
Detaljplan för Alingsås, Bostäder vid Vardsjövägen, Södra området

Granskningsutlåtande 2, 2022-08-09

Samrådsskede

Förslag till rubricerad plan har under 2012-12-21 – 2013-01-22 varit föremål för samråd. Länsstyrelsen, Lantmäteriet, sakägare och övriga berörda gavs tillfälle till samråd genom en Kallelse/Underrättelse daterad 2012-12-20 och ett samrådsmöte 2013-01-10.

Granskningskede

Efter revidering har förslaget varit tillgängligt för granskning under tiden 27 november - 19 december 2013. Samhällsbyggnadskontoret har nedan sammanfattat i första hand de synpunkter som berör plankartan (det juridiskt bindande dokumentet). Kontorets förslag till revideringar av plankartan framgår också (samt vissa revideringar av illustrationskartan och planbeskrivningen).

Granskning nr 2

Efter revidering har förslaget varit tillgängligt för granskning under tiden 18 februari – 11 mars 2021. Samhällsbyggnadsförvaltningen har nedan sammanfattat i första hand de synpunkter som berör plankartan (det juridiskt bindande dokumentet). Förvaltningens förslag till revideringar av plankartan framgår också (samt vissa revideringar av illustrationskartan och planbeskrivningen).

Följande skriftliga yttranden har inkommit (om anmärkningar finns mot den kommande juridiskt bindande plankartan, har detta markerats med ett x):

Myndigheter, nämnder m.fl.:	Anmärk.
1. Länsstyrelsen, 2021-03-11	-
2. SGI, 2021-03-10	-
3. Kommunledningskontoret, 2021-03-11	-
4. Miljöskyddskontoret, 2021-03-25	X
5. Lantmäteriet, 2021-03-08	-
6. Trafikverket, 2021-03-03	-
7. Svenska kraftnät, 2021-03-08	-
8. Skanova, 2021-02-18	-
9. Västtrafik, 2021-02-02	-
10. Naturskyddsföreningen, 2021-03-09	X
11. Alingsås & Vårgårda Räddningstjänstförbund, 2021-03-10	X

Sakägare

-

Bostadsrättsinnehavare och hyresgäster

Övriga

- | | |
|------------------------------------|---|
| 12. Boende Varsjövägen, 2021-03-11 | X |
| 13. Boende Tistelvägen, 2021-03-10 | X |
| 14. Boende i området, 2021-03-09 | X |
| 15. Boende Tistelvägen, 2021-03-10 | X |

1. Länsstyrelsens hela yttrande citeras nedan:

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att bebyggelsen kan bli olämplig med hänsyn till människors hälsa, risken för erosion, översvämning, samt att Miljökvalitetsnormer inte följs. Detta 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

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Mellankommunal samordning blir olämplig.
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser
- Bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors säkerhet eller till risken för olyckor.

Länsstyrelsen anser däremot att nedanstående ingripandegrunder enligt 11 kap 10§ PBL måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Stabilitet

Länsstyrelsen och SGI anser att det saknas information om hur marklastningarna har beaktats i beräkningarna samt vilket underlag som legat till grund för avgränsningen av fastmarksområdet för slänten utanför planområdets nordvästra gräns. Släntens stabilitet och påverkan på planområdet behöver klarläggas i planskedet. Risken för blocknedfall behöver också förtydligas ytterligare. För vidare vägledning se SGI:s yttrande, daterat 2021-03-10.

Risk för översvämning- Skyfall

Kommunen beskriver att den planerade bebyggelsen enligt översiktlig skyfallsöversikt inte påverkas av skyfall, men att det finns lågpunkter i intilliggande fastighet Tuvebo 1 :69 som kan översvämmas vid 100-årsregn.

Kommunen beskriver dock inte hur översvämningsrisken för intilliggande fastigheter påverkas av att andelen ytor inom planområdet

Utredningar för att klargöra planområdets lämplighet har tagits fram till antagandet.

Risker för stabilitet och blocknedfall har utretts enligt SGI:s synpunkter och redovisas i ett geotekniskt och ett bergtekniskt PM. Planbeskrivningen är uppdaterad.

En dagvattenutredning och skyfallsanalys är framtagen med ett förslag på helhetslösning för dagvattenhanteringen. Dagvattenutredningen har utgått från kommunens dagvattenstrategi. Planbeskrivningen är uppdaterad.

ökas. En sådan beskrivning behöver kommunen komplettera underlaget med. Om översvämningensrisken ökar för intilliggande fastigheter behöver åtgärder, som åtminstone kompenserar för riskökningen, införas och säkerställas.

Notera att dimensionerande händelse ska vara minst ett klimatanpassat 100-årsregn vilket inte framgår av planbeskrivningen. Förutom att bebyggelsen behöver skyddas är det också viktigt att tillgängligheten till byggnader säkerställs, bl.a. för räddningstjänst. Detta behöver också belysas i planbeskrivningen.

Kommunen tar upp att det bör undvikas att lägga bebyggelsen i lågpunkter instängda områden och i naturliga avrinningsstråk. Det framgår inte hur dessa åtgärder säkerställs. Kommunen behöver så långt som möjligt säkerställa översvämningrelaterade åtgärder. Om en åtgärd inte kan säkerställas i plankartan kan det tydliggöras exempelvis i genomförandebeskrivningen hur åtgärden säkerställs.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen efterfrågade i samrådsskedet en tydlig redogörelse för dagvattenhanteringen och kan inte se att en sådan tagits fram.

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen avser att följa den dagvattenstrategi som tagits fram men det behöver säkerställas att den går att tillämpa i den aktuella planen.

Planbeskrivningen saknar redogörelse för hur miljökvalitetsnormer för vatten och utpekad vattenförekomst Mjörn som ligger drygt 1 kilometer nedströms, påverkas. Kommunen behöver komplettera planbeskrivningen med beskrivning av planens påverkan på närliggande vattenförekomster.

Buller

Planområdet ligger mindre än 100 meter från E20, vilket är en starkt trafikerad väg. Länsstyrelsen och Trafikverket saknar en adekvat bullerutredning. Bullerutredningen behöver utgå ifrån prognosår 2040. Kommunen behöver därefter redovisa hur bullervärdena kan uppnås, att enbart ha planbestämmelse om högsta bullervärden är inte tillräckligt för att säkerställa människors hälsa. Det bör i planen även göras möjligt att vid behov sätta upp bullerskydd.

En dagvattenutredning och skyfallsanalys är framtagen med ett förslag på helhetslösning för dagvattenhanteringen. Dagvattenutredningen har utgått från kommunens dagvattenstrategi. Planbeskrivningen är uppdaterad avseende Miljökvalitetsnormer för vatten.

En bullerutredning med utgångspunkt ifrån prognosåret 2040 är framtagen. Den visar på att bullervärdena inte är så pass höga att de äventyrar människors hälsa och säkerhet. För nio av de tilltänka villorna placeras minst hälften av bostadsrummen mot fasad med ljuddämpad sida, enligt Boverkets allmänna råd 2008:1. Störningsskydd för buller regleras med egenskapsbestämmelse m_1 och m_2 i plankartan. Planbeskrivningen är uppdaterad.

Synpunkter på granskningshandlingen

Farligt gods

Enligt länsstyrelsen är Farligt gods-frågan tillräckligt hanterad.

Strandskydd

Det är svårt att bedöma exakt vart strandskyddet går i förhållande till plankartan. Enligt länsstyrelsen ser det ut som att den går precis i gränsen. Så länge plankartan inte berör strandskyddet så har vi inga ytterligare synpunkter utifrån strandskyddet.

Strandskyddet går i gräns med planområdet.

Anslutning

Trafikverket är väghållare för Vardsjövägen. Samråd med Trafikverket behöver ske i samband med projektering och genomförande av anslutningen. Det behöver vidare säkerställas att dagvatten inom planområdet inte påverkar Vardsjövägens diken. Se Trafikverkets yttrande, daterat 2021-03-03.

Noteras.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopskydd

Länsstyrelsen noterade i samrådskedet att åkerholmar kanske berörs. Det nämns inget om dessa åkerholmar berörs eller ej eller om ansökan har skickats till länsstyrelsen. Fortsatt gäller att om biotoper inom jordbruksmark berörs av det generella biotopskyddet krävs en prövning om det sker ingrepp i en biotop eller i anslutning som påverkar biotopen. En ansökan om biotopskydds dispens görs till länsstyrelsen och bör göras innan planen antas.

Planområdet är inventerat och kommunens bedömning är att inga åkerholmar berörs av planförslaget. Ett eventuellt odlingsröse har dock påträffats och en ansökan om biotopskyddsdispens ska göras till Länsstyrelsen.

Fornlämningar

Arkeologisk utredning är genomförd, inga fornlämningar påträffades inom planområdet.

2. SGI

Enligt plan- och bygglagen ska, vid planläggning, hänsyn tas till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, översvämning och erosion. Med hänvisning till 2 kap 4–5§ i PBL anser SGI att geotekniska aspekter såsom säkerhetsfrågor avseende skred, ras och erosion ska klarläggas i planskedet.

Noterat. Risker för olyckor, översvämning och erosion för det norra området avhandlas inom ramen för Detaljplan för Alingsås, bostäder vid Varsjövägen, norra området.

SGI har tidigare lämnat synpunkter på ett planförslag gällande aktuellt planområde samt ett område ca 250 m längre norrut. Yttrandena är daterade 2013-01-24 och 2013-10-28 med dnr 5.2-1212-0860.

Geoteknik

I SGI:s yttrande daterat 2013-10-28 framfördes att det i [2] saknas information om hur marklasterna har beaktats i beräkningarna. I bilaga 1:1 och 1:3 har marklaster placerats på mothållande sidan i redovisad glidyta och i bilaga 1:2 har marklasterna påförts endast ca halva markytan inom den pådrivande sidan. Det är därför oklart om det mest ogynnsamma lastfallet har beräknats i [2]. SGI kvarhåller därför synpunkten från tidigare yttrande. Utanför planområdets västra gräns finns en slänt med nivåskillnaden ca 6 m och som enligt plankartans nivåkurvor har brantare lutning än 1: 1.

Denna slänt finns inom ett fastmarksområde enligt ritning G 101 i [3]. I de översiktliga planeringsunderlagen (SGU:s yjordartskarta) anges slänten finnas inom ett lermarksområde. SGI efterfrågar ett förtydligande om vilket underlag som ligger till grund för avgränsningen av fastmarksområdet.

En tydligare avgränsning av fastmarken erfordras vid denna västra planområdesgräns så att det går att bedöma om hela slänten eller endast delar av slänten utgörs av fastmark. SGI vill även upplysa om att oavsett om slänten utgörs av fastmark eller ej så kan släntlutningen 1: 1 innebära otillfredsställande stabilitet om jorddjupen är tillräckligt stora. SGI anser därför att släntens stabilitet och påverkan på planområdet ska klargöras i planskedet.

Bergteknik

Fortsatt är det oklart för SGI om block vid lokal 11 (enligt plan 102 i [2]) kan utgöra en risk för planområdet och dess boende. Det behöver tydliggöras. Om åtgärd krävs för att stabilisera den aktuella slänten behöver det finnas rådighet över aktuell mark.

I övrigt har SGI inga ytterligare bergtekniska synpunkter på fortsatt planläggning.

3. Kommunledningskontoret

Kommunledningskontoret har ingen erinran mot förslaget.

4. Miljöskyddsnämnden

Trafikbullerutredningen från 2012-05-24 är dock i många stycken inaktuell. I styckena om Trafikförutsättningar beskrivs vilka hastigheter som gäller i områdets närhet från bullerkällan E20. Dessa hastigheter stämmer inte med dagens

Risker för bland annat skred och blocknedfall har utretts enligt SGI:s synpunkter och redovisas i ett geotekniskt och ett bergtekniskt PM. Planbeskrivningen är uppdaterad.

En bullerutredning med utgångspunkt ifrån prognosåret 2040 är framtagen. Den visar på att bullervärdena inte är så pass höga att de äventyrar människors hälsa och säkerhet. För nio av de tilltänka villorna placeras minst hälften

förutsättningar. Det är högre lagstadgad hastighet idag jämfört med trafikbullerutredningens uppgifter vilket bidrar till högre bullernivåer. Trafikmängden har förövrigt förändrats från trafikbullerutredningens framtidsprognos till år 2020. I stycket om Tillämpningsanvisningar beskrivs de tillämpningar av bullervärdena som gällde år 2012. Numera tillämpas förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Buller

Planbeskrivningen skildring av bullersituationen i området bygger på en trafikbullerutredning som är gjord år 2012 med ett framtidsperspektiv till år 2020. Enligt Plan- och bygglagen 1 kap 1 § ska planläggning av mark och vatten och byggande främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer. Att inte utreda bullersituationen med aktuella förutsättningar och med ett framtidsperspektiv, kan knappast överensstämma med Plan- och bygglagens intentioner. Planbeskrivningen saknar också uppgifter om trafikbullernivåerna är beräknade med eller utan en bullerskärm. Plankartans bestämmelse om buller saknar för övrigt gränsvärdet 50 dBA ekvivalent buller vid uteplats.

Naturvård

Planbeskrivningens kapitel 4 om konsekvenser för hållbar utveckling och miljö beskriver bland annat naturmiljön. Bedömningen är att planförslaget är förenligt med de grundläggande bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden och skydd av naturen enligt miljöbalkens kapitel 3 och 7. Det finns inga särskilda intressen vad gäller flora, fauna eller rödlistade arter registrerade inom planområdet, och området har i kommunens översiktsplan inte bedömts som ekologiskt särskilt känsligt.

Miljöskyddskontoret instämmer i att det inte finns några registrerade observationer av särskilt skyddsvärda arter, och att området inte är särskilt känsligt ur ett ekologiskt perspektiv med hänsyn till i artskyddsförordningen listade arter.

Planbeskrivningen saknar en uppdatering av detaljplanens konsekvenser på naturvärden utifrån den framtagna naturvärdesinventeringen (Södra Stadsskogen, Planprogram, Melica, Rev 2019-12-18). Planområdet berörs främst av objekt nr 39 – Blandskog på gamla inägor, och gränisar till objekt nr 40 – Björksumpskog. Båda objekten har i naturvärdesinventeringen be-

av bostadsrummen mot fasad med ljuddämpad sida, enligt Boverkets allmänna råd 2008:1. Störningsskydd för buller regleras med egenskapsbestämmelse m_1 och m_2 i plankartan. Planbeskrivningen är uppdaterad.

Planbeskrivningen är uppdaterad med en beskrivning av detaljplanens konsekvenser på naturvärden.

dömts till naturvärdesklass 4 (visst naturvärde). Objekt nr 39 kommer i stor utsträckning försvinna vid exploateringen.

De värden som finns i form av stor blandning av träslag, bland annat björk, ek och asp med inslag av blivande jätteekar, klenare hassel, tall, hägg och lönn, samt förekomst av grov död ved, kommer att tas ned. Miljöskyddskontorets bedömning är att områdets naturvärden inte är av högsta bevarandevärde, dock kan det vara intressant ur naturvårdsperspektiv att bevara de blivande jätteekarna.

Planbeskrivningen saknar också ett avsnitt om detaljplanens påverkan på ekosystemtjänster. Ett av etappmålen inom Strategi för miljömålet Levande städer är att kommunerna ska ta tillvara och integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter. Förövrigt bör påpekas att det under avsnitt 3 förutsättningar och förändringar, på sidan 7 Naturområde, bör framgå att Stora Vardsjön är ett område med mycket höga naturvärden då det förekommer en stor mängd rödlistade arter runt och i sjön. Sjön är ett mycket värdefullt område för en mängd fåglar och grod- och kräldjur. Förutom det som redan beskrivs att Stora Vardsjön har ett rekreativsvärde, bör det alltså framgå att Stora och Lilla Vardsjöarna har ett mycket högt naturvärde.

Vatten

Planbeskrivningen kapitel 4 om konsekvenser för hållbar utveckling och miljö innehåller ett avsnitt om Miljökvalitetsnormer. I detta avsnitt framgår det inte hur detaljplanen påverkar miljö-kvalitetsnormerna för vatten, då dessa över huvud taget inte omnämns.

En ökad andel hårdgjord yta i området kommer att minska infiltrationen samtidigt som det ökar ytavrinningen och risken för föroreningar till sjöarna i området och till grundvattnet. Stora Vardsjön och Lilla Vardsjön är två vattenförekomster som finns angivna i Länsstyrelsens Vatteninformationssystem Sverige (VISS) dock har ingen av dem ännu fått några miljö-kvalitetsnormer, eller någon statusklassning för ekologisk eller kemisk ytvattenstatus.

Vattnet från dessa rinner till Mjörn som har miljö-kvalitetsnormerna God ekologisk status 2021 och God kemisk ytvattenstatus 2027. Den rådande statusklassningen är måttlig ekologisk status där det är den hydromorfologiska kvalitetsfaktorn som drar ner statusklassningen och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus bland annat

Planbeskrivningen är uppdaterad med en beskrivning av detaljplanens påverkan på ekosystemtjänster.

En dagvattenutredning och skyfallsanalys är framtagen med ett förslag på helhetslösning för dagvattenhanteringen. Dagvattenutredningen har utgått från kommunens dagvattenstrategi. Planbeskrivningen är uppdaterad.

pga. för höga halter av prioriterade ämnen såsom antracen och TBT.

Detaljplanen har inte någon negativ påverkan på uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna för ekologisk status då detaljplanen inte har någon påverkan på konnektiviteten och fiskars möjlighet till förflyttning i vattensystemet.

Det bör dock påpekas att det finns ett försämringsförbud vilket innebär att kvalitetsfaktorer och parametrar som idag har en god status inte får försämrats. Inom detaljplanen bör det därför möjliggöras plats för att tillgodose goda förutsättningar för att minimera och begränsa utsläpp av förorenande ämnen.

Dagvatten och risk för översvämning

I planbeskrivningen står det att det inte föreligger risk för översvämning. Miljöskyddsnämnden vill dock uppmärksamma att den södra delen av fastigheten Tuvebo 1:63 är mycket sankt och i samband med att utfyllnaden gjordes på fastigheten under 2015–2018 har Tuvebo 1:69 belastats hårt med vatten. Vad Miljöskyddskon-toret erfarit genom utredningen av det basiska utsläppet så är Tuvebo 1:69 ställd under vatten blöta delar av året.

Man bör undvika att exploatera de mindre partier av våtmarker som förekommer inom området. De bidrar till en naturlig fördröjning och rening av regn och avrinnande vatten.

Planförslaget innebär nyexploatering av fastigheter. Man kan utgå från att området är i behov av någon form av dagvattenhantering. Man bör innan detaljplanen beslutas utreda hur flödessituationen kommer att se ut vid full utbyggnad av området. Hänsyn ska tas till ökade regnmängder i ett framtida klimat. Det behövs en analys av behovet av att lösa dagvattenhanteringen i ett större sammanhang.

En övergripande dagvattenplan för Stadsskogen anger Stora Vardsjön som en möjlig recipient.

Planhandlingarna anger inte vilken recipient som eventuellt kan beröras av ett dagvattentillflöde. Den närmaste vattenförekomsten, Lilla Vardsjön, hyser mycket känsliga arter. Bland annat finns fridlysta grod- och kräldjur och sällsynta sötvattensmusslor. Därmed bedöms denna recipient vara mycket känslig för föroreningar. Förekomst av våtmarker innebär att det är en recipient känslig för ökad vattenföring.

Plankartan saknar bestämmelser för dagvattenhantering, exempelvis höjdsättning och be-

Dagvattenutredningen beskriver att översvämningensrisken för Tuvebo 1:63 kommer att minska efter genomförandet av detaljplanen.

gränsning av markens hårdgjordhet, att dagvat-
ten från tak- och andra hårdgjorda ytor bör avle-
das ovan mark. Områden och stråk för dagvat-
tenavledning behöver reserveras som ytor för
dagvattenhantering.

Miljöskyddsnämnden anser att dagvattenhante-
ringen behöver utredas mer inför antagande av
denna detaljplan och beskrivas i både planbe-
skrivningen och plankartan där det också behö-
ver anges i kartan var det ska hanteras.

Förorenade områden

Miljöskyddsnämnden har ännu inte fattat beslut i
ärendet om utfyllnad med betong och betongs-
polrester som finns på fastighet Tuvebo 1:63.
När vi har fattat beslut kommer det dröja ytterli-
gare tid innan åtgärder har vidtagits och efter-
kontrollen är klar. Alla markarbeten på Tuvebo
1:63 ska anmälas till miljöskyddsnämnden minst
6 veckor innan planerad start till dess att efter-
behandlingen av området är klar. Det är också
så att inga andra markarbeten får lov att starta
på Tuvebo 1:63 utan anmälan till miljöskydds-
nämnden utöver de avhjälpandeåtgärder som
kommer krävas för att åtgärda betongutfyllna-
den.

5. Lantmäteriet

I samrådet togs frågan upp om utredning gjorts
angående utfartsrätt till Tuvebo 1:67 och 1 :68,
och att denna stängs när planförslaget vinner
laga kraft. Lantmäteriet vill på nytt
uppmärksamma kommunen på detta.

I urklippen nedan visas infartsvägen enligt laga
skiftet då samtliga fastigheter i området
bildades. Enligt laga skiftet gick infartsvägen
igenom Tuvebo 1 :65 fram till Tuvebo 1 :67 och
1:68, vilket den fortfarande ser ut att göra.
Vägen syns svagt i ortofotot nedan.

I planförslaget är det tänkt att bli nya byggrätter
där infartsvägen går idag. Kommunen behöver
därför fundera på hur infarten ska lösas till
Tuvebo 1 67 och 1:68 så att det fungerar även
efter att planen vunnit laga kraft.

I grundkartan saknas redovisning av befintliga
ledningsrätter.

Det gäller ledningsrätt för vatten och avlopp (akt:
1582-157.1) och för starkström (akt: 1582-
162.1).

I plankartan har det avsatts ytor för anläggning
av svackdiken och avskärande diken. Dessa är
markerade med egenskapsbestämmelse n_1 och
 n_2 . Även en egenskapsbestämmelse som
reglerar andelen hårdgjord yta (n_3) är tillagd i
plankartan.

Ett villkor om att inget startbesked får ges innan
åtgärderna har vidtagits är införd i plankartan.

Planbeskrivningen uppdateras med
informationen.

Planbeskrivningen är uppdaterad.

6. Trafikverket

Buller

Enligt samrådsredogörelsen har kommunens bullerutredning tagit höjd för trafikökningar fram till år 2020. Trafikverket har i tidigare yttrande uppmanat kommunen att ta höjd för trafikökningar till åtminstone år 2030 (TRV 2013/89519). Kommunen har inte tagit synpunkten i beaktning och utgår fortsatt från prognosår 2020. Trafikverket vill se en uppdaterad trafikbullerutredning som utgår från prognosår 2040.

Trafikverket vill att det ska säkerställas att bebyggelsen kommer klara kraven enligt bullerförordningen (SFS 2015:216).

Ny anslutning

Trafikverket är väghållare för Vardsjövägen. Samråd med Trafikverkets trafikingenjör behöver ske i samband med projektering och genomförande av anslutningen, enligt tidigare yttrande (TRV 2013/89519).

Risk

Trafikverket vill framhålla att E20 är transportled för farligt gods. Hänsyn till farligt gods ska beaktas för exploatering enligt rekommendationer berörd länsstyrelse anger. Trafikverket vill uppmärksamma att eventuella skyddsåtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras inom vägområdet eller på Trafikverkets fastighet.

Dagvatten

Kommunen måste säkerställa att dagvatten inom planområdet och inte påverkar Vardsjövägens diken på något sätt. Diken, trummor och andra anläggningar för hantering av dagvatten är dimensionerade för vägens behov och inte för exploatering i dess närhet.

Sammantagen bedömning

Trafikverket förutsätter att kommunen i samband med kommande bygglovsprövningar säkerställer att riktvärdena för buller uppfylls för samtliga våningsplan, utifrån prognosår 2040.

I samband med projektering och genomförande av den nya anslutningen mot Vardsjövägen ska samråd ske med Trafikverkets trafikingenjör.

Kommunen ska ta hänsyn till Trafikverkets vägområden, fastigheter och anläggningar gällande risk för farligt gods samt dagvatten.

I övrigt har Trafikverket inget att erinra i detta

En bullerutredning med utgångspunkt ifrån prognosåret 2040 är framtagen. Den visar på att bullervärdena inte är så pass höga att de äventyrar människors hälsa och säkerhet. För nio av de tilltänka villorna placeras minst hälften av bostadsrummen mot fasad med ljuddämpad sida, enligt Boverkets allmänna råd 2008:1. Störningsskydd för buller regleras med egenskapsbestämmelse m_1 och m_2 i plankartan. Planbeskrivningen är uppdaterad.

Noterat.

Inga skyddsåtgärder antas behövas.

En dagvattenutredning har tagits fram.

Noterat

skede. Trafikverket vill ha information om den fortsatta processen, inklusive eventuella beslut.

7. Svenska kraftnät

Inget att erinra mot upprättat förslag.

8. Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Noterat.

9. Västtrafik

I tidigare samrådsskede yttrande vi att avståndet till kollektivtrafik är rimligt för den föreslagna bebyggelsestypen och att resmöjligheter finns för att resa till befintliga skolor samt nå pendeltåg. Samtidigt påpekar vi att den föreslagna bebyggelsen snarare stödjer ett bilberoende än ett långsiktigt hållbart samhälle, med tanke på avstånd till skolor och övrig service. Detta kan med fördel upprepas eftersom det gått en tid sedan planbeskrivningen senast var aktuell, medan förutsättningarna består. Västtrafik har i övrigt inget att erinra.

Noterat.

10. Naturskyddsföreningen

Tyvär har planen, som så ofta, endast schablonmässiga skrivningar om natur och det känns som att vissa textavsnitt tagits rakt av från det tidigare, mer omfattande planförslaget, som togs fram 2011, tex: "Skogsmiljöerna i planområdet består främst av hedekskogar osv". Inom detta begränsade område, ursprungsplanens södra del, finns endast vissa begränsade skogsbestånd som innehåller ek, björk, asp, gran och tall. Vissa delar är sedan tidigare avverkade. Några större almar lär förekomma i planområdet.

En inventering är utförd och inga skogsalmar påträffades inom planområdet. En naturvärdesinventering (Södra Stadsskogen, Planprogram, Melica, Rev 2019-12-18) är framtagen sedan tidigare. Planområdet berörs främst av objekt nr 39 – Blandskog på gamla inägor, och gränsar till objekt nr 40 – Björksumpskog. Båda objekten har i naturvärdesinventeringen bedömts till naturvärdesklass 4 (visst naturvärde). Planbeskrivningen är uppdaterad med beskrivningar av naturvärden vid Vardsjöarna.

Planförfattaren anger att det finns inga intressen vad gäller flora, fauna eller rödlistade arter registrerade inom området. Därför är det angeläget att påpeka att skogsalm är ett trädslag som finns på Artdatabankens lista över hotade arter och som numera betraktas som utrotningshotad och är klassad som akut hotad (CR) på Rödlistan! Vid en sökning på Artportalen förekommer i området dessutom följande fågelarter: grönfink, starkt hotad (EN), rödvingetrast, svartvit flugsnappare, grönsångare, entita och spillkråka, nära hotade

(NT). Alla är rödlistade!

Det bör betonas att de båda närliggande sjöarna, Stora och Lilla Vardsjön med omgivande vassar, fält och skogsbyn, har mycket stora naturvärden. Det är främst den rika fågelfaunan med häckande rörsångare, sävsångare och sävsparv (samtliga rödlistade) samt rörhöna och sothöna knutna till vassarna, änder, svanar och skäggdoppingar på öppet vatten och jagande rovfåglar som kärrhökar, vråkar och falkar. I stenmurar har vesslor observerats och på den lilla grusvägen till Bruket passerar varje vår mängder av grodor och salamandrar på väg till sjöns vatten. Tyvärr blir många av dessa överkörda när de måste passera vägen! För ytterligare information om områdets värden hänvisas till kommunens nyligen antagna naturvårdsprogram.

Med anledning av ovanstående, dels förekomsten av rödlistade arter och dels de rika förekomsterna i de närmaste omgivningarna, anser Naturskydds-föreningens plangrupp att kommunen bör genomföra en ordentlig naturinventering av området.

Vad gäller strandskyddet för Stora och Lilla Vardsjön så är det 200 meter och verkar enligt kommunens översiktsplan tangera den aktuella detaljplanen i sydväst och i öster.

Strax nedanför det bitvis branta berget omedelbart öster om planområdet passerar den populära Potatisleden, som blivit mycket uppskattad och väl utnyttjad. Den sträcker sig från Härberget, passerar Hjortgården och Ängabostugan, rundar Gerdsdens södra ände, vidare söder om Torvmossen och Brukagårderna förbi det aktuella planområdet till tunnelkorsningen under E 20 upp i Stadsskogen och fram till tunnel under Västra Stambanan alternativt upp till Skogskullegatans södra ände i Stadsskogen.

11. Alingsås & Vårgårda Räddningstjänstförbund

Räddningstjänsten har följande synpunkter på Detaljplanen:

Noterat.

I dagens läge pågår flertalet detaljplaner längs E20 strax söder om Alingsås. Riskanalyserna för dessa detaljplaner bör gemensamt ses över så att analysen och krav-sättningen blir enhetlig.

Beträffande denna detaljplan så är riskanalysen sedan 2012 och hänvisar till en annan analys som gjorts för ett närliggande område. Då övriga

riskanalyser genomförts i närtid bör analysen för denna plan kort ses över för att säkerställa att aktuella risker och åtgärdsförslag fortfarande är gällande.

Utifrån aktuell utformning bedömer Räddningstjänsten inte att det föreligger krav på att tillse tillgången till brandposter då det finns en inom 1000 m, utifrån alternativsystem för brandvattenförsörjning. Det kan dock vara strategiskt att förse området med en brandpost om ytterligare exploatering kommer ske i närområdet.

12. Boende Varsjövägen

Som boende på Varsjövägen så är vår bedömning att trafiksituationen för oskyddade trafikanter redan idag är mycket dålig. Det gäller i synnerhet längs det smala partiet invid bullerplanket.

I planbeskrivningen finns oskyddade trafikanter nämnt genom en hänvisning till trafikplanen för Alingsås stad. Men där går inte att hitta något konkret förslag gällande Varsjövägen. På ett annat ställe i samma beskrivning står att "Oavsett gatans fysiska kapacitet så är trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten/otryggheten mycket viktig att ta hänsyn till." Hur görs detta, undrar vi då?

Den trottoar som finns längs Varsjövägen 8–14 är ner till ca 45 cm bred. Det går precis att köra en enkel barnvagn där, men absolut ingen syskonvagn. Trottoaren upphör dessutom helt vid Brukavägen och Tistelvägen.

Det bor idag redan många barn i området och Varsjövägen är deras skolväg. Om det ska tillkomma ytterligare barn i området, och dessutom fler bilar, så behövs en ordentlig cykelbana för att de tryggt ska kunna ta sig till skolan. Idag tvingas de cykla på den smala bilvägen. Bullret från E20 gör det svårt att urskilja ljudet av bilar som kommer bakifrån och följderna blir ofta farliga omkörningar.

Vi ser att detaljplanen för Varsjövägen (norra delen) med ytterligare 50 bostäder också bearbetas nu. Därför är det särskilt angeläget att, redan nu, ta ett samlat grepp gällande trafiksituationen där också (framför allt) de oskyddade trafikanterna tas i beaktande. En hänvisning till en allmän trafikplan är inte tillräckligt. Vi vill se konkreta lösningar innan ytterligare bostäder byggs.

Vi ifrågasätter att den uppmätta medelhastigheten (31,9 km/tim) är applicerbar för hela Varsjövägen. I och med att

Kommunen är medveten om trafiksituationen i området. I samband med detaljplanen Bostäder vid Vardsjövägen, norra delen, har en trafikutredning tagits fram som redovisar hur kommunen planerar att göra det säkrare för gång- och cykeltrafikanter förbi området.

hastighetsmätningen gjorts tillsammans med trafikmätningen så är den med hög sannolikhet gjord norr om korsningen Varsjövägen/Brukavägen för att även Brukavägens trafik ska ingå i mätningarna. På den sträckan är Varsjövägen smal och kurvig. Sträckan från Varsjövägen 18 till gräns för tätbebyggt område är däremot bred, rak och inbjuder till höga hastigheter.

Läser i Granskningsutlåtande 1, 2021-02-17 att Tekniska förvaltningen eventuellt ser det som nödvändigt att införa förbud mot trafik med tunga fordon på Varsjövägen. Om förbud mot tung trafik är en förutsättning för detaljplanens genomförande så vill vi poängtera att ett förbud inte är genomförbart. Den mekaniska verkstan har flera tunga transporter i veckan och skogsnäringen nyttjar Varsjövägen regelbundet för sin verksamhet.

13. Boende Tistelvägen

Att bygga avsedd mängd hus kräver att transportmöjligheterna både under byggtid och i driftskede i området optimeras. Det finns en lokal bilväg (kantsatt av bullerskärmar med stort underhållsbehov) med en ytterst smal trottoar som knappt lämpar sig för att framföra en barnvagn på. Denna lokalväg är de boendes enda väg ut ur området och vid uppförande av nya bostäder vid Vardsjövägen kan denna inte användas som transportsträcka för arbetsfordon till och från byggarbetsplatsen.

I dagsläget finns ingen cykelväg att använda för oss som bor i området. Barn som cyklar till skolan (både till Kullingsbergsskolan och Stadskogsskolan) måste först cykla på den lokala bilvägen, korsa E20 och sedan en oövervakad och väldigt dold tre-vägs korsning vid Charlottenbergsvägen. Det finns ett alternativ för barnen och det är att cykla längs Afzeliivägen (för att slippa korsa E20) men även denna vägen är i blandtrafik och de tvingas cykla på en mycket smal gata med fordon parkerade på ena sidan samt mot mötande fordon.

I planbeskrivningen hänvisar ni till gällande trafikplan (antagen 2012-06-20) där förslag på kompletterande gång- och cykelbana längs med Vardsjövägen finns med. Denna trafikplan är dock framtagen i ett direkt beroende av en ombyggnad av E20 vilken inte är aktuell i dagsläget. Tillväxtprogrammet anger också att infrastruktur i form av vatten- och avloppsledning, vägar och kollektivtrafik behöver byggas för att möta framtida behov. Behovet av en utbyggd gång- och cykelväg i området kommer därför bli ännu större vid

Kommunen är medveten om trafiksituationen i området. I samband med detaljplanen Bostäder vid Vardsjövägen, norra delen, har en trafikutredning tagits fram som redovisar hur kommunen planerar att göra det säkrare för gång- och cykeltrafikanter förbi området.

uppförande av nya bostäder vid Vardsjövägen.

Vi vill se en tydlig plan på hur dessa trafikfrågor ska lösas innan projektet startar.

14. Boende i området

Vill återigen delge mina åsikter gällande denna detaljplan.

Har tidigare inkommit med samma synpunkter.

Först och främst vill jag tala om att vi inte alls motsätter oss byggnation av de i detaljplanen nämnda område.

Det som denna inlaga gäller är trafiksituationen på Varsjövägen.

Tidigare åsikter gällande trafiksituationen på Varsjövägen kvarstår; om möjligt blivit sämre.

För gående och cyklister längs Varsjövägen är trafiksituationen farlig.

Trottoar håller inte ens måttet att man kan gå med barnvagn, rollator, rullstol etc. Bitvis måste man ut i gatan då trottoaren är för smal.

Idag är situationen den att vårt område genomgår ett generationsskifte. Många äldre har sålt sina fastigheter och här bor nu många barnfamiljer.

Det är deras framtida skolväg detta berör.

Det är oroande att kommunen inte tar sitt ansvar och först säkrar upp gång och cykelväg innan man ger lov till byggnation som skulle innebära långt fler fordon på denna smala väg.

Vägen används som tidigare också av transporter till företaget Rubena på Rothoffskärsvägen. Dessa transporter utgörs ofta av långtradare; inte ovanligt att de också har släp. Har vid ett otal tillfällen mötts av dessa och kommer man i bil får man snällt backa för de gör sig ingen ansats till att vänta. Vägen är smal och möten kan i många fall vara riskabla. Dessa transporter kan ske när som helst under dagen.

Kommer man som cyklist får man verkligen passa sig.

Som vuxen med bättre kontroll, fullt utvecklad syn och konsekvenstänkande kan det ändå vara jobbigt. Att då tänka sig barn i samma situation gör det skrämmande...

Även testkörning av lagade bilar från Eklunds bilservice framförs på vägen; sällan i godkänd hastighet.

Området är ju helt beroende av trafik in och ut

Kommunen är medveten om trafiksituationen i området. I samband med detaljplanen Bostäder vid Vardsjövägen, norra delen, har en trafikutredning tagits fram som redovisar hur kommunen planerar att göra det säkrare för gång- och cykeltrafikanter förbi området.

ifrån Varsjövägen sen alternativa in och utfarter från E20 har stängts av. När vi i området pratar om trafiksituationen är vi helt eniga. Jag hoppas de också skickar in sina synpunkter. Trafiksituationen i området måste säkras innan eventuell utbyggnad sker. Projekteringen av södra länken bör ha en tidsplan innan utbyggnad i området sker; alternativt att man säkerställer att det finns en fungerande gång och cykelväg först!

15. Boende Tistelvägen

Att bygga avsedd mängd hus kräver att transportmöjligheterna både under byggtid och i driftskede i området optimeras. Det finns en lokal bilväg (kantsatt av bullerskärmar med stort underhållsbehov) med en ytterst smal trottoar som knappt lämpar sig för att framföra en barnvagn på. Denna lokalväg är de boendes enda väg ut ur området och vid uppförande av nya bostäder vid Vardsjövägen kan denna inte användas som transportsträcka för arbetsfordon till och från byggarbetsplatsen.

I dagsläget finns ingen cykelväg att använda för oss som bor i området. Barn som cyklar till skolan (både till Kullingsbergsskolan och Stadskogsskolan) måste först cykla på den lokala bilvägen, korsa E20 och sedan en oövervakad och väldigt dold tre-vägskorsning vid Charlottenbergsvägen. Det finns ett alternativ för barnen och det är att cykla längs Afzeliivägen (för att slippa korsa E20) men även denna vägen är i blandtrafik och de tvingas cykla på en mycket smal gata med fordon parkerade på ena sidan samt mot mötande fordon.

I planbeskrivningen hänvisar ni till gällande trafikplan (antagen 2012-06-20) där förslag på kompletterande gång- och cykelbana längs med Vardsjövägen finns med. Denna trafikplan är dock framtagen i ett direkt beroende av en ombyggnad av E20 vilken inte är aktuell i dagsläget. Tillväxtprogrammet anger också att infrastruktur i form av vatten- och avloppsledningar, vägar och kollektivtrafik behöver byggas för att möta framtida behov. Behovet av en utbyggd gång- och cykelväg i området kommer därför bli ännu större vid uppförande av nya bostäder vid Vardsjövägen.

Vi vill se en tydlig plan på hur dessa trafikfrågor ska lösas innan projektet startar.

Kommunen är medveten om trafiksituationen i området. I samband med detaljplanen Bostäder vid Vardsjövägen, norra delen, har en trafikutredning tagits fram som redovisar hur kommunen planerar att göra det säkrare för gång- och cykeltrafikanter förbi området.

Sammanfattning och revideringar

Med anledning av framförda synpunkter föreslår samhällsbyggnadsförvaltningen följande revideringar av plankarta med bestämmelser (dessutom görs kompletteringar under rubriken upplysningar på plankartan, av planbeskrivning samt av illustrationskarta):

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark som tillförts eller reviderats i plankartan efter granskning

- n_1 – Marken ska inrymma svackdike
- n_2 – Marken ska inrymma avskärande dike
- n_3 – Andelen hårdjord yta får inte överstiga 50 %
- m_1 – Riktvärden för buller, ekvivalentnivå 30 dBA inomhus och 55 dBA vid fasad samt maximalnivå 70 dBA vid uteplats i anslutning till bostad, får inte överskridas för bostäder
- m_2 – Minst hälften av bostadsrummen i varje bostad ska orienteras mot en ljuddämpande sida
- Prickmark

Administrativa bestämmelser för kvartersmark som tillförts eller reviderats i plankartan efter granskning

- u – Allmännyttiga underjordiska ledningar
- g - Gemensamhetsanläggning

Sakägare med synpunkter från samrådet och granskning nr 1 som inte tillgodosetts

Ägare till Tuvebo 1:63, synpunkter ang. infartsväg över fastighet.

Boende på Vardsjövägen 42 (trafikkonsekvenser)

Samhällsbyggnadsnämnden föreslås besluta att anta detaljplanen.

Planavdelningen

Elif Koman André
Tf. planchef

Ludvig Königsson
Planarkitekt