkmark

På båda sidor om nya vägen finns markerad en smal remsa parkmark som vi uppfattar närmast är till för att 'skydda mot insyn'. I området finns al, sälg, viden och hagtorn, blommande buskar/träd som är viktiga för insekts- och fågelliv och som väl lämpar sig för avgränsning. Plangruppen anser att dessa naturligt förekommande arter är lämpliga att behålla inom parkmarken, då de är anpassade till områdets miljö.

13. Skogsstyrelsen

Området gränsar till en nyckelbiotop med ädellövskog som beskrivs enligt följande: Tämligen grov ekskog med bitvis stort inslag av gran. På de bergbundna partierna finns gammal grov tall och en del senvuxen ek. I fuktigare partier finns björk och asp. En del av granarna är gamla och grova. Undervegetationen består av buskar och yngre lövträd samt inväxande yngre gran. Stort åtgärdsbehov av naturvårdande skötsel. En nyckelbiotop är ett inventerat område med höga naturvärden och gränserna är sällan exakta utan det kan finnas anledning att se över naturvärdena i området. Det finns nyckelbiotoper som ännu inte är inventerade och identifierade. En nyckelbiotop är inte avsatt av Skogsstyrelsen så länge det inte ingåtts någon formellt skydd i området vilket inte är fallet här. I övrigt har Skogsstyrelsen inte något att tillföra ärendet.

14. Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen har tagit del av planbeskrivning rörande förändring av detaljplanen, för att möjliggöra byggande av bostäder på Kavlås äng och ny genomfartsgata mellan Kavlåsvägen och Ekhagegatan.

Det är positivt att kommunen tagit fram förslag som möjliggör byggande av bostäder, i närheten av redan befintlig infrastruktur. Det bidrar till en hållbar stadsutveckling. Även planeringen av ny genomfartsgata och cykel- och gångväg skapar förutsättningar för en tryggare bostadsmiljö. Det är idag bostadsbrist i majoriteten av landets kommuner, oftast är det hyresrätter som saknas. Detta gäller även Alingsås kommun. Det behöver skapas miljöer i staden där människor vill och har råd att bo, samtidigt som man trivs och känner sig trygg. Det skapar en levande och attraktiv stad – för alla. Bostäder som byggs, måste ha varierande upplåtelse-former och vara av varierande storlek och olika standard. Lägenheterna ska kunna inrymmas i flerbostadshus, rad- eller kedjehus eller som en- eller tvåbostadshus. Variation inom alla byggnadssegment är ett måste för att skapa mångfald och valfrihet. För

Noteras. Plankartan har justerats efter samråd och stråken med parkmark har tagits bort. Syftet med parkmarken var att förtydliga ansvaret för skötseln av de gröns ytorna längs gatan. Det var ingen gränsdragning som skulle ha kunnat noteras på platsen. Parkmarken har tagits bort eftersom den inte anses nödvändig. Naturmarken kommer att skötas av kommunen både med hänsyn till naturvärden på platsen och boende i närområdet.

Noteras.

Noteras.

många är hyresrätten ett boendalternativ som ger både trygghet, flexibilitet och ökar valfriheten i boendet. Dessutom är hyresrätter viktiga för att unga med låga inkomster, studerande eller andra som har svårt att komma in på bostadsmarknaden också ska kunna få ett eget hem. Därför anser vi att kommunen bör ställa tydliga krav på att det ska byggas hyresrätter till rimliga kostnader, genom att använda markanvisningsavtal. Hyresrätten är viktig för att behålla och utveckla en stark och dynamisk arbetsmarknad. Forskning visar att vi flyttar dit jobben finns och den som hyr sin bostad har större benägenhet att flytta jämfört med den som äger sin bostad.

15. Banjon 2

Den föreslagna bebyggelsen på Kavlás äng kommer att påverka värdet negativt på de fastigheter som idag ligger i anslutning till ängen. Även den ökade trafikbelastningen på Kavlásvägen kommer att påverka.

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. 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 ängen 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 befintlig utsikt för mycket. Även växtlighet bör omfattas av höjdbegränsningen, eventuellt att endast buskar och lökväxter tillåts.

Eftersom den nya bebyggelsen ska smälta samman med och komplettera befintlig bebyggelse ska 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 placeras i den västra ändan av Kavlás äng längs med ädellövslogen. På så vis påverkar de befintlig bebyggelse minst.

Nya bostäder bör fokuseras längs med den nya vägen som planeras mellan Ekhagegatan och Kavlásvägen

Planens flexibilitet ger möjlighet till en variation av småhus. Upplåtelseformer kan dock inte regleras i en detaljplan men kommunen håller med om att det är viktigt med fler hyresrätter och kommer därför se över möjligheten att ställa sådana krav om marken säljs genom markanvisningsavtal.

Den nya bebyggelsen kommer att generera ca 4-6 bilresor per vardagsdygn. Det innebär en ökning på ca 90 bilresor per dygn. Planområdet är en plats med mycket goda förutsättningar för att de boende ska välja andra färdmedel än bil vilket talar för att antalet bilresor blir färre än vad som anges i den generella uträkningen. Den tillkommande trafiken kommer att fördelas i det befintliga gatunätet och en andel kommer att trafikera Kavlásvägen i riktning mot E20 medan en andel kommer att trafikera Konduktörsgatan i riktning mot centrala Alingsås. Kommunen bedömer att trafikökningen är så pass låg att den inte bör påverka intilliggande fastigheters värde.

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.

Växtlighetens höjd kan inte regleras i detaljplanen.

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.

Placeringen av det nya bostadskvarteret har gjorts med hänsyn till flera olika aspekter. Dels med hänsyn till buller från väg

istället för att läggas längs med befintlig bebyggelse längs Kavläsvägen. På så vis binds Stadsskogen och Kavläs samman på ett naturligt sätt. Dessutom undviks behovet av en anslutning mellan det nya området och Kavläsvägens södra delar. Marken söder om den nya bebyggelsen kan då markeras som Natur/dagvatten/lek och blir en naturlig övergång till ädellövs skogen. Mha gångbanor kan anslutningar upp mot Stadsskogenskolan och idrottshallen skapas.

Den nya vägen mellan Ekhagegatan och Kavläsvägen bör beskaffas med fartdämpande åtgärder. Den nya cykelbanan kommer att bli avsevärt mer kuperad än nuvarande väg längs med järnvägsspåret. Detta kommer att minska möjligheten för boende i Stadsskogen att gå och cykla in till centrum. Därmed uppföljs inte översiktsplanens intentioner och strategier, inte heller kommunens flerårsstrategi uppfylls då den säger att gång och cykeltrafikens andel ska öka vid val av transportmedel. För att lösa detta bör planområdet utökas i nordväst och plankartan bör även innefatta en cykelbana under järnvägen med anslutning till Poppelgatan eller Lövekullevägen.

Eftersom en framtida cykelbana ska korsa Kavläsvägen bör utformningen av korsningen Kavläsvägen - Alfhemsvägen vara utformad så att ett avtag görs in till Kavläsvägen. Detta ökar säkerheten för cyklister och bidrar även till att hålla nere hastigheten på Kavläsvägen. För att inte trafikbelastningen på Kavläsvägen, där bebyggelsen ligger när vägen, ska öka bör genomfartstrafik förbjudas.

Eftersom bostäder byggs nära järnvägen bör banvallen kompletteras med ett bullerplank såsom gjorts längre västerut längs med järnvägen i Stadsskogen.

16. Banjon 3

Jag vill börja med att säga att jag under flera veckors tid vid upprepade tillfällen försökt få information om detta projekt. Det har visat sig omöjligt att få tag på någon information överhuvudtaget. Detta då den enda person som jobbar under sommaren enligt egen utsago är nyast i tjänst på avdelningen och inte är insatt i ärendet eller har tillgång till någon som helst information utöver det jag själv redan läst på er hemsida. Han hänvisar till Kristine Bayard som är åter den 5 Augusti. På er hemsida står det att vi ska skicka in kommentarer som senast den 4 Augusti. Dvs det går inte att få svar på några frågor innan svarstiden har gått ut. Efter vidare

och järnväg, närheten till ställverket samt närheten till bäcken. Även det stora ledningsschakt som korsar Kavläs äng påverkar möjligheten av bebygga vissa delar.

Behovet av fartdämpande åtgärder kommer att studeras vid projekteringen av den nya gatan och gång- och cykelvägen. Plankartan skapar ytor för de nya anläggningarna men reglerar inte utformningen i detalj. Det stämmer att den nya gång- och cykelvägen får en brantare lutning än Alfhemsvägen. Den nya gång- och cykelvägen får dock en mer trafiksäker utformning och den innebär att möjligheten att gå- och cykla från Kavläs till Stadsskogens norra delar säkerställs. Kommunen kan inte säkerställa och garantera möjligheten att använda Alfhemsvägen förbi Trafikverket och Vattenfalls anläggningar. En underfart under järnvägen skulle vara mycket positivt men det är inget som studeras i denna detaljplan.

Noteras. Detaljplanen reglerar inte korsningens utformning och den kan inte heller förbjuda genomfartstrafik. Korsningen är planerad att utformas med upphöjning för att sänka hastigheten.

Kommunen håller med om att området är bullerutsatt främst från spårtrafik. Plank längs med järnvägen får byggas av Trafikverket som är vägghållare.

Det är såklart beklagligt att du upplever att du inte fått den information du sökt. Ett samråd vid utökat förfarande ska enligt Plan- och bygglagen pågå i minst 3 veckor. Detaljplanens samråd varade mellan 17 juni – 4 augusti 2019, dvs. 7 veckor. Under de tre första veckorna var planarkitekten Kristine Bayard på plats och samrådet förlängdes dels med hänsyn till sakägarnas semestrar och dels eftersom synpunkterna ändå inte skulle sammanställas förrän i augusti. Med facit i hand borde samrådet avslutats efter de lagreglerade 3 veckorna så att ansvarig handläggare kunde vara på plats under hela samrådtiden.

påtryckning får jag till svars att hanns chef istället ska kontakta mig under veckan som nu gått. Inte heller detta sker. Mycket märkligt hanterat i mina ögon.

I det material som ligger ute på er hemsida finns det två olika bilder över hur området är tänkt att se ut, en på sida 6 samt sida 17. Det är två väldigt olika exempel vilket gör det svårt att ta ställning till hur bebyggelsen kommer att se ut.

Det står att byggnationen ska ses som en förlängning på kavläs och smälta in i det befintliga området. Utefter detta känns det orimligt att det skulle få byggas annat än villor på denna tomt. Vi bor själva på Kavläsvägen 17, dvs Banjon 3. Vi anser att allt annat än byggnation av enplanshus är mycket negativt för oss. Rad- och parhus smälter inte alls in i området som det ser ut idag. Husen ser dessutom ut att hamna mycket nära vår tomtgräns? Allt annat än enplanshus kommer dels ta bort vår sjöutsikt samt skapa skugga i vår idag soliga trädgård. Vi kommer även få insyn i vårt hus från alla håll om det byggs 1,5 alt 2-planshus/radparhus.

Jag vill tillägga att vi i grunden är positiva till att det blir byggnation eftersom det i nuläget inte sker någon som helst skötsel av ängen, dock önskar vi se ändringar och mer exakta planer.

Det stämmer att bilderna på sidan 6 och 17 inte stämmer överens. Bilden på sidan 17 är äldre och kommer från dagvattenutredningen. Gatans utformning har förändrats sedan dagvattenutredningen togs fram men det har inte ansetts rimligt att revidera utredningen för att uppdatera denna bild. Bilden syftar främst till att redovisa planerad dagvattenhantering. Bildtexten har förtydligats för att undvika missförstånd.

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.

Placeringsbestämmelser samt den angivna ytan för dike mellan de nya och de befintliga tomterna innebär att byggnad inte kan uppföras närmare än 4 meter från fastighetsgräns. Inför granskningen har en solstudie tagits fram för att undersöka och redovisa detaljplanens konsekvenser för befintlig bebyggelse längs Kavläsvägen. 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. Slutsatsen är att tiden då de befintliga bostäderna påverkas av skuggning är mycket begränsad och att skuggningen därför bedöms vara acceptabel. Se sida 29-32 i planbeskrivningen).

Med hänsyn till de nya tomternas funktionalitet harnockhöjderna på lokalgatans västra sida höjts något för att säkerställa möjligheten att få in en fullgod våningshöjd. 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 en nockhöjd på ca 6-7,5 meter. Det innebär att bostäderna kan uppföras i 1-2 våningar, beroende på läge. Inom kvarteret närmast er fastighet har nockhöjden 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.

Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten och kommunen får inom förhållandevis vida ramar avgöra hur marken inom den egna kommunen ska disponeras. Enligt 2 kap 9§ plan- och bygglagen får en detaljplan inte innebära en betydande olägenhet. Kommunen är medveten

Sammanfattningsvis motsätter vi oss planerna pga följande:

Det verkar inte fastställt hur byggnationen ska se ut. Vilken typ av hus eller hur hög denna bebyggelse ska bli. Förlorad utsikt Förlorad sol i trädgården Kraftigt ökad insyn i vårt hus.

Vi anser även att det vore på sin plats att ni från kommunen anordnade ett informationsmöte på kvällstid då alla har möjlighet att komma och få svar på sina frågor.

17. Banjon 6

Vi motsätter oss en ny genomfartsgata mellan Kavläsvägen 23 och 25 av flera anledningar

Trafikmängden

De senaste åren har fler o fler farthinder anlagts på konduktörsgatan vilket vi upplever har gett upphov till ökad trafik från E20 hållet. Vi har därför en oro att en kommande infart skulle innebära att mer eller mindre alla boende på Kavläs ängar skulle nyttja infarten mellan Kavläsvägen 23/25 istället för huvudinfarten längst ner vid Kavläsvägen 5/7. Är detta tanken med infarten eller vill man först och främst få boende att använda huvudvägen vid Kavläsvägen 5/7? Vid en eventuell väg skulle önska att det anläggs ett fartreducerande hinder som gör att bilister från E20 hellre väljer den stora infarten vid Kavläsv 5/7 istället för den smala vid Kavläsv. 23/25. Enbart en upphöjd korsning skulle inte avhjälpa detta.

Har det gjorts någon trafikmätning i början och slutet av Kavläsvägen samt Valthornsvägen efter det att man anlagt de senaste farthindren (gjordes i augusti -18) på Konduktörsgatan? Om inte, bör inte detta göras innan man anlägger nya korsningar? Om så har gjorts, var kan man hitta resultatet? För oss boende är det självklart väldigt viktigt att alla beslut som tas är grundade i väl underbyggda.

om att den nya bebyggelsen kommer att påverka utsikten och i viss mån även solförhållanden för de befintliga bostäderna längs Kavläsvägen. Enligt praxis är dock förtätning i centrala delar av tätorter, innebärande bl.a. skymd siket, skuggning och insyn, något som man som närboende har att förvänta sig.

Kommunen gör bedömningen att de olägenheter i form av förlorad sjöutsikt, insyn, och skuggning, som den bebyggelse som planen medger, kommer att medföra för de närboende, inte kan betraktas som betydande i plan- och bygglagens mening.

Efter samrådet har plankartan kompletterats med fler bestämmelser som reglerar den nya bebyggelsens utformning. Detaljplanen reglerar dels tomternas storlek, byggnadernas storlek i förhållande till tomtens storlek samt byggnadernas höjd. Den reglerar också byggnadernas tak och fasader både när det gäller material och kulör samt takets form och vinkel. Kommunen har dessutom möjlighet att genom markanvisningsavtal ställa vissa krav på kvalitet och utformning.

Om ni önskar ett möte med oss handläggare på kommunen, kontakta oss så bjuder vi gärna in till det.

Infarten mellan Kavläsvägen 23 och 25 har tagits bort. Synpunkten tillgodoses.

Eftersom den tidigare infarten vid Kavläsvägen 23 och 25 har tagits bort kommer den trafik som genereras av det nya bostadsområdet trafikera enbart genomfartsgatan och den nya korsningen vid Kavläsvägen 5 och 7.

En trafikmätning gjordes hösten 2020 på Kavläsvägen (strax norr om Valthornsvägen). Resultatet visar ÅDT på 530 fordon/dygn och en medelbastighet på 36 km/h. Resultatet från 2020 (efter att farthindren anlagts 2018) är nästan exakt likadant som resultatet från 2012. Slutsatsen kan därför dras att farthindren på Konduktörsgatan ej påverkat trafiken på Kavläsvägen.

Säkerhet för gångtrafikanter

Kommunen har nyligen anlagt en fin gångväg mellan Kavläs och Stadsskogen vilken används flitigt av skolbarnen. Vägen används både till och från skolan men också under skoldagen då vi flera gånger varje vecka ser klasser på väg på utflykt in till centrum. Kombinationen skolväg (genom den nyanlagda gångvägen) och bilväg är inte en god kombination. Om man strävar efter ökad gångtrafik mellan husen Kavläsv 23/25 så rimmar det dåligt med att kombinera det med en bilväg på en så smal yta. I synnerhet när korsningen delvis kommer vara skyddad och vägens lutning av relativt brant. Dessutom blir svängen skarp. Korsningen Valthornsvägen/Kavläsv upplever (kanske i synnerhet vi som har småbarn) vi i dagsläget som relativt trafikerad under rusningstimarna. Att då lägga till en korsning ett 10-tal meter från existerande korsning känns inte optimalt.

Trygghet

En återvändsgata istället för en genomfartsväg genom det nya området på Kavläs ängar skulle troligtvis öka tryggheten för de boende då man därigenom motverkar trafik som inte hör till området, vilket är en fördel både ur ett trafik- och inbrottsperspektiv.

Takhöjder och försämrade utsikt

Angående takhöjder på den nya byggnationen så motsätter oss till att de ska tillåtas att byggas så högt som 7 meter då försvinner sjöutsikten från vårt "huvudplan", där vardagsrum, uterum och altan ligger. Det är svårt att bedöma hur högt ett 7 meter högt hus påverkar utsikten. Här tycker vi att det saknas underlag, vi önskar få en fysisk referenspunkt och exakta höjdmått för de olika husen i planbeskrivningen, spannet 5-7 meter är för brett. Med fysisk referenspunkt menar vi att vi önskar att ni mäter upp hur höga nockhöjderna blir så att vi från våra fönster kan se hur mycket utav vår vy som kommer begränsas.

Det stämmer att gångvägen används frekvent av skolbarn och andra gående och att ytan för fotgängarna inte bör kombineras med en bilväg. Det är den främsta anledningen till att detaljplanen justerats och bilvägen ersatts med en vändplan i änden på lokalgatan.

Noteras. Synpunkten tillgodoses.

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. Med hänsyn till de nya tomternas funktionalitet har nockhöjderna på lokalgatans västra sida höjts något för att säkerställa möjligheten att få in en fullgod våningshöjd. 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 en nockhöjd på ca 6-7,5 meter. Det innebär att bostäderna kan uppföras i 1-2 våningar, beroende på läge. 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. Planbeskrivningen har förtydligats ytterligare gällande hur höga hus som kan uppföras. Medelmarknivån på Banjon 6 är 75 möh medan marknivån på den nya tomten närmast nedanför är 70,5 möh. Nockhöjden på Banjon 6 är 83,3 möh och högsta tillåtna nockhöjd på närmaste tomt är 78,5 möh. Det skiljer därmed 4,5 meter i marknivå och 4,8 meter i nockhöjd, motsvarande en dryg våningshöjd, mellan er tomt och tomten nedanför.

Några övriga reflektioner och frågor:

Tomtavgränsning i samband med bygget

Vi har också en del funderingar gällande infart till vår tomt samt avgränsning av vår tomt. Vem kan vi kontakta gällande dessa frågor? Finns det möjlighet för oss att köpa loss den kommande gräsdel som blir mellan vår tomt och den blivande vägen nere på ängen?

Förfarande av delgivning

Vi tycker att perioden för möjlighet att ge synpunkter bör förlängas eftersom kontaktpersonerna varit på semester under den perioden som varit. På grund av det har vi inte kunnat diskutera de frågor och oklarheter vi har rörande förslaget. Vi föreslår att man sammankallar till en träff där man bjuder in oss boende som byggnationen berör. Då kan ni få möjlighet att räta ut frågetecken som finns. Därefter behöver vi boende få någon vecka att formulera synpunkter kring detaljplanen. Som vi redan nämnt ovan önskar vi en kontaktperson som vi kan diskutera och bolla våra frågor med.

18. Mandolinen 1

Vi står fast vid tidigare synpunkter angående detaljplanen för Kavläs äng. Det känns ogenomtänkt med en extra infart mellan Kavläsvägen 23 & 25!

19. Mandolinen 3

Trafksituationen på Kavläsvägen är i dagsläget dålig med en smal gata med förhållandevis hög hastighet och med mycket tung trafik. Den tunga trafiken består av framförallt bussar. Nya bostäder på Kavläs äng och ny dragning av vägen från Stadsskogen riskerar att ytterligare förvärra trafksituationen på Kavläsvägen.

Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten och kommunen får inom förhållandevis vida ramar avgöra hur marken inom den egna kommunen ska disponeras. Enligt 2 kap 9§ plan- och bygglagen får en detaljplan inte innebära en betydande olägenhet. Kommunen är medveten om att den nya bebyggelsen kommer att påverka utsikten och i viss mån även solförhållanden för de befintliga bostäderna längs Kavläsvägen. Enligt praxis är dock förtätning i centrala delar av tätorter, innebärande bl.a. skymd sikt, skuggning och insyn, något som man som närboende har att förvänta sig.

Kommunen gör bedömningen att de olägenheter i form av förlorad sjöutsikt, insyn, och skuggning, som den bebyggelse som planen medger, kommer att medföra för de närboende, inte kan betraktas som betydande i plan- och bygglagens mening.

Infart till er tomt behöver ske direkt från Kavläsvägen och in på fastigheten, dvs inte via det kommunala släppet mellan er fastighet och Kavläsvägen 25. Släppet planläggs som allmän plats "gång" för att säkerställa en bra trafikmiljö för gångtrafiken. Plankartan har justerats och er fastighet planläggs i sin helhet för att göra det möjligt att köpa loss marken mellan er tomt och den nya lokalgatan. Vid frågor kring detta kan kontakt tas med kommunens Exploateringsenhet.

Ett samråd vid utökat förfarande ska enligt Plan- och bygglagen pågå i minst 3 veckor. Detaljplanens samråd varade mellan 17 juni – 4 augusti 2019, dvs. 7 veckor. Under de tre första veckorna var planarkitekten Kristine Bayard på plats och samrådet förlängdes dels med hänsyn till sakägarnas semestrar och dels eftersom synpunkterna ändå inte skulle sammanställas förrän i augusti. Med facit i hand borde samrådet avslutats efter de lagreglerade 3 veckorna så att ansvarig handläggare kunde vara på plats under hela samrådstiden.

Om ni önskar ett möte med oss handläggare på kommunen, kontakta oss så bjuder vi gärna in till det.

Infarten mellan Kavläsvägen 23 och 25 har tagits bort. Synpunkten tillgodoses.

Resultatet av en trafikmätning som gjordes hösten 2020 på Kavläsvägen (strax norr om Valthornsvägen) visar ADT 530 fordon/dygn och en medelhastighet på 36 km/h. Trafikmätningen visar normala resultat för en bostadsgata vad gäller hastighet och trafikmängd. Det finns en bred gång- och cykelbana på östra sidan Kavläsvägen. Körbanan är ca 6 meter bred vilket ger goda möjligheter för trafik att mötas. På delar av sträckan

Åtgärder för att dämpa hastigheten och minska genomfartstrafiken på Kavläsvägen samt att styra trafiken från den nya bebyggelsen och den nya vägen från stadsskogen mot centrum och Svedenborgsgatan (trafik mot E20) måste tas med i detaljplanen. Även den södra utfarten från den nya bebyggelsen mot Kavläsvägen i höjd med Melodivägen bör innehålla fartdämpande hinder på Kavläsvägen eller att anslutningen tas bort och att all in och utfart till det nya området sker via den norra anslutningen. Att ta bort denna anslutning hindrar även att trafik från Stadsskogen använder det nya bostadsområdet som genomfartsväg mot E20.

20. Valthornet 16

Det är bra att kommunen jobbar med planer för nya bostäder och samhällsplanering och jag har inget att erinra vad gäller de planlagda bostädernas placering och utformning enligt planen. Däremot har kommunen misslyckats med trafikplaneringen i planen och i närområdet i stort. Varför har man inte tagit tag i helheten ?? Den lösning som presenteras är ett resultat av alltför snävt kortsiktigt tänkande. Trafiken i området ökar alltmer och kommer att göra så framöver när kommunen växer mot mjörn. Förslaget som presenteras verkar vara en Nödlösning där man lagt sig platt för Trafikverket och Vattenfall. Det är häpnadsväckande att föreslå en genomfartsgata som har funktion som en av huvudgatorna mot staden från hela norra stadsskogen att passera över ett backkrön ner i en helt skymd trevägskorsning med redan idag mycket trafik.

Jag bor med utblick över den tilltänkta korsningen och kommer för egen del inte att påverkas så mycket men blir förfärad över den avsaknaden på kunskap som måste finnas hos den eller de som föreslagit detta eller att kunskap finns men man tvingats ta fram detta förslag av andra anledningar. Det gäller topografi, siktlinjer samt hastighet som samtliga framförallt tunga trafiken inklusive 50 personerbussarna som måste "ta sats" för att komma upp i kavläsbacken och verklig trafikmängd som helt eller delvis förbisätts.

I planbeskrivningen anges: i avsnitt om befintligt gatunät:

har hastighetsdämpande åtgärder gjorts i form av avsmalning av sträckan. Det stämmer att Kavläsvägen trafikeras av buss vilket utgör goda möjligheter att resa med kollektivtrafik. Trafiksituationen på Kavläsvägen betraktas därför, enligt ovan nämnda anledningar, som god.

Det nya bostadsområdet bedöms generera ca 100 trafikerörelser per dag. Vilken väg boende kommer ta från det nya området beror på deras målpunkter. Idag är det fler bilister på Alfhemsgatan som kör norrut mot centrum istället för via Kavläsvägen mot E20. Bedömningen är att denna fördelning kommer att kvarstå även om förbindelsen mellan Kavläsvägen och Ekshagegatan får en annan sträckning.

Att stänga Kavläsvägen för genomfartstrafik skulle i första hand skapa förvirring och sedan förflytta trafiken till en annan intelligande gata som får ökad trafikmängd istället. Om boende på Kavläsvägen får en försämrad trafiksituation kan ytterligare hastighetsdämpande åtgärder behöva införas, detta är dock inget som regleras i detaljplanen utan görs av kommunens Trafik- och planeringsenhet.

Enligt trafikmätningar utförda de senaste 15 åren har trafikmängden på Kavläsvägen minskat ca 30%. Detaljplanen ger upphov till viss trafikökning som en följd av att det byggs nya bostäder, ny bebyggelse vid Mjörn bedöms inte påverka trafiksituationen i Kavläs nämnvärt.

Det stämmer att genomfartsgatan kommer att få en något brantare lutning än vad som är standard pga. befintliga terrängförhållanden. Det är dock så att det inte finns någon annan lämpligare sträckning att förlägga genomfartsgatan. Alfhemsvägen korsar idag fastigheter som ägs av Trafikverket och Vattenfall och marken är planlagd som område för järnvägstrafik och eldistribution. Den allmänna trafik som trafikerar gatan idag har ingen laglig rätt att göra så och trafiken skulle i dagsläget kunna stängas av med omedelbar verkan på fastighetsägarnas initiativ. Om kommunen skulle ha som intention att säkerställa allmän trafik på Alfhemsvägen skulle marken behöva planläggas som allmän plats och därefter skulle marken lösas in till kommunal ägo. En sådan planläggning skulle påverka Trafikverkets möjlighet att

”Den befintliga vägen norr planområdet är Alfhemsvägen som ansluter till Kavlåsvägen i öster och Ekhagegatan i väster och passerar norr om ställverket, längs med järnvägen. Den aktuella sträckan har flera mycket smala partier där flera trafikslag möts. Avståndet mellan väg och järnväg är mindre än de 10 meter från spårmittpunkt som är rekommenderat av Trafikverket ur säkerhetsynpunkt. I vissa fall är avståndet även mindre än de 4 meter som Elsäkerhetsverkets föreskrifter anger som minsta avstånd till strömförande del. Vägen kan även uppfattas som ödslig och otrygg, speciellt under dygnets mörka timmar. Närheten till Västra stambanan förstärker känslan av att passera i en industrimiljö. Alfhemsvägen används som genomfart från Konduktörsgatan till Stadsskogen.”

Ovanstående kan jag hålla med om befintlig gata är inte bra för gång och cykeltrafik även om formuleringarna i den sista meningarna är starkt subjektiva och till största delen faller bort som argument om du sitter inne i ett fordon. Varför gång och cykeltrafiken borde få möjlighet att passera mellan Gitarren 12 och Banjon 10 och få möjlighet att komma vidare på GC banan på kavlåsvägen samt bergsgatan.

”När den befintliga gatan förbi ställverket tas bort kommer de fotgängare och cyklister som kommer från Konduktörsgatan och ska vidare mot Stadsskogen, få en något längre och mer kuperad väg än idag. Det kompenseras med att den nya vägen kommer att vara betydligt mer trafiksäker och upplevas som tryggare.”

Detta påstående anser jag vara direkt felaktigt om fordonstrafiken skall följa samma väg som GC genom bostäderna som planerat pga ökad trafikmängd och siktlinjer riskerar planerad korsning att bli en större olycksrisk än nuvarande där det i och för sig är smalt men fri sikt. Därför är den bästa lösningen att separera trafikslagen så att fordonen passerar utmed järnvägen. Där gående och cyklister erbjuds en alternativ väg

Eftersom den planerade korsningen är skymd och hamnar i uppførsbacken blir det mer olycksrisker också häftiga inbromsningar och accelerationer som får påverkan på miljön med mer buller och utsläpp.

Trafiken på nuvarande sträckning alfhemsvägen fungerar som ”läcktrafikgata” för all trafik i staden mellan väster och öster detta kommer den att göra även

utveckla sin elanläggning och även inskränka på möjligheten att utöka järnvägsspåren. En sådan planläggning skulle därmed påverka riksintresset för kommunikationer negativt. Enligt 11 kap § 10 i plan- och bygglagen ska Länsstyrelsen överpröva beslut om att anta en detaljplan, om beslutet innebär att ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses. Det är därmed osannolikt att en detaljplan med sådan utformning skulle få laga kraft. Kommunen anser dessutom att planförslaget i nuvarande utformning ger en bättre trafiklösning än vad som är möjligt att åstadkomma på ytorna mellan ställverket och järnvägen.

Det stämmer att trygghet på en plats är en subjektiv upplevelse eftersom det handlar om individens upplevelse av säkerheten eller risken för att utsättas för brott. Trygghet är dock ändå en viktig aspekt att ta hänsyn till vid utformning av allmänna platser.

Den nya genomfartstrafiken kommer att utformas med en 4 meter bred gång- och cykelväg och därmed kan både bilar, cyklister och gående separeras vilket ökar säkerheten. Gatan kommer också att utformas med anpassad belysning och närheten till de nya bostäderna kan öka närvaron och tryggheten. En smal asfalterad yta intill järnvägen, utan trafikseparering och anpassad belysning kan inte anses vara mer trafiksäker. Som ovan nämnts kan tillgång till Alfhemsvägen inte säkerställas varken nu eller i framtiden.

Den nya korsningen kommer att utformas på ett sådant sätt att den uppfyller kraven om siktlinjer och trafiksäker utformning för att olyckor som följd av dålig sikt och lutning ej ska uppstå. Hänsyn till lutning tas vid detaljprojektering.

Uttrycket ”läcktrafikgata” är inget vi känner till men kanske kan den benämnas så eftersom allmän körtrafik egentligen inte är tillåten på Alfhemsvägen idag. Alfhemsvägen har en viktig funktion i gatunätet vilket är anledningen till att en ny

fortsättningsvis varför trafikmängden är betydligt större än den borde vara framförallt därför att stadsskogsgatan har så mycket hinder och tar en sådan omväg.

Vidare argument emot planerat förslag som är av svagare karaktär men som måste beaktas

Miljön för de befintliga fastigheterna framförallt Banjon 10 och Gitarren 12 där den senare inhyser ett boende för Funktionsnedsatta där deras utemiljö starkt påverkas av fordonstrafik ”genom” tomten. Men även Valthornet 12, Flygeln 19 samt min egen fastighet kommer att bli mer bullerutsatta se ovan.

Sammanfattning

Med ovanstående argument mot planförslaget anser jag att genomfartsgatans sträckning är orimlig och att ärendet återremitteras för att ta fram ett bättre förslag på genomfartsgatan sträckning. Där kommunen måste hjälpa tjänstemännen med dialogen med Trafikverket och Vattenfall för att finna en för oss alla långsiktig lösning.

Mina förslag till lösningar

I dialog med Trafikverket och Vattenfall hitta en lösning där en del mark på deras fastigheter övergår till kommunen för att kunna bygga en bättre väg mellan järnväg och ställverket avsedd i första hand för fordonstrafik. Eftersom trafiksituationen mellan staden och mjörnvallen och lövekulle endast har ett fåtal gator att ta sig genom är trafiksituationen komplex. Där en del passerar sörhaga men en stor del av trafiken också går via konduktörsgatan samt svedenborgsgatan i riktning mot järnvägen och in på alfhemsvägen genom stadskogen och över bron vid lövekulle. Denna trafiken blir man inte av med utan ytterligare en förbindelse under järnvägen. Och det är naivt att tro att den skulle minska framöver.

Alt 1. Ha kvar nuvarande lösning för fordonstrafiken men och ansluta GC bana mellan Banjon 10 och Gitarren 12 till kavläsvägen. Det måste till skyltning på kavläsvägen för att göra överfarten så säker som möjligt med tanke på argumenten i texten ovan. Det är inte optimalt men bättre än idag.

Alt 2. Få till en lite bättre gata utmed järnvägen som också skulle kunna anslutas till en framtida underfart under järnvägen för GC och en fil biltrafik med begränsad höjd för att förhindra tung trafik den vägen.

genomfartsgata nu planläggs för att säkerställa denna funktion även i framtiden. En stängning av detta flöde skulle innebära större flöden på andra gator.

En ny bullerutredning redovisar konsekvenserna för befintliga bostäder på Banjon 10 och Gitarren 12 mer utförligt än föregående bullerutredning. Den nya genomfartsvägen och övriga trafikförändringar innebär en ökning av ekvivalenta ljudnivåer upp till 15 dB och ökning av maximala ljudnivåer upp till 16 dB. Dock beräknas inte riktvärdena för vägtrafik att överskridas. Främst Gitarren 12 bedöms påverkas av den nya genomfartsgatan och därför planeras ett plank sättas upp mellan gatan och bostaden.

Kommunen anser att planförslaget i nuvarande utformning ger den bästa och mest långsiktiga trafiklösningen.

Se svar ovan. Trafiksituationen på motsatt sida järnvägen ses över i andra kommunala program- och planarbeten. Denna detaljplan försvårar inte möjligheten att ordna förbindelse under järnvägen i framtiden.

Fordonstrafik på Alfhemsvägen kan inte säkerställas i framtiden och kommunen anser inte att det är möjligt att få till en bra utformning. Se svar ovan.

Sammanfattning och revideringar

Med anledning av framförda synpunkter föreslår samhällsbyggnadsförvaltningen följande revideringar av plankarta med bestämmelser:

- Plankartan har ändrats så att släppet mellan Kavlåsvägen 23 och 25 inte längre planläggs som gata. Lokalgatans utformning har justerats och en vändplats har lagts till.
- Högsta tillåtna nockhöjd har utökats något på lokalgatans västra sida eftersom bestämmelse om nivå på färdigt golv behöver anpassas till gatans nivå och att det därmed annars kan bli problematiskt att rymma byggnader med full våningshöjd.
- Nya planbestämmelser angående den nya bebyggelsens utformning har lagts till.
- Den befintliga bebyggelsens höjd regleras med angivelse om högst tillåtna nockhöjd istället för våningsantal.
- Planområdet har justerats så att Gitarren 12 samt naturområden intill järnvägen inte längre ingår i planområdet.
- Planområdet har justerats så att Banjon 6 ingår för att möjliggöra utökning av fastigheten.
- Nya utredningar har tagits fram avseende buller, markföroreningar och fornlämningar. Planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter och dessa.
- För övrigt har endast redaktionella ändringar gjorts i planbeskrivningen.

Sakägare med skriftliga synpunkter som inte tillgodosetts

- Ägare till Banjon 2
- Ägare till Banjon 3
- Ägare till Banjon 6
- Ägare till Mandolinen 3
- Ägare till Valthornet 16

Planenheten

Elif Koman André
Tf. Planchef

Kristine Bayard
Planarkitekt