



Detaljplan för Alingsås, Kontor vid Västra Långgatan 11 (Hinden 7)

Granskningsutlåtande

Ärendets handläggning

Beslut om positivt planbesked togs av Samhällsbyggnadsnämnden 2017-11-20. Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2018-05-14 om en planprioriteringslista för samtliga planer som pågår och som ska påbörjas. Uppdraget att upprätta denna detaljplan ingår i prioriteringslistan. Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggnation av en kontorsbyggnad i två plan med parkeringsgarage i källarplan, samt intilliggande markparkering. Byggnadens gestaltning skall förhålla sig till kulturmiljön Sörhaga.

Detaljplanen handläggs med standardförfarande, enligt Plan- och Bygglagen (2010:900) 5 kap § 6 vilket innebär att den kan antas först efter genomfört samråd och granskning. Samråd har ägt rum under tiden 2018-10-05 till 2018-11-10 genom att planhandlingar utsänts till berörda sakägare, Länsstyrelsen och Lantmäteriet. Efter mindre revideringar har förslaget granskats mellan 2019-02-28 till 2019-03-15. I detta granskningsutlåtande redovisas inkomna yttranden under samrådet och granskningen.

Inkomna yttranden

Samråd

Myndigheter, nämnder m.fl.

		Anmärkning
1. Länsstyrelsen	2018-11-09	x
2. Trafikverket	2018-10-19	x
3. Lantmäteriet	2018-11-05	x
4. SGI (Statens Geotekniska Institut)	2018-11-08	x
5. Kommunstyrelsen	2018-11-12	-
6. Naturvårdsverket	2018-10-09	-
7. Räddningstjänsten	2018-10-25	-
8. Skanova	2018-10-05	-
9. Svenska kraftnät	2018-11-09	-
10. Västtrafik	2018-11-05	-

Sakägare

11. Ägare till Hinden 1	2018-11-06	x
12. Ägare till Hinden 6	2018-11-04	x

Granskning

Myndigheter, nämnder m.fl.

		Anmärkning
1. Länsstyrelsen	2019-03-15	-
2. Trafikverket	2019-03-14	-
3. Lantmäteriet	2019-03-01	x
4. SGI	2019-03-13	x
5. Västtrafik	2019-03-01, 2019-03-04	-

Sakägare

6. Alingsåshem	2019-03-15	x
7. Ägare till Hinden 1	2019-03-04	x

Nedan följer en sammanfattning av de inkomna synpunkterna från samrådet och granskningen. Samhällsbyggnadskontorets kommentarer och förslag till åtgärder redovisas också. Yttrandena finns sammanställda i sin helhet i en bilaga till detaljplanen. Bilagan finns tillgänglig på kommunkontoret, Plan- och bygglovsavdelningen.

Synpunkter på samrådshandlingen

1. Länsstyrelsen

Kommentar

Säkerhet och hälsa

Farligt gods

Länsstyrelsen befarar att bebyggelsen kan bli olämplig sett till människors säkerhet i relation till farligt gods. En riskanalys är utförd som konstaterar att ny bebyggelse ligger på ca 50 meters avstånd från Västra stambanan. Föreslagen parkering ligger på ca 35 meters avstånd.

En komplettering av riskanalysen har genomförts som visar att barriären ej är nödvändig på grund av områdets topografi.

Åtgärder som föreslås i riskanalysen och som också nämns i planbeskrivningen är:

- Barriär skall finnas som motverkar att vätska rinner bort från järnvägsområdet och in mot studerat område. Förslag på barriär kan vara: vall, dike eller plank som är tätt i nederkant
- Utrymning bort från farligt godsled (Västra stambanan) skall vara möjlig
- Ventilation skall vara placerad högt och vänd bort från Västra stambanan
- Bebyggelsefritt område 0-30 m från Västra stambanan

Länsstyrelsen är osäker på om barriären är praktiskt genomförbar. Då åtgärden rimligtvis hamnar utanför aktuellt planområde måste barriären regleras genom avtal. Om barriären behöver ligga inom järnvägsområdet krävs en dialog med Trafikverket. Utifrån hur topografin är beskriven är det dock kanske möjligt att ett utsläpp inte rinner mot den aktuella fastigheten. Barriären kan i så fall utgå. Detta behöver utredas och förtydligas ytterligare. De åtgärder som krävs ska arbetas in på plankartan.

Vibrationer

Länsstyrelsen befarar att bebyggelsen kan bli olämplig sett till människors hälsa i relation till vibrationer. I planbeskrivningen uppger kommunen att vibrationer från Västra stambanan kan uppträda inom planområdet.

En vibrationsutredning har genomförts som visar att förväntade vibrationer i föreslagen byggnad understiger riktvärdet 0,4 mm/s vägd RMS.

Trafikverket har uppmärksammat att närområdet är utsatt för vibrationer, och har på närliggande fastighet Bladet 5 uppmätt särskilt höga vibrationsvärden. Kommunen behöver därav genomföra en vibrationsutredning för att utreda om tänkt bebyggelse på platsen är lämplig. Vid byggnation i närheten av järnväg är det viktigt att tillse att riktvärden för vibrationer inte överstigs. I utrymmen där människor stadigvarande vistas ska 0,4 mm/s vägd RMS inte överstigas (TDOK 2014: 1021). Se Trafikverkets yttrande, daterat 2018-10-19.

Geoteknik

En revidering erfordras av stabilitetsutredningen med avseende på val av odränerad skjuvhållfasthet. Stabilitetsberäkningar ska vidare utföras i säkerhetsklass 3 vid förekomst av kvicklera. Lastrestriktioner ska införas i plankartan. Indata behöver också generellt ses över i beräkningarna så att dessa överensstämmer med val och antaganden i PM. Se SGI's yttrande, daterat 2018-11-08

Den geotekniska utredningen har reviderats utifrån SGI's synpunkter. Lastrestriktionerna i plankartan har justerats utifrån denna revidering.

Råd enligt PBL och MB

Trafik

Kommunen bör inför granskingskedet beskriva vilken trafikmängd som planområdet kommer att alstra samt hur detta påverkar korsningen med E20 vid Svearondellen. Se Trafikverkets yttrande, daterat 2018-10-19.

Ett PM angående förslaget förväntade trafikslutring har tagits fram och redovisas i planbeskrivningen.

Buller

Fastigheten är bullerutsatt. Trafikverket och Länsstyrelsen förutsätter att inomhusnivåer inte överskrider de nivåer som anges i Boverkets byggregler (BBR) för att förebygga risk för olägenhet för människors hälsa.

Bullerkartor har förts in i planbeskrivningen. Inomhusnivåerna kan klaras byggnadstekniskt, detta säkerställs i bygglovsprövningen.

Skyfall och översvämning

Planbeskrivningen konstaterar att det inte föreligger någon risk för översvämning med hänsyn till vattendrag/höga flöden då planområdet ligger ca 4,1 m över högsta högvattennivå. Extrem nederbörd/skyfall är något som kan orsaka problem redan idag och som förväntas bli vanligare och intensivare i framtiden. Konsekvenserna av ett skyfall, minst ett 100-årsregn, bör nämnas i planen där också planens eventuella påverkan på området utanför planområdet behöver ingå.

Dialog har förts med VA-avdelningen angående kapaciteten på dagvattenhanteringen vid järnvägsundergången vid Stråbles allé. En text har lagts till i planbeskrivningen som förtydligar denna fråga.

Övriga synpunkter

Plankartan följer inte Boverkets rekommendationer. Se Lantmäteriets yttrande, daterat 2018-11-05.

Behovsbedömning

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

2. Trafikverket

Vibrationer

I planbeskrivningen uppger man att vibrationer från Västra stambanan kan uppträda inom planområdet. Trafikverket har också uppmärksammat att närområdet är utsatt för vibrationer, och har på närliggande fastighet Bladet 5 uppmätt särskilt höga vibrationsvärden. Trafikverket anser därför att man för detaljplaneläggning på denna fastighet behöver genomföra en vibrationsutredning för att utreda om tänkt bebyggelse på platsen är lämplig.

Vid byggnation i närheten av järnväg är det viktigt att tillse att riktvärden för vibrationer inte överstigs. Trafikverket anser att i utrymmen där människor stadigvarande vistas ska 0,4 mm/s vägd RMS inte överstigas (TDOK 2014:1021).

Buller

Fastigheten är bullerutsatt. Trafikverket förutsätter att inomhusnivåer inte överskrider de nivåer som anges i Boverkets byggregler (BBR) för att förebygga risk för olägenhet för människors hälsa.

Risk

Trafikverket vill uppmärksamma kommunen på att eventuella skydds/riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras på Trafikverkets fastighet. Trafikverket hänvisar i övrigt till Länsstyrelsens bedömning angående risk.

Trafik

Planområdet planeras innehålla cirka 110 arbetsplatser och ca 30 parkeringsplatser. Vilken trafikmängd kommer planområdet att alstra? Hur påverkar detta korsningen med E20 vid Svearondellen? Trafikverket anser att detaljplanen behöver beskriva vilken trafikpåverkan planen kan förväntas ge upphov till.

Kommentar

Aktuella planbestämmelser har justerats utifrån synpunkterna.

Se kommentar till Länsstyrelsen.

Se kommentar till Länsstyrelsen.

Se kommentar till Länsstyrelsen under "Farligt gods".

Se kommentar till Länsstyrelsen.

3. Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Fastighetsbildning

Vem betalar kostnaden för fastighetsreglering hos Lantmäteriet?

Grundkarta

Angivelse om aktualitetsdatum för fastighetsredovisningen resp för övriga detaljer i grundkartan saknas.

Plankartan följer inte Boverkets rekommendationer

- 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.
- Bestämmelsen för punktprickad mark är inte formulerad enligt rekommendationerna.
- Bestämmelsen för korsprickad mark är inte formulerad enligt rekommendationerna.

Övriga frågor

Utan några fastighetsindelningsbestämmelser/ bestämmelse om minsta tomtstorlek kan Hinden 7 delas in i fler fastigheter. Om Hinden 7 delas in i fler fastigheter, är det tillräckligt tydligt med utnyttjandegraden (tillåten byggrätt)?

4. Statens geologiska institut (SGI)

I geoteknisk PM [2] har stabiliteten mot Strähles alle utretts för befintliga och planerade förhållanden.

Stabiliteten har kontrollerats med partialkoefficientmetoden enligt IEG:s rapport 6:2008.

Vid val av delfaktorn n_3 har värde 1,0 valts med motiveringen ”2-3 metoder, liten spridning i resultat”. SGI delar bedömningen att resultatspridningen mellan konförsök och utvärderade CPT-sonderingar minskar mot djupet men noterar att spridningen är större mellan nivåerna ca +57 till +61, vilket i beräkningarna motsvarar *Lera 1*. Då majoriteten av glidytonerna går i detta lager är valt värde på odränerad skjuvhållfasthet betydelsefullt. Valt värde på c_u inom denna zon är viktad mot CPT-sonderingarna, resultat från konförsök ligger ca 25-45 % lägre än

Kommentar

Planbeskrivningen har justerats, genom ett förtydligande av detta.

Aktualitetsdatum för grundkartan har lagts till på plankartan.

Aktuella planbestämmelser har justerats utifrån synpunkterna.

En planbestämmelse om minsta fastighetsstorlek har lagts till i granskningshandlingen.

Se kommentar till Länsstyrelsen.

det valda värdet. I Skredkommissionens rapport 3:95 anges följande avseende bedömning av hållfasthetsvärden från CPT-sondering:

”... hållfasthetsvärden bör inte användas utan kompletterande undersökningar om de inte är så höga att det klart framgår att inga stabilitetsproblem föreligger” (s. 5.17).

Baserat på spridningen i härledda värden anser SGI att CPT-resultaten inte kan betraktas som verifierade med en annan metod i enlighet med ovanstående anvisning. SGI anser därför att en revidering erfordras av stabilitetsutredningen med avseende på val av odränerad skjuvhållfasthet.

Som gränsvärde för tillfredställande stabilitet har $F_{EN} \geq 1,0$ valts, vilket motsvarar säkerhetsklass 2 (SK2). I IEG:s rapport 6:2008 hänvisas till Trafikverkets krav om att tillämpa säkerhetsklass 3 (SK3) för stabilitetsberäkningar i kvicklereområden. I IEG:s rapport 4:2010 anges att gränsvärden för totalsäkerhetsfaktorn ska väljas i det ”övre spannet”, vilket för detaljerad utredningsnivå innebär som lägst $F_e = 1,6$. SGI anser därför att stabilitetsberäkningar ska utföras i säkerhetsklass 3 vid förekomst av kvicklera.

Vid stabilitetsberäkning med partialkoefficientmetoden (IEG 6:2008) används dimensionerande laster. SGI anser att lastrestriktioner i plankartan ska införas som karakteristiska laster, vilket innebär att en lämplig reduktion för tillåtna laster ska göras i planbestämmelsen.

SGI noterar att beräknad säkerhetsfaktor i sektion S2 för planerade förhållanden är högre i kombinerad analys än i odränerad analys, vilket inte är möjligt när lastförhållandena är desamma. I beräkningen för sektion S1 för befintliga förhållanden i kombinerad analys avviker indata i jordlagret Le 1 från valet i PM, detsamma gäller för jordlagrena Le 1 och Le 2 för samma sektion och lastfall i odränerad analys. SGI anser att indata generellt ska ses över i beräkningarna så att dessa överensstämmer med val och antaganden i PM.

Se kommentar till Länsstyrelsen.

5. Kommunstyrelsen

Kommentar

Beredning

Kommunledningskontoret har i skrivelse den 31 oktober 2018 lämnat följande yttrande:
Kommunledningskontoret ställer sig positiva till detaljplaneförslaget. Kommunen arrenderar idag marken för pendelparking och detta kommer att upphöra i samband med att detaljplanen vinner laga kraft och ska genomföras. Ett marköverlåtelseavtal ska vara undertecknat innan antagande. Arbetsutskottet har behandlat ärendet den 7 november 2018, § 210.

Noteras.

Kommunstyrelsens beslut:

Kommunstyrelsen antar kommunledningskontorets yttrande som sitt eget samrådsyttrande.

Anteckning (Sammanfattning)

Ledamöter tillhörande Socialdemokraterna är positiva till förslaget om en varsam förtätning med kontor, men framhåller samtidigt problematiken att ytterligare pendelparkeringsplatser försvinner runt stationsområdet.

Noteras.

6. Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår att yttra sig i rubricerat ärende.

Noteras.

7. Räddningstjänsten

- Brandvattenförsörjning: Brandpostens förslagna placering uppfyller räddningstjänstens behov.
- Riskutredning: Räddningstjänsten tycker riskbedömningarna är godtagbara samt att åtgärdsförslagen är rimliga.
- Räddningstjänstens tillgänglighet till fastigheten: Enligt ritningarna tolkar räddningstjänsten att tillgängligheten är godtagbar.

Noteras.

8. Skanova

Inget att invända mot förslaget.

Noteras.

9. Svenska kraftnät

Inget att erinra mot upprättat förslag.

Noteras.

Västtrafik ser positivt på utbyggnad i anslutning till befintlig kollektivtrafik.

Genom att utveckla bostäder och verksamheter i närheten av befintlig kollektivtrafik ges förutsättningar för att resa hållbart och på så sätt bidra till en hållbar samhällsutveckling.

I planbeskrivningen anges att:

”Pendeltåg till Göteborg avgår en gång per halvtimme på morgnar och eftermiddagar måndag-fredag och tar 30-40 min. Utöver det avgår även lokalbussar, samt regionaltåg.”

Västtrafik uppmanar hänvisning mot möjligheten att nå området med kollektivtrafik. Planområdets lokalisering möjliggör för resor med kollektivtrafiken, eller gång och cykel för kortare resor. Kollektivtrafikförsörjningen i området är god och genom lokal- och regionaltrafik nås såväl staden som omgivande områden längs västra stambanan. Detaljförutsättningarna för trafiken föränderliga och kan med fördel beskrivas övergripande.

Synpunkten noteras.

11. Ägare till Hinden 1 (i sin helhet)

Här kommer några av våra synpunkter angående förslaget att bygga ett enormt kontorskomplex på tomten Hinden 7

Vi bor i fastigheten Hinden 1 och den tilltänkta byggnaden passar inte in i ett gammalt villaområde som Sörhaga är. Byggnaden är alldeles för stor och modern, den kommer att överskugga vårt hus och vi blir instängda. Ingen trevlig tanke för oss att få 100-tals människor som tittar in på oss i vårt hem från sina kontor. Kan ni garantera att värdet på vårt hus inte sjunker om närmaste grannen blir denna koloss med över 100 arbetsplatser Kan ni garantera att det inte blir mer skakningar från järnvägen om man gräver ut för att göra ett p-garage under byggnaden, det är redan nu kännbart eftersom det finns så mycket lera i marken.

Det blir mycket trafik in på Gustav Adolfsgatan för att komma till Hinden 7, korsningen GA-gatan och Viktoriagatan är redan nu hårt ansatt och flera trafikolyckor har redan inträffat där.

Fastigheten Hinden 7 har ett väldigt centralt läge i Alingsås, och ligger nära järnvägsstationen. Detta tillsammans med en politisk vilja att utveckla företagandet i kommunen och bygga fler kontor gör att fastigheten har bedömts som passande för detta ändamål. Alingsås växer, och det gör att bebyggelse med lägre täthet i vissa fall får samsas med bebyggelse med högre täthet.

Byggnadens omfattning och utformning är en viktig fråga då den ligger på gränsen till Sörhaga. Tillsammans med bl.a. plan- och bygglovschef, stadsarkitekt, byggnadsantikvarie, och bygglovshandläggare, har det bedömts att förslaget är tillräckligt anpassat till kulturmiljön samtidigt som det har givits ett eget tidstypiskt formspråk. Gällande vibrationer så har en vibrationsutredning genomförts som visar att Hinden 7:s värden understiger riktvärdet 0,4 mm/s RMS. Samhällsbyggnadskontoret bedömer att sannolikheten att byggnaden och dess källargarage kommer påverka vibrationerna på omkringliggande fastigheter, är liten.

Fastigheten används idag som pendelparkering med ca 30 platser. Föreslagen kontorsbyggnad kommer att ha marginellt färre platser. Avfalls- och postfordon etc.

Observera att all utryckningstrafik med ambulans går där förbi. Hur ställer sig räddningstjänsten till att komma åt Hinden 7, inte lätt när det är trafikstockning i korsningen.

Hur kommer det sig att just Tommy Byggare får tillgång till marken,? Har det varit offentlig upphandling? Marken är väldigt värdefull för kommande behov t.ex. utbyggnad av korsningen Viktoriagatan Västra Ringgatan, som i dagsläget är akut, och varför inte ha kvar lite grönområden som gör staden vackrare och bryter av mot gator och järnväg. Lägg denna kontorsbyggnad på ett annat ställe än i vårt vackra Sörhaga, vi föreslår den tomma platsen Göteborgsvägen - Stråles Alle' där det tidigare varit en biltvätt. Där skulle den passa mycket bättre eftersom det redan är ett industriområde och närheten till pendelstationen finns kvar.

Glöm inte vad som skrivits om den kulturhistoriska miljön i Sörhaga:

Välbevarad och tidstypisk bebyggelse från 1910-30-talen med många fina arkitektoniska detaljer. Viktig miljö för att spegla samhällets utveckling bland annat ur ett stadsplaneperspektiv. Kvarteren har högt kulturhistoriskt och miljömässigt värde utifrån att de uppvisar en homogen bebyggelse med några få moderna inslag. Flera byggnader har ursprungliga fasadpaneler, fönster, dörrar, glasverandor, burspråk, takmaterial, torn, farstukvistar samt unika detaljer på foder och eventuella lisener. De olika delarna är viktiga att bevara för att bibehålla områdets helhet och karaktär.

12. Ägare till Hinden 6 (i sin helhet)

Det är häpnadsväckande att man på ledande positioner inom den kommunala förvaltningen ens överväger att sälja Hinden7. Här har man en unik möjlighet att ta ett samlat grepp och få en optimal trafiklösning (Hinden7+Albano) för Alingsås stad och dess invånare framöver. En visionär lösning som skulle kunna sätta Alingsås på kartan när det gäller stadsutveckling och stadsplanering! Ett nav mitt i centrum med tillfartsvägar åt alla håll och parkeringsmöjligheter för besökare till Stadskärna, Lasarett, skolor, Tingshus, pendeltåg och för de

trafikerar redan gatan, så den enda ökningen bedöms vara varutransporter. Räddningstjänsten har inga sunpunkter på förslaget (se deras yttrande ovan).

För att få svar på denna fråga bör ni kontakta fastighetsägaren Fabs (Alingsåshem) som ämnar sälja fastigheten.

I detta fall har det tagits ett politiskt beslut att detaljplaneprov aktuell fastighet utifrån inkommen ansökan från exploatören. Det är då Samhällsbyggnadskontorets uppdrag att pröva denna ansökan i detaljplan för just denna fastighet.

Samhällsbyggnadskontorets Byggnadsantikvarie, som har varit med och tagit fram Kulturmiljöprogrammet, där detta stycke ingår, har varit med i bedömningen av föreslagen byggnad och formuleringen av planbestämmelserna kring byggnadens utformning.

För att få svar på denna fråga bör ni kontakta fastighetsägaren Fabs (Alingsåshem) som ämnar sälja fastigheten.

presumtiva hyresgäster i de 5000 kvadratmeter kontor i Kabomhuset som det kommunala bolaget Fabs, numera Alingsåshem, planerar. Det är ansvarslöst att inte göra något åt trafiksituationen vid denna enda infart till Alingsås, som dessutom belastas av akuta ambulanstransporter och ibland helt blockeras av stora nederbördsmängder!

Interna synpunkter på samrådshandlingen

Mellan samråd och granskning har, utöver samrådsmöte och inkomna synpunkter, även interna överläggningar förts på Samhällsbyggnadskontoret. Dessa överläggningar har lett till mindre ändringar och förtydliganden av planförslaget.

Bland annat framkom det att vyerna bör tas bort från plankartan för att inte låsa utformningen till ett specifikt projekt. Dessa vyer finns istället i planbeskrivningen som till skillnad från plankartan inte är juridiskt bindande.

Även egenskapsbestämmelsen gällande *markens anordnande och vegetation* bör kompletteras med att träd får avverkas då det är sjukt, skadat, eller riskerar skada person eller egendom. Detta för att undvika problem längre fram om någon utav dessa händelser skulle inträffa.

Sammanfattning och revideringar

Yttranden från totalt tolv olika sakägare inkom under samrådstiden, varav sex med anmärkning på förslaget. Med anledning av framförda synpunkter har samhällsbyggnadskontoret gjort en del revideringar av plan- och illustrationskarta, samt planbeskrivning.

Revideringar efter samråd:

- Tillagd planbestämmelse om minsta fastighetsstorlek
- Förtydligade utformningsbestämmelser att byggnadsvolymer ska förhålla sig till kulturmiljön Sörhaga
- Borttagen planbestämmelse för högsta antalet våningar
- Reviderad geoteknisk utredning inklusive planbestämmelser för maximal markbelastning
- Kompletterad riskutredning
- Vibrationsutredning framtagen
- Förväntad trafikstring förtydligad
- Illustrationsbilder borttagna från plankartan
- Bullerkartor över befintlig situation tillagd i planbeskrivning
- Internt framtagen solstudie tillagd i planbeskrivning
- Text angående skyfall tillagd i planbeskrivning
- Redaktionella ändringar i plankarta och planbeskrivning

Sakägare med skriftliga synpunkter som inte tillgodosetts i granskningshandlingen

- Ägare till Hinden 1 (*Anser att föreslagen byggnation är olämplig på fastigheten*)
- Ägare till Hinden 6 (*Bör finnas ett helhetsgrepp kring trafiksituationen i området*)

Synpunkter på granskningshandlingen

1. Länsstyrelsen

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

Kommentar

Noteras.

2. Trafikverket

I planbeskrivningen finns det en felaktig hänvisning gällande beräkningsmodellen som används i vibrationsutredningen, detta bör förtydligas.

I övrigt har Trafikverket har inga synpunkter att framföra i granskningen men vill dock inför framtida vibrationsutredningar informera om att det finns brister i vibrationsutredningen.

Planbeskrivningen har justerats.

3. Lantmäteriet

Delar av planen som bör förbättras

Grundkarta

Aktualitetsdatum för grundkartan är något föråldrad (2017-11-29). Det är viktigt att grundkartan är aktuell i varje steg av planprocessen för att det ska vara lätt att överblicka de förutsättningar som finns för planläggningen.

Grundkartan har ersatts med en aktuell version.

Delar av planen som skulle kunna förbättras

Plankartan

Upplysningar hör hemma i planbeskrivningen. Plankartan bör reserveras för juridiskt gällande planbestämmelser med lagstöd.

Upplysningarna har tagits bort från plankartan.

Planbestämmelse om huvudmannaskap

Kommunen är enligt huvudregeln i 4 kap. 7 § PBL huvudman för allmänna platser. Enbart om det finns särskilda skäl för det samt att kommunen genom administrativ planbestämmelse anger att huvudmannaskapet ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser blir huvudmannaskapet enskilt. Detta innebär att det inte behövs någon planbestämmelse vid kommunalt huvudmannaskap.

Planbestämmelsen om huvudmannaskap har tagits bort från plankartan.

I geotekniskt PM [2] har stabilitetskontrollen reviderats. SGI instämmer med de revideringar som har gjorts. Ändringarna avser justerat val av odränerad skjuvhållfasthet i lerlagrets över del, valt gränsvärde för tillfredsställande säkerhet $F_{EN} \geq 1,1$ motsvarande säkerhetsklass 3 (SK3), översikt av indata i stabilitetsberäkningarna.

Införda lastrestriktioner i plankartan har korrigerats från dimensionerande till karakteristiska laster, SGI instämmer med denna korrigerings.

SGI noterar att sökområdet för glidytor i sektion S2 (Entry and Exit) är begränsat och att beräknad kritisk glidyta utgår från sökområdets bakkant. Det är därmed oklart om det finns glidytor bakom den redovisade glidytan med lägre säkerhet. Detta har betydelse eftersom den beräknade säkerhetsfaktorn ($F_{EN} = 1,12$) har små marginaler till gränsvärdet för tillfredsställande stabilitet, d.v.s. $F_{EN} = 1,1$. För att kunna konstatera om redovisad glidyta är kritisk för sektionen anser SGI att beräkningarna behöver revideras med en utökning av sökområdet.

Den geotekniska utredningen har reviderats liksom lastrestriktionerna i plankartan.

5. Västtrafik

Synpunkt lämnad 1/3

Detaljförutsättningarna för kollektivtrafiken förändrerliga och kan med fördel beskrivas övergripande. Västtrafik har inga ytterligare synpunkter på den föreslagna planen.

Synpunkten noteras.

Synpunkt lämnad 4/3

Kommunen har justerat handlingen efter våra kommentarer om närmsta hållplats, till Lilla torget. Västtrafik har inga ytterligare synpunkter på den föreslagna handlingen.

Noteras.

6. Alingsåshem

Planbeskrivningen

Sidan 2 "Markägare"

Det är Fabs AB som är lagfaren ägare till Hinden 7.

Planbeskrivningen har justerats.

Sidan 3 ff ”Biotopskydd alléer”

Det är angett i planbeskrivningen att rotsystemet till trädet inom planområdet inte får påverkas.

Bestämmelsen i plankartan (se även under våra synpunkter på plankartan) innebär stort utrymme för tolkningar. I planbeskrivningen, som inte är juridiskt bindande men som ändå får anses vägledande när det uppstår frågetecken kring en otvetydig planbestämmelse innebär, bör det tydligare framgå att genomförbarheten av den nya detaljplanen inom ekonomiskt försvarbara ramar är prioriterat. I första hand bör dock formuleringen i plankartan mildras så att inte marklov erfordras.

I planbeskrivningen finns resonemang om att genomförbarheten kan försvåras (stycke 2 under avsnittet om biotopskydd - alléer) utan att detta följs upp med adekvat utformade planbestämmelser.

Sidan 17 ff ”Genomförande”

Den fastighetsrättsliga konsekvensbeskrivning kan förtydligas gällande koppling och konsekvensanalys av plankartans bestämmelser om minsta fastighetsstorlek (som tillkommit efter samrådet). Bestämmelsen om minsta fastighetsstorlek riskerar ge en detaljplan som är svår att genomföra.

Syftet med bestämmelsen torde vara att förhindra en uppdelning av området i ”för små” fastigheter men övriga bestämmelser i plankartan är i stora delar där för att skapa just känslan av småskalighet varför bestämmelsen om minsta fastighetsstorlek motverkar syftet med gestaltningen och därför helt bör tas bort från detaljplanen.

Plankartan

Bestämmelse om minsta fastighetsstorlek bör tas bort, alternativt minskas till en storlek som inte riskerar planens genomförbarhet. Bestämmelsen ”n₁” bör omformuleras så att marklov inte krävs. Om det i byggskedet visar sig att rotsystemet berörs kan krav om ett marklov riskera stoppa byggnationen om marklov inte medges. Se hellre till syftet med planen framför att skapa utrymme för efterföljande tolkningar som inte följer syftet med planen.

7. Ägare till Hinden 1 (i sin helhet)

Vi anser att kontorsbyggnaden är felplacerad, detta är ett villakvarter och inte ett industriområde. Det stämmer inte in med övrig bebyggelse i Sörhaga. Det finns inte ett hus till med en sådan modern fasad.

Samhällsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att skyddet av dessa träd är av stor vikt och att marklov därför är nödvändigt vid eventuella åtgärder som kan påverka rotsystemet.

Resonemanget i planbeskrivningen handlar om att skyddade områden bör beaktas för att undvika försvårande av genomförandet. Att ha en bestämmelse om krav på marklov inom ett rimligt avstånd från träden kan anses vara en sådan beaktning för att undvika problem längre fram.

Planbestämmelsen om minsta fastighetsstorlek har tagits bort i antagandehandlingen.

Minsta fastighetsstorlek har tagits bort men kravet på marklov kvarstår enligt argumentationen ovan.

Se Samhällsbyggnadskontorets kommentarer på samrådsyttrandet.

Den betydande storleken gör att vi kommer att titta rakt in i en vägg, våran utsikt försvinner och vi får en hemsk insyn från alla kontor. Vi blir alldeles instängda från fyra håll.

Trafiken kommer att öka med alla anställda och leveranser till och från kontoret. Det kommer att vara fullt med bilar på Gustav Adolfsgatan när nuvarande parkering försvinner eller kommer allmänheten att få parkera på de p-platser som är tilltänkta på Hinden 7?

I dagsläget räcker inte pumparna till i underfarten vid kraftigt regn, (inte länge sen all trafik fick ledas om i flera timmar) detta kommer inte att bli bättre med avrinning från ett så stort hus, översvämningsrisken i underfarten kommer sannolikt att öka.

Det verkar som att träden är mer värda än vad människorna som bor i området är, man känner sig våldtagen och förtryckt av makthavarna.

Vi hävdar att det kommer att bli enorma försämringar för oss och värdeminskning på vår fastighet Hinden 1. Vem ska stå för det? Kommunen eller Tommy Byggare?

De tilltänkta parkeringsplatserna på Hinden 7 kommer att tillhöra kontorsfastigheten och blir således inte längre allmänna. Parkerings- och trafikproblematiken i området är något som Samhällsbyggnadskontoret och även politiker är medvetna om behöver lösas inom en snar framtid.

Dialog har förts med VA-avdelningen angående kapaciteten på dagvattenhanteringen vid järnvägsundergången vid Stråbles allé. En text har lagts till i planbeskrivningen som förtydligar denna fråga.

Samhällsbyggnadskontoret beklagar att ni känner så i detta fall, men vill samtidigt förtydliga att fastigheten Hinden 7 ligger centralt och att staden Alingsås växer vilket skapar ett behov av att förtäta vissa delar. Detta gör att det kan uppstå konflikter i gränslandet mellan småskalig och en mer storskalig bebyggelse.

Samhällsbyggnadskontoret bedömer att förslaget skapar en viss olägenhet för er, men inte en betydande olägenhet. Betydande olägenhet kan uppstå t.ex; om byggrätten minskas, användningen av fastigheten försvåras, eller på grund av störningar i form av buller, lukt, eller ljus, etc.

Interna synpunkter på granskningshandlingen

Efter granskningen har, utöver inkomna synpunkter, även interna överläggningar förts på Samhällsbyggnadskontoret, och även med Kommunledningskontoret. Dessa överläggningar har lett till mindre ändringar och förtydliganden av planförslaget.

Bland annat framkom det att bestämmelsen om minsta fastighetsstorlek ställer till problem vid bygglovsprövningen före fastighetsregleringen är genomförd. Denna bestämmelse bör därför tas bort. För att förtydliga byggrätten vid en eventuell fastighetsdelning (enligt Lantmäteriets samrådsyttrande daterat 2018-11-05) så bör bestämmelsen om utnyttjandegrad, utöver maximal byggnadsarea i kvadratmeter, kompletteras med andel av fastighet. Ett sådant tillägg ändrar inte den maximala byggrätten.

I den befintliga planen från 1984 består planområdets norra gräns av ett utfartsförbud mot Viktoriagatan. Detta föreslås fortsättningsvis gälla genom att det säkerställs i den nya planen. Eftersom utfartsförbud inte bör ligga i plangräns så krävs det att en remsa av "allmän plats, Gata" tas med i planområdet. Inga nya bestämmelser tillkommer i denna remsa jämför med gällande plan, förutom den egenskapsbestämmelse under "Markens anordnande och vegetation" som skyddar träden, som även finns på kvarteretsmarken intill.

Samhällsbyggnadskontoret bedömer att dessa ändringar inte räknas som väsentliga och har inte en negativ påverkan på sakägare. Således görs bedömningen att en ny granskning av planförslaget inte är nödvändig.

Sammanfattning och revideringar

Yttranden från totalt sju olika sakägare inkom under granskningstiden, varav fyra med anmärkning på förslaget. Med anledning av framförda synpunkter har samhällsbyggnadskontoret gjort en del revideringar av plan- och illustrationskarta, samt planbeskrivning.

Revideringar efter granskning:

- Borttagen planbestämmelse om minsta fastighetsstorlek för att möjliggöra genomförandet av planen.
- Planbestämmelse om utnyttjandegrad förtydligad genom att utöver maximal byggnadsarea i kvadratmeter även inkludera andel av fastighet. (Maximal byggrätt förändras inte i och med detta tillägg)
- Tillagd planbestämmelse om utfartsförbud längs planområdets norra gräns. Detta kräver att en remsa av ”allmän plats, Gata” tas med i planområdet med tillhörande egenskapsbestämmelser (utfartsförbud bör ej ligga i plangräns). Anledningen är att det redan finns ett utfartsförbud i befintlig detaljplan från 1984, så detta är ett endast ett förtydligande i den nya detaljplanen att ett sådant förbud fortsättningsvis ska gälla.
- Tillagda planbestämmelser om krav på ventilation och utrymningsväg bortvänd från Västra stambanan.
- Borttagen planbestämmelse om huvudmannaskap då den är överflödigt i detta fall.
- Upplysningar borttagna från plankartan
- Reviderad geoteknisk utredning samt reviderade lastrestriktioner på plankartan.
- Redaktionella ändringar i plankarta och planbeskrivning.

Sakägare med skriftliga synpunkter som inte tillgodosetts i antagandehandlingen

- Ägare till Hinden 1 (*Anser att föreslagen byggnation är olämplig på fastigheten*)
- Alingsåshem (*Anser att planbestämmelsen om marklov bör omformuleras så att marklov ej krävs*)

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslås besluta att anta detaljplanen.

Plan- och bygglovsavdelningen

Cecilia Sjölin
Tf. Enhetschef för Planenheten

Johan Delvert
Planarkitekt