
Detaljplan för Alingsås, Bostäder vid Vardsjövägen Norra området

Samrådsredogörelse 2013-09-24

Ett planförslag var ute på samråd under tiden 21 december 2012 till 22 januari 2013. Ett samrådsmöte hölls den 10 januari 2013. Anteckningar från mötet finns som särskild handling.

Följande skriftliga yttranden har inkommit (om anmärkningar finns mot den handling som kommer att bli juridiskt bindande, nämligen plankartan, har detta markerats med ett x):

Myndigheter, nämnder m.fl.:

	Anmärkn
1. Länsstyrelsen, samrådsyttrande 13-01-28	x
2. Lantmäteriet, yttrande 13-01-15	x
3. Trafikverket, yttrande 13-01-22	x
4. Vattenfall, skrivelse 13-01-18	-
5. Tekniska nämnden, protokoll 13-02-04 § 5	x
6. Barn- och ungdomsnämnden, yttrande 13-01-21	-
7. Kommunstyrelsen, protokoll 13-02-11 § 21	-
8. Miljöskyddsnämnden, protokoll 13-02-06 § 5	x
9. Kultur- och fritid, yttrande 13-01-15	-
10. Polismyndigheten i Västra Götaland, yttrande 13-01-10	-
11. Västtrafik, yttrande 13-01-16	-
12. Scanova, yttrande 13-01-18	-
13 Svenska kraftnät, yttrande 13-01-18	-
14 Räddningstjänsten, yttrande 13-01-04	-
15 Alingsås energi, yttrande, 2013-01-22	x
16 SGI, Statens geotekniska institut, yttrande 13-01-24	-

Sakägare

- | | |
|---|---|
| 17. Ägare till Tuvebo 1:62, skrivelse, 13-01-22 | - |
| 18. Boende på Vardsjövägen 42, skrivelse 13-01-22 | - |

Övriga

- | | |
|---|---|
| 19. Boende på Mariedalsvägen 21, skrivelse 13-01-21 | - |
| 20. Boende på Tistelvägen 4, skrivelse 13-01-20 | - |
| 21. Boende på Vardsjövägen 12, skrivelse 13-01-16 | - |
| 22. Birgitta Andersson m.fl., skrivelse 13-01-21 | - |

Nedan följer en sammanfattning av i första hand de synpunkter som berör plankartan. Samhällsbyggnadskontorets kommentarer och förslag till åtgärder redovisas också.

1. Länsstyrelsens hela yttrande citeras nedan:

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning:

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till in-
gripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och
nu kända förhållanden att frågor som be-
rör hälsa/säkerhet och strandskydd måste
lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet
med vad som anges nedan för att ett anta-
gande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen:

Till skillnad mot vad kommunen anger i
planhandlingarna omfattas delar av det
södra planområdet av strandskydd.
Strandskyddet kring Lilla Vardsjön sträck-
er sig in på fastigheten Tuvebo 1:66, där
kommunen planerar för bo-stadsbebyggel-
se.

För att kunna upphäva strandskyddet
måste det finnas särskilda skäl enligt 7
kap. 18c – d §§ miljöbalken. Länsstyrelsen
bedömer utifrån nu kända förut-sättningar
att området inte är genom väg, bebyggel-
se etc. väl avskilt från områdets strandlin-
je. Länsstyrelsen anser således inte att
strandskyddet kan upphävas på platsen.
Planförslaget måste justeras i den här de-
len

Synpunkter i övrigt:

Hälsa och säkerhet

Trafikbuller

Planbestämmelsen som reglerar buller är
bra. Kommunen fastställer med bestäm-
melsen att det på platsen inte är aktuellt
med avsteg från de av riksdagen antagna
riktvärdena för trafikbuller.

Däremot måste kommunen utveckla be-
skrivningen av hur man avser klara detta.
Enligt bullerutredningen blir ekvivalenta
ljudnivåerna vid fasad lägre än riktvärdet
(55 dBA) vid fasaderna på våning 1 för
samtliga hus, men strax över riktvärdet vid
en del fasader på våning 2. Kommunen
behöver visa vilka åtgärder man tänker sig
för att klara planbestämmelsen. Att tänka i
begrepp av tyst eller ljuddämpad sida,
som förs fram i bullerutredningen, är inte
aktuellt då avsteg inte medges på platsen.

Bullerutredningen har bara tagit höjd för
trafikökningar till år 2020. Det saknas ock-
så uppgifter om vilka hastigheter som an-

Den södra delen har utgått från detaljplanen
och behandlas i en separat plan.

Strandskyddet är dock inlagt på plankartan
och plan- och användningsgräns är justerat
efter strandskyddet.

För att klara riktvärdet 55 dBA kommer en
bullerskärm att uppföras. Genomförandeavtal
mellan kommunen och trafikverket kommer
skrivas innan planen antas för att säkerställa
att riktvärdena följs.

I samband med bygglovsprövningen säker-
ställs att samtliga tillkommande bostadshus
får bullernivåer under riktvärdena.

Ljudnivåerna har beräknats enligt Nordisk
beräkningsmodell och trafikmängder och

vänts i beräkningarna. För att säkerställa att riktvärdena klaras bör därför också en viss marginal övervägas. Målet måste vara att skapa en god och hälsosam boendemiljö.

Riskhantering

Bostäder planeras på ett avstånd om ungefär 50 meter från E20. E20 ligger dock högre än planområdet varför det i riskanalysen anges att en barriär ska finnas som motverkar att vätska rinner in på planområdet. En bullerskärm planeras längs det norra området och barriär kan kombineras med buller-skärmen om denna utförs tät i nederkant. Detta ska regleras i planbestämmelse.

Även för det södra området behöver planen hantera hur avståndet mellan pölbrandskant och bostad kan säkerställas. Minst 40–50 meter krävs enligt riskanalysen.

Geoteknik

När det gäller det geotekniska frågeställningarna finns det vissa oklarheter som behöver klargöras i det fortsatta planarbetet, se Statens Geotekniska Instituts yttrande, daterat 2013-01-24.

Synpunkter i övrigt

Arkeologi

Länsstyrelsen kommer att ställa krav på en särskild arkeologisk utredning i syfte att klargöra förekomsten av fornlämningar inom området. Kommunen ombeds ta kontakt med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Dagvatten

Planen anger att lokalt omhändertagande av dagvatten ska eftersträvas. Länsstyrelsen önskar en mer detaljerad redovisning av hur det ska gå till på platsen. Det är inte minst viktigt med tanke på att Stora och Lilla Vardsjön har bestånd av flodkräfta.

Biotopskydd

Åkerholmarna mitt i planområdet har biotopskydd (7 kap. 11 § Miljöbalken). Åtgärder som påverkar biotopskydden kräver dispens.

andra trafikförutsättningar läggs också in i modellen Trafiken har vid bullerberäkningarna utgått från Trafikverkets trafikmätning från år 2011 och räknats upp till år 2020 enligt trafiktillväxttal från Trafikverkets Publikation "Effektsamband för vägtransportssystemet".

Planbestämmelse har lagts till på plankartan.

Den södra delen har utgått från detaljplanen och behandlas i en separat plan.

Planbeskrivningen har kompletterats med resultatet tillsammans med en upplysning på plankartan. Av den geotekniska utredningen så bedöms planens intentioner ur geoteknisk synvinkel kunna genomföras

En särskild arkeologisk utredning har gjorts av Västarvet/Lödöse museum 22-23 april 2013. Utredningen resulterade i att inga fornlämningar kunde konstateras inom undersökningsområdet. Dock påträffades en solitär härd av förhistorisk karaktär. Härden är undersökt och borttagen. Någon ytterligare arkeologisk undersökning erfordras ej.

Planbeskrivningen och planbeskrivning har kompletterats.

Åkerholmarna sparas i planen och skyddas genom planbestämmelse natur. Planbeskrivningen kompletteras med information ang biotopskydd.

Trafiksäkerhet

Det södra planområdet kommer få en ny anslutning mot Vardsjövägen strax öster om handelsträdgården. Det är viktigt att se till att siktsträckorna vid den nya anslutningen blir tillräckliga. Buskage och parkerade fordon vid handelsträdgården kan begränsa sikten åt båda håll.

Noteras.

Kollektivtrafik

Planbeskrivningen bör kompletteras med en bättre beskrivning av tillgången till kollektivtrafik. Hur når man busshållplatserna? Var går bussarna som stannar i närheten av området? Hur är turtätheten?

Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning om kollektivtrafiken.

Förslaget innehåller en planbestämmelse om att bullerskydd ska anordnas.² Skyddsåtgärder får inte formuleras som "ska"-krav, säkerställandet kan istället kompletteras med exempelvis avtal. Ett villkorande om att bygglov inte kan ges förrän en skyddsåtgärd är utförd kan också göras. Detta kan dock endast göras inom den egna tomten.

Planbestämmelsen är korrigerad.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

Eldistribution

Vattenfall Eldistribution AB har två 130 kV-luftledningar inom planområdet. En som korsar invid sydvästra hörnet av norra planområdet och en som korsar sydvästra hörnet av södra planområdet. Högspanningen är av region-nätstyp. Befintliga ledningar behöver skyddas i detaljplanen, se vidare Vattenfall Eldistributions yttrande, daterat 2013-01-18.

Inom planområdet finns skyddsavstånd om 60 meter på vardera sida om ledningarna som säkrar att ingen byggnation får förekomma inom detta område.

Plangenomförande

Länsstyrelsen hänvisar till Lantmäteriets yttrande, daterat 2013-01-15, gällande frågor där planen behöver förbättras för att underlätta ett plangenomförande.

Planbeskrivningen har kompletterats.

Planbestämmelser

Förslaget till detaljplan innehåller planbestämmelser som saknar stöd i 4 kap. PBL. Krav på uppvärmningssystem, bygg- och installationsteknik som medför låg vatten- och energianvändning samt individuell mätning av energianvändning får säkerställas på annat sätt.

Planbestämmelsen är korrigerad.

2. Lantmäteriet

I planen anges att det är enskilt huvudmannaskap för de allmänna platserna. Detta skall motiveras och särskilda skäl måste anges.

Beskrivning av konsekvenserna för varje fastighet måste redovisas enligt PBL 4:33. Man kan visa konsekvenserna på olika sätt. Där skall anges om fastigheten erhåller eller avstår mark och även om de ska ingå i gemensamhetsanläggning. Denna beskrivning av konsekvenser saknas.

En tydligare beskrivning gällande de gemensamma områden som finns i planen måste göras.

På ett g-område på den södra enheten ligger ett hus. Vad är tanken med detta område? Vad är tanken med huset?

På den södra enheten står det tillfart samt u, på en befintlig väg. Saknas det ett g här?

Under punkt 6 Genomförande finns en underrubrik med lydelsen "Allmän platsmark" men i texten anges det att man menar kvartersmark. Det måste skrivas om

Naturområdet i norr saknar ett g.

Under punkt 6 och underrubriken Kvartersmark står det att man skall avstycka ett område som skall användas som utfart. Detta område kan inte avstyckas. Den kan däremot fastighetsregleras till tex 1:65. Det är dessutom ett g på området och då kan vi göra en gemensamhetsanläggning utan att fastighetsreglera marken.

Under punkt 6 och underrubriken Anläggningar på kvartersmark anges det att fastighetsägarna skall bekosta åtgärder som behöver utföras inom kvartersmark. Det anges exempel på sådana åtgärder men måste vara mer tydligt uttryckt vad gäller i detta fallet.

Kartans teckenförklaring är ofullständig.

Kartan saknar fastighetsbeteckningar. Kartans redovisning av fastighetsgränser

Inegn allmän plats finns i planförslaget.

Konsekvenserna för varje fastighet har lagts till i planbeskrivningen.

Gemensamma områden har förtydligats i planbeskrivningen.

Den södra delen har utgått från detaljplanen och behandlas i en separat plan

Den södra delen har utgått från detaljplanen och behandlas i en separat plan

Planbeskrivningen har korrigerats.

Plankartan har korrigerats.

Den södra delen har utgått från detaljplanen och behandlas i en separat plan

Planbeskrivningen har korrigerats.

Plankartan har korrigerats.

Plankartan har korrigerats.

stämmer ej med teckenförklaringen. Ändra körbar förbindelse i kartan till utfartsförbud då detta är ett vedertaget uttryck.

Efter mätningar på kartan och jämförelse med Lantmäteriets kartsystem så verkar det som om en av den östra delen av den södra enheten till viss del hamnar inom strandskyddet. Strandskyddet bör redovisas på kartan.

3. Trafikverket

Trafikverket har tagit del av handlingarna rörande ovanstående ärende och vill framföra följande synpunkter.

Buller

Enligt uppgifter i planbeskrivningen kommer riktvärdena för buller inte att överskridas. Det finns även en planbestämmelse som anger att ekvivalent 55 dB(A) inte ska överskridas vid fasad samt att maximal ljudnivå 70 dB(A) inte ska överskridas vid uteplats. Trafikverket ser positivt på utformningen av denna planbestämmelse. Av planbeskrivningen framgår att bullerutredningen konstaterat att den ekvivalenta nivån hamnar väldigt nära riktvärdet för flera av de föreslagna lokaliseringarna. I några lägen kan eventuella tvåvåningshus även medföra ekvivalenta nivåer över 56 dB(A) vid fasad på de övre våningsplanen. Utifrån hur planbestämmelserna är utformade förutsätter Trafikverket att det i samband med bygglovsprövningen säkerställs att samtliga tillkommande bostadshus får bullernivåer under riktvärdena.

Trafikverket noterar att bullerutredningen enligt vad som anges i planbeskrivningen endast har tagit höjd för trafikökningar till år 2020. Det saknas även uppgifter om vilka hastigheter som använts i beräkningarna. För säkerställande av att riktvärdena inte överskrids bör därför en marginal på åtminstone ett par decibel övervägas.

Det bör även beaktas att uppfyllande av riktvärdena inte innebär en tyst och störningsfri boendemiljö. Även vid uppfyllande av riktvärdena har det visat sig att en stor andel boende upplever störningar, omkring 20-30 % upplever sig störda vid en ekvivalent ljudnivå på 55 dB(A). Dessutom kan människor påverkas negativt av buller utan att de själva är medvetna om det,

Plankartan har korrigerats.

Strandskyddet är inlagt på plankartan och plan- och användningsgräns är justerat efter strandskyddet.

För att klara riktvärdet 55 dBA kommer en bullerskärm vara tvungen att uppföras.

I samband med bygglovsprövningen säkerställs att samtliga tillkommande bostadshus får bullernivåer under riktvärdena.

Ljudnivåerna har beräknats enligt Nordisk beräkningsmodell och trafikmängder och andra trafikförutsättningar läggs också in i modellen. Trafiken har vid bullerberäkningarna utgått från Trafikverkets trafikmätning från år 2011 och räknats upp till år 2020 enligt trafiktillväxttal från Trafikverkets Publikation "Effektsamband för vägtransportsystemet".

t.ex. försämrad sömnkvalitet och koncentrationsförmåga. Det finns även ett samband mellan långvarig vistelse i bullerstörda miljöer och ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar.

Vid planering av nya bostäder finns därför all anledning att eftersträva bästa möjliga ljudmiljö. Det kan till exempel handla om att konsekvent placera sovrum mot de bäst ljuddämpade fasaderna samt att eftersträva låga inomhusvärden, t.ex. ljudklass A eller B enligt svensk standard för ljudklassning. Det allra bästa är dock att i första hand lokalisera nya bostäder till områden med låga bullernivåer.

Bullerskydd

På plankartan anges att bullerskydd "ska" uppföras, detta bör ändras till "får" uppföras.

På grund av närheten till E20 behövs ett genomförandeavtal mellan Trafikverket och kommunen för att reglera uppförande, utförande, drift och underhåll av bullerskyddet. Trafikverket ser fram emot en fortsatt dialog kring dessa frågor. Genomförandeavtalet bör vara tecknat innan planen antas.

Farligt gods

E20 är utpekad som primär transportled för farligt gods. Trafikverket ser därför positivt på att en riskutredning har genomförts. Att tillåta nya bostäder så nära E20 som 40-50 meter bör dock ifrågasättas. Möjligheterna att utöka avståndet bör kunna övervägas. Ett större avstånd till vägen kan ge en förhållandevis stor riskreducerande effekt.

Även om riskutredningen anger det som ett acceptabelt avstånd bör kommunen dessutom göra en egen bedömning av vilka risknivåer man anser vara godtagbara för sina kommuninnevånare.

Fordonstrafik

Trafik från planområdet med målpunkt i Alingsås har möjligheten att köra österut via Vardsjövägen eller E20. Men även fordonstrafik med målpunkter i andra riktningen, mot Göteborg, eller för den delen norr om E20, måste först köra österut till korsningen mellan E20 och Hedvigsbergsvägen.

Nya anslutningar

Det södra planområdet kommer få en ny anslutning mot Vardsjövägen strax öster om handelsträdgården. Det är viktigt att

Noteras.

Plankartan har korrigerats.

Ett genomförandeavtal mellan kommunen och trafikverket kommer att skrivas innan planen antas. Arbetet pågår med att ta fram genomförandeavtal.

Riskutredningen anger det som ett acceptabelt avstånd och kommunen gör samma bedömning och anser avståndet vara godtagbara för sina kommuninnevånare.

Med införda skyddsåtgärder som beskrivs i riskutredningen bedöms risknivån som acceptabel. Det ska även noteras att Vardsjövägen är placerad mellan planområdet och E20. Att en pölbrand ska sprida sig från E20 in på planområdet, d.v.s. förbi Vardsjövägen, eller uppmuntran till stadigvarande vistelse med hänsyn till två trafikerade vägar, bedöms som låg.

Noteras.

säkerställa att siktsträckorna vid den nya anslutningen blir tillräckliga. Buskage samt parkerade fordon vid handelsträdgården kan begränsa sikten åt båda håll.

Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats är Lövås som trafikeras av tre linjer. Samtliga nya bostäder kommer enligt planbeskrivningen få under 500 meter till hållplatsen. Restider till viktiga målpunkter eller bussarnas turtätheter framgår dock inte av planbeskrivningen.

Gång- och cykel

I trafikplanen för Alingsås stad föreslås enligt planbeskrivningen kompletterande gång- och cykelväg längs med Vardsjövägen. För gång- och cykeltrafikanter finns sedan en tid tillbaka möjlighet att korsa E20 planskilt i höjd med Stora Vardsjön.

Övrigt

För närmare information om planering för ny bebyggelse och ändrad markanvändning nära trafikinfrastruktur se gärna: www.trafikverket.se/samhallsplanering.

Sammantagen bedömning

Lokalisering av känsliga verksamheter som t.ex. bostäder, skolor och vårdinrättningar i direkt anslutning till en större trafikled riskerar att försvåra framtida utveckling av trafikleden samtidigt som människors hälsa och välbefinnande riskeras. Att precis klara riktvärden för buller eller att placera ny bebyggelse precis på det avstånd som en riskutredning angett som acceptabel är inte detsamma som att åstadkomma en god och hälsosam boendemiljö.

Det är även viktigt att nya bostadsområden får god tillgänglighet för alla trafikslag, det gäller särskilt gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. Men även övrig fordonstrafik behöver ha en acceptabel tillgänglighet. I det här fallet finns någorlunda goda förutsättningar för gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafiken. För biltrafiken är dock tillgängligheten mindre god, det gäller särskilt för det södra planområdet.

Det är vid planering av nya bostadsområden som det finns bäst förutsättningar för att tillskapa hållbara och hälsosamma boendemiljöer som kan fungera över lång tid. I det här fallet ser Trafikverket en hel del tveksamheter med föreslagen utbyggnad. Båda områdena är bland annat utsat-

Planbeskrivning har kompletterats.

Med införda skyddsåtgärder som beskrivs i riskutredningen bedöms risknivån som acceptabel. Det ska även noteras att Vardsjövägen är placerad mellan planområdet och E20. Att en pölbrand ska sprida sig från E20 in på planområdet, d.v.s. förbi Vardsjövägen, eller uppmuntran till stadigvarande vistelse med hänsyn till två trafikerade vägar, bedöms som låg.

ta för buller och en exponeras även för risker kopplat till transporter av farligt gods på E20. Det finns ingen service i närområdet och även med satsningar på gång- och cykelnät samt kollektivtrafiken kommer de boende i de nya områdena förmodligen uppleva ett relativt stort bilberoende för att klara sina vardagliga transporter. Den ökade trafiken kommer framförallt att belasta den sträcka av Vardsjövägen som kommunen är väghållare för men även trafiken på E20 kommer förmodligen öka i viss utsträckning som en konsekvens av utbyggnaden.

Trafikverkets sammantagna bedömning är därför att andra mer lämpliga lokaliseringar bör prövas. Om detta inte anses möjligt bör bostäderna placeras på största möjliga avstånd från E20 och stor vikt bör läggas vid att åstadkomma bra ljudmiljöer och möjligheter till en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Det innebär bland annat att det behöver säkerställas att bullerriktvärdena inte överskrids samt att sovrum och uteplatser lokaliseras mot de bäst skyddade fasaderna.

4. Vattenfall

Vattenfall har två 130 kV-luftledningar inom planområdet vilket visas av bifogad karta. Högspänningen är av regionnätstyp och av stor vikt för hela regionens eldistribution. Vattenfall yrkar på att våra befintliga 130 kV-luftledningar skyddas med ett I-område på 20 meter vardera sidan om yttersta strömförande ledare.

5. Tekniska nämnden

Gata och trafik

Inget att erinra mot förslaget

Avfall

För att det skall vara framkomligt för avfallsfordon i bebyggelseområden krävs en gatubredd om minst 5,5 meter med svepradie i gatuhörn, rundkörningsmöjlighet eller vändplan med ett vändutrymme om 8+8 meter alternativt en svängradie på 9 meter. För framkomlighet med avfallsfordon inom bostadskvarter förutsätts att gatuparkering inte tillåts. I den södra planens västra del finns angivet en skaftväg. Detta innebär att en gemensam uppställningsplats för avfallskärl behöver ordnas eftersom

Samhällsbyggnadskontoret ser ingen anledning att ompröva lämpligheten att bebygga längst med Vardsjövägen då detta har stöd i FÖP Staden Alingsås (2008-03-26).

Följande mål finns med i Alingsås miljömål 2011-2019: "Vid nybyggnation ska riktvärdet 0,2 mikrotesla för magnetfält klaras."

För att klara detta krav ska en skyddsavstånd på 120 meter från kraftledning hållas. Inom den del av planområdet som ligger närmre än 120 meter från kraftledning får endast komplementbyggnader (uthus, garage) uppföras

Möjligheten till gemensamhetsanläggning för sopkärl finns inom planområdet.

backningsrörelse inte sker inom bostadsområden samt längsta tillåten dragväg för avfallskärl är maximalt 25 meter mellan uppställningsplats för kärl och angörningsplats för fordon.

Park och natur

Inget att erinra mot förslaget.

Noteras

VA

Inget att erinra mot förslaget.

Noteras.

Tekniska nämnden tillstryker planförslaget under förutsättning att tekniska förvaltningens synpunkter tillgodoses.

Noteras

6. Barn- och ungdomsnämnden

De två nya utbyggnadsområdena ligger inom stadsskogenskolans upptagningsområde, förskoleklass år 5. År 6-9 ligger inom Nohageskolans upptagningsområde.

Noteras.

Förvaltningen gör bedömningen att det längsta avståndet från bostäder till närmsta busshållplats är närmare 1000 än 500 meter. Avståndet är mätt från det norra nybyggnadsområdet utmed Vardsjön och via gångtunnel under E20.

Planbeskrivningen har korrigerats.

Avståndet till stadsskogenskolan är 3,5 kilometer, vilket innebär att elever från förskoleklass till år 3 kommer bli skolskjutsberättigade. Eleverna kommer bli hänvisade till busshållplatsen vid Lövås.

Noteras.279,

Barn- och ungdomsnämnden anser att förslaget på kompletterande gång- och cykelväg utmed Vardsjövägen är nödvändigt då anvisad skolväg blir söderut och i gångtunneln under E20. Resterande sträcka av skolvägen till Stadsskogenskolan bedöms av nämnden som trafiksäker för cyklande elever.

Vardsjövägen bedömts klara de ökade trafikmängderna som utbyggnaden av bostäderna innebär. Oavsett gatans fysiska kapacitet så är trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten/otryggheten mycket viktig att ta hänsyn till.

Vardsjövägen är en gata där trafikslagen ska samsas om utrymmet, men nu har tekniska förvaltningen uppmärksamats på att det finns en konflikt mellan biltrafiken och framkomligheten för cyklisterna och gångtrafikanter. Då Vardsjövägen inte ligger inom planområdet finns det inte möjlighet att i planen utföra detta. Yttrandet vidarebefordras till tekniska för kännedom.

7. Kommunstyrelsen

Planförslaget möjliggör en utbyggnad med bostäder helt i linje med kommunens

Noteras. Planbeskrivningen har kompletterats med informationen.

bostadsprogram och översiktliga planering. Planförslaget tillstyrks i stort, dock med förtydliganden enligt följande;

Av planförslaget bör det framgå att man har beaktat att det går att ansluta en ny huvudgata till Vardsjövägen mellan Boråsvägen (väg 180) och Vardsjövägen – E20 vid en framtida utbyggnad av Rosendalsområdet, söder om Dammen och Torvmossen i Alingsås. Den nya huvudgatan har tidigare haft arbetsnamnet Rosendalsgatan och har även kallats för Södra länken.

Vad gäller tillgänglighet bör planbeskrivningen hänvisa till de riktlinjer som kommunfullmäktige nyligen har antagit som vägledande för arbetet med tillgänglighet. Kommunfullmäktige antog den 12 december 2012 Västra Götalandsregionens riktlinjer och standard för fysisk tillgänglighet.

Planförslaget anger största tillåtna byggnadsarea för bostäder, vilket innebär att antal bostäder kan variera beroende på storlek på bostäderna. Därför kan antal bostäder endast uppskattas. Upplåtelseform regleras inte i en detaljplan. I kungörelsen anges antal bostäder till cirka 40. I planbeskrivningen anges att det norra delområdet planeras för cirka 37 villor/parhus och det södra delområdet planeras för cirka 12 villor/parhus.

I konsekvensbeskrivningen anges att planen skapar möjligheter till mellan 35 och 45 nya bostäder. Det uppskattade antalet bostäder bör anges konsekvent lika och ligger närmare 50 enligt både illustrationskartan och beskrivningen under rubriken Nya bostäder i planbeskrivningen. I planbeskrivningen anges även under rubriken Gestaltning att upplåtelseformer varierar.

Detta regleras dock inte i detaljplanen och formuleringen bör därför ändras

8. Miljöskyddsnämnden

Buller

Miljöskyddskontoret anser inte att man bör tillåta bebyggelse som överskrider riksdagens riktvärden för bullernivå från trafik. Även om överskridandet endast sker med

Anslutningen mellan Boråsvägen och Vardsjövägen (södra länken) hamnar utanför planområdet och berörs ej av detaljplanen. Korridoren för denna står ej i konflikt med detaljplanen.

Planbeskrivningen har kompletterats med informationen.

Planbeskrivningen har kompletterats med informationen.

Planbeskrivningen har kompletterats med informationen.

För att klara riktvärdet 55 dBA kommer en bullerskärm att uppföras. Genomförandeavtal mellan kommunen och trafikverket kommer skrivas innan planen antas för att säkerställa

någon decibel på andra våningen enligt de beräkningar som framtagits är det ändå olämpligt att redan från början bygga in ett känt problem för de boende när man planerar för nya bostäder. Beräkningarna har visserligen tagit med trafikökningar fram till 2020 men bostäderna förväntas ligga på platsen längre än så och ytterligare trafikökning på sträckan är inte orimlig i framtiden. Vid planläggning av nya bostäder bör man alltid sträva efter att marginalerna ska ligga på rätt sida om riktvärdena.

Miljöskyddskontoret anser att man bör uppföra någon typ av bullerskärm även vid de utsatta bostäderna i det södra området samt höja befintlig bullerskärm norr om planområdet så att riktvärdena klaras även här. Är inte detta möjligt bör man i plankartan begränsa byggnadshöjden vid de bullerutsatta bostäderna så att höga ljudnivåer på andra våningen inte blir ett problem.

Strandskydd

Miljöskyddskontoret anser att man ska utgå från de strandskyddsgränser som finns utritade i kommunens och Länsstyrelsens kartunderlag. Om man väljer att göra en egen bedömning av var strandskyddsgränsen går i det aktuella planområdet, utifrån det generella strandskyddsavståndet på 100 meter från normalvattenstånd, bör detta motiveras i planbeskrivningen.

Kollektivtrafik

Miljöskyddskontoret anser att det faktiska avståndet till närmsta kollektivtrafikplats som boende tvingas avlägga bör framgå i planbeskrivningen. Miljöskyddskontoret skulle också gärna se en hållplats närmare bostadsområdet för att höja områdets attraktivitet och minska bilberoendet för de boende.

Luftföroreningar

Miljöskyddskontoret anser att man i planbeskrivningen i första hand bör jämföra föroreningshalterna med kommunens miljömål istället för med miljökvalitetsnormerna, då dessa är högre satta. Enligt miljömålen ska ny bebyggelse om möjligt lokaliseras till platser där miljömålet för frisk luft klaras. I det aktuella området ligger föroreningshalterna visserligen under miljömålen enligt beräkningar som är gjorda, men vid andra delar av E20 med liknande trafikbelastning, men trängre gaturum, så

att riktvärdena följs.

Ljudnivåerna har beräknats enligt Nordisk beräkningsmodell och trafikmängder och andra trafikförutsättningar läggs också in i modellen. Trafiken har vid bullerberäkningarna utgått från Trafikverkets trafikmätning från år 2011 och räknats upp till år 2020 enligt trafiktillväxttal från Trafikverkets Publikation "Effektsamband för vägtransportsystemet".

I samband med bygglovsprövningen säkerställs att samtliga tillkommande bostadshus får bullernivåer under riktvärdena.

Strandskyddet är inlagt på plankartan och plan- och användningsgräns är justerat efter strandskyddet.

Planbeskrivningen har kompletterats med informationen. Avståndet till kollektivtrafik är rimligt för den föreslagna bebyggelsen. Dagens utbud av busstrafik, i form av linje 561 och 562 utgör en god möjlighet för att resa till befintliga skolor samt nå pendeltåg mot Göteborg.

överskrids dem när det gäller NO2. Detta sammanlagt med en trolig trafikökning när E20 byggs ut till motorväg och en omställning av bilparken till dieslbilar, vilka ger högre utsläpp av NO2 än bensinbilar, gör att en bedömning jämfört med miljömålen även bör ingå i planbeskrivningen som komplement till jämförelsen med miljökvalitetsnormerna.

Miljöskyddskontoret vill även påpeka att det inte finns en generell trend som pekar på att samtliga luftföroreningar konstant minskar inom Alingsås kommun. Detta stämmer visserligen in på vissa föroreningsslag så som SO2 men andra föroreningar som till exempelvis NO2 snarare ser ut att öka.

Miljöskyddsnämnden tillstyrker detaljplaneförslaget under förutsättning att:

Inga bostäder planeras in där riksdagens bullerriktvärden för nybyggnation av bostadsbebyggelse överskrids.

Samhällsbyggnadsnämnden motiverar hur man väljer att ange var strandskyddsgränsen runt Lilla Vardsjön går.

9. Kultur och fritidsnämnden

Gång- och cykelvägar bör planeras att det på ett tryggt och säkert sätt enkelt kan leda till plats för sport och rekreation

Transporterna till och från den mekaniska verkstaden måste fungera utan att säkerhetsaspekten på lekytor och gång- och cykelvägar äventyras.

Byggherrarna skall rekommenderas att avsätta 0,5 % av byggkostnaden till offentlig konst.

En planerad yta för spontanidrott bör tillgodoseas i planen.

10. Polismyndigheten i Västra götaland

Har inget att erinra mot planförslaget

11 Västtrafik

Avståndet till kollektivtrafik är rimligt för den föreslagna bebyggelsen. Dagens utbud av busstrafik, i form av linje 561 och 562 utgör en god möjlighet för att resa till

Noteras.

Strandskyddet är inlagt på plankartan och plan- och användningsgräns är justerat efter strandskyddet.

Noteras och vidarebefordras till exploatör.

Noteras och vidarebefordras till exploatör.

Noteras och vidarebefordras till exploatör.

Noteras.

Noteras.

befintliga skolor samt nå pendeltåg mot Göteborg. Vi vill dock påpeka att den föreslagna bebyggelsen snarare stödjer ett bilberoende samhälle än ett långsiktigt hållbart, då skolor och övrig service ligger på ett så långt avstånd från området att boende utan bil måste anses som svårt.

Västtrafik har i övrigt inget att erinra mot detaljplanen.

12 Skanova

Scanovas anläggning runt och inom aktuellt exploateringsområde består av markförlagda kablar som framgår av bifogade kartor. Bl a så kommer föreslaget bullerplank komma i konflikt med Scanovas anläggning utefter sträckan.

Eventuella undanflyttningar av Scanovas anläggningar bekostat av exploatören.

13 Svenska kraftnät

Inget att erinra mot planförslaget

14 Räddningstjänsten

Räddningstjänsten kan konstatera att det planerade området med bostäder i form av villabebyggelse ligger relativt nära transportled för farligt gods. Räddningstjänsten anser att riskanalysen tagit fasta på två viktiga åtgärder för att reducera risken dels att en barriär byggs dels att området mellan E20 och själva bostadsområdet inte uppmanar till vistelse. Det räddningstjänsten saknar är mer utförande beskrivning på hur barriären ska utföras

Eftersom det är denna åtgärd som bland annat gör att individ- och samhällsriskerna blir acceptabla så är det viktigt att det antingen i riskanalysen, plankarta eller planbeskrivning framgår hur barriären ska utföras då denna är en förutsättning för acceptabla risknivåer.

Avslutningsvis förutsätter räddningstjänsten att brandpost kommer att angöras för området om sådan inte redan finns uppförd. Brandpost ska finnas inom 1000 meter från den yttersta delen av bostadsområdet och ha ett flöde om minst 900 liter/minut

Noteras och vidarebefordras till exploatör.

Noteras.

Ett genomförandeavtal mellan kommunen och trafikverket kommer skrivas för att säkerställa barriären innan planen antas.

Noteras och vidarebefordras till exploatör.

15 Alingsås energi

För elförsörjningen behöver Alingsås Energi placera två nya transformatorstationer, en i den södra delen och en i den norra delen.

Placeringen i den södra delen intill pumpstationen är ok förutsatt att utrymme finns för ledningar samt uppställningsplats intill transformatorstationen.

När det gäller placeringen av transformatorn i den norra delen önskar vi att denna justeras till ett läge mer centralt i området, detta för att möjliggöra en bra långspänningsfördelning med lägre nätförluster.

16 SGI, statens geotekniska institut

Statens geotekniska institut, SGI, har av Länsstyrelsen Västra Götaland erhållit rubricerad handling med begäran om yttrande. Syftet med detaljplanen är att ge möjlighet att bygga nya bostäder i blandade bo stads- och upplåtelseformer. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor som t ex risker för naturolyckor som omfattar ras och skred.

Inom båda områdena har stabilitetsberäkningar utförts med en utbredd last om 20 kPa och redovisad säkerhet som är större än 2-faldig i både odränerad och kombinerad analys för båda områdena. Med hänsyn till den sluttande marken ställer vi frågan om det är en relevant last som återger planförutsättningarna med hänsyn till såväl eventuella laster för markjusteringar som huslaster.

Den geotekniska utredningen anser vi inte kan benämnas som detaljerad vilket underlaget, enligt IEG 4:20 10, ska utgöras av vid beräkning av stabilitet med totalsäkerhetsmetod vid klarläggande av markens lämplighet vid upprättande av detaljplaner och nybyggnation. Bland annat finns det inte tydligt redovisat vilken hållfasthet som använts vid beräkningarna och hur den kan relateras till uppmätta värden.

Grundvattennivån har ansatts till att vara belägen i underkant torrskorpa då inga mätningar utförts. Vid undersökningstillfället observerades dock högre stabiliserade nivåer enligt protokoll. Vi anser att en känslighets analys behöver

Noteras.

Transformatorstationens placering justeras på plankartan.

Geotekniskt PM har kompletterats och anpassats enligt SGI:s synpunkter.

utföras för de ingående parametrar som uppskattats utifrån erfarenhetsvärden och då med utgångspunkt från framtida klimatförändringar.

Det förekommer enligt uppgift branta bergslänter och lösa stenar/block i planområdet men det är oklart om dessa påverkar byggrätter, kvartersmark och gator. SGI anser att det därför behöver utredas och tydligt visas om det finns risk för bergras/blocknedfall. Föranleder utredningsresultaten behov av åtgärder/restriktioner ska dessa säkerställas i planen eller utföras innan planen antas.

SGI har inte granskat frågeställningar rörande markmiljö inklusive markradon.

SGI ser inget hinder för fortsatt planläggning av området under förutsättning att ovan angivna synpunkt beaktas

17. Ägare till Tuvebo 1:62

Vi tänker inte exploatera själva, men eventuellt sälja dessa 4 tomter som råtomt. Då försäljning ev, sker efter att detaljplanen antas vill jag ha möjlighet att kunna få någon form av bygglovs-lov trots att detaljplanen har antagits.

Ev ökat buller från E20 efter att många träd fälls.

18. Boende Vardsjövägen 42

Utbyggnaden av områdena enligt detaljplanen ses av oss som en positiv utveckling av området. Det är viktigt att skapa rätt miljö i området redan från början för att undvika provisoriska lösningar som på sikt blir ohållbara. Det är också en fara för att de negativa delarna i detaljplanen, där det saknas åtgärder för vissa delar, blir en avgörande faktor då beslut skall fattas av potentiella invånare.

Synpunkter

Bullerplanket är enligt ritning tänkt att avslutas i höjd med kraftledningen som går över E20, detta innebär att bullerplanket avslutas där Vardsjövägen blir som smalast och där den ligger som närmast E20. Detta medför för gång- och cykeltrafikan-

Svar om beviljat bygglov eller ej utanför planområdet regleras inte i detaljplanen utan det är en bygglovsansökan som skall skickas in till bygglovsavdelningen på samhällsbyggnadskontoret.

Bullerplanket är krav för att klara de riktvärden som finns för buller vid nybyggnation och bekostas av exploatören. Någon förlängning på bullerplanket är inte aktuellt då det inte ligger på exploatören att bekosta detta. Yttrandet vidarebefordrandes till tekniska för kännedom.

Bullerplanket är krav för att klara de riktvärden som finns för buller vid nybyggnation och bekostas av exploatören. Någon förlängning på bullerplanket är inte aktuellt då det inte ligger på exploatören att bekosta detta. Yttrandet vidarebefordrandes till tekniska för kännedom.

ter en betydligt ökad risk med avseende på både den störande E20 samt avsmalningen av vägen och den förväntade ökade trafiken i området. Ytterligare risker föreligger då hastigheten på Vardsjövägen är 70km/h. Detta kan inte anses vara rimligt med hänsyn till vägens standard och risker för GC-trafik.

Förläng det planerade bullerplanket minst fram till Fachs bilar vid påfarten till E20

Avsaknaden av tillfredsställande GC-väg från korsningen där Afzelivägen övergår till Vardsjövägen längst hela Vardsjövägen fram till Vardsjöns rastplats anses vara i allra högsta grad undermålig redan idag. Vi anser att Vardsjövägen inte har en tillfredsställande lösning för GC-väg enligt detaljplanen.

Underfarten under E20 vid Vardsjöns rastplats bör öppnas för biltrafik som åtgärd för att förbättra säkerheten och tillgängligheten för boende och företag i området.

Belysning i området är otillfredsställande och GC-trafikanter löper stor risk under dygnets mörka timmar.

Sträckningen från Afzelivägen/Vardsjövägen/Tistelvägen bör göras enkelriktad och tillgänglig för trafik enbart i södergående riktning. Del av vägen bör användas till GC-väg

Det bör anläggas en ny GC-väg från korsningen Tistelvägen/Vardsjövägen som ansluter det södra planområdet och också till underfarten vid E20. Vardsjövägen längst denna sträckning hålls öppen för trafik i båda riktningarna.

Underfarten under E20 vid Vardsjövägens rastplats öppnas för lätt fordonstrafik. Nya anslutningsvägar anläggs.

19. Boende på Mariedalsvägen 21

Det planerade bullerplanket bör förlängas söderut förbi Vardsjön. Om man vill tydliggöra vattenkontakten för bilisterna på

Vardsjövägen bedömts klara de ökade trafikmängderna som utbyggnaden av bostäderna innebär. .

En ny trafikmätning har gjorts mellan den 29 april – 10 maj 2013. Mätningen visar en medelhastighet på 31,9 km/h och en trafik på mindre än 1 fordon/minut

Yttrandet vidarebefordras till tekniska för kännedom. Alla inkomna synpunkter gällande trafik har sammanställts och framförts till tekniska förvaltningens gatuavdelning.

Förslag för kompletterade gång- och cykelbana längst med delar av Vardsjövägen finns med i den nya trafikplanen för Alingsås Stad (antagen 2012-06-20)

Yttrandet vidarebefordras till tekniska för kännedom.

Yttrandet vidarebefordras till tekniska för kännedom.

Yttrandet vidarebefordras till tekniska för kännedom.

Förslag för kompletterade gång- och cykelbana längst med delar av Vardsjövägen finns med i den nya trafikplanen för Alingsås Stad (antagen 2012-06-20)

Yttrandet vidarebefordras till tekniska för kännedom.

Bullerplanket är krav för att klara de riktvärden som finns för buller vid nybyggnation och bekostas av exploatören. Någon förlängning

E 20, kan bullerskärmarna göras genomsiktliga. Byggnation av dessa skärmar skulle inte vara innebära en så stor kostnad jämfört med den vinning man får. Samtidigt som friluftslivet påverkas positivt så får också befintliga bostäder (ca 20 hushåll) skulle få en lugnare utemiljö

Asfalt och belysning på den befintliga vägavsnitt mellan Vardsjöns rastplats och påfarten till E20 vid Schills bilaffär behöver åtgärdas. Asfalten behöver lagas och de många hålen behöver fyllas igen. Belysningen vid Vardsjöns rastplats ses över, armaturer har varit trasiga här. Detta kommer att vara infarten för de nya bostäderna när de kommer söderifrån från Göteborg så trafiken kommer att öka.

Se över kurvan på Vardsjövägen vid befintliga bostäderna norr om planområdet. Den är mycket tight nu och speciellt i vinterföre och bussmöte.

Undvik katalogbyggda bostadsområden med snarlika hus på rad där identiteten går helt förlorad och betraktaren kan nöja sig med att titta på ett eller ett par hus för att veta hur hela området ser ut. Satsa på kvalitet, bygg trähus med taktegel, klädda sadeltak (riktigt lertegel)

20. Boende på Tistelvägen 4

Trottoaren som idag finns är undermålig. Det finns ingen möjlighet att gå med barnvagn, kärra, rullstol eller trottoar utan att bitvis få gå ut i vägen. Detta för att den smalnar av och att lyktstolpar utgör hinder.

Vid snöröjning utgör planket ett stort hinder då plogbil inte kan få undan snön tillräckligt. Vid de snörika vintrar som varit under de senaste åren blir gatan bara smalare och smalare vilket också omöjliggör möte av trafik.

De mätningar av trafik som gjorts anser vi skett på korta och väldigt underliga tidpunkter.

på bullerplanket är inte aktuellt då det inte ligger på exploitören att bekosta detta. Yttrandet vidarebefordras till tekniska för kännedom.

Åtgärder för Vardsjövägen ligger utanför planarbetet, synpunkter och förslag har framförts till Tekniska förvaltningen.

Synpunkterna om vägens standard har framförts till tekniska förvaltningens gatuavdelning.

Vilken typ av hus som byggs styrs ej i planen, utan det som styrs är största tillåtna byggnadsarea samt tomtarea och antal våningar.

Yttrandet vidarebefordras till tekniska för kännedom. Alla inkomna synpunkter gällande trafik har sammanställts och framförts till tekniska förvaltningens gatuavdelning.

Yttrandet vidarebefordras till tekniska för kännedom.

Synpunkterna om trafikmätningen har framförts till tekniska förvaltningens gatuavdelning och en ny trafikmätning har gjorts mellan den 29 april – 10 maj 2013. Mätningen visar en medelhastighet på 31,9 km/h och en trafik på mindre än 1 fordon/minut. Planen skapar mellan 35 och 45 nya bostäder och utgående från 6 fordonsrörelser/hushåll leder denna utbyggnad till en trafikökning på mellan 210 och 270 fordon/dygn. Den delen av Vardsjövägen som kommer att få en ökad

trafikbelastning är mellan 4,7 och 5,3 meter bred. Vardsjövägen bedöms vara att tillräckligt god standard för att klara den ökade trafikstringen.

Vid anläggning av gång- och cykelväg, vilken sida av vägen kommer denna ligga på?

Det finns ingen gång- och cykelväg planerad i detaljplanen då vägen inte ligger inom planområdet och åtgärder för Vardsjövägen kommer inte tas i detaljplanen. Yttrandet vidarebefordras till tekniska för kännedom. Alla inkomna synpunkter gällande trafik har sammanställts och framförts till tekniska förvaltningens gatuavdelning.

Vi tycker det är konstigt att vi inte fått handlingar då denna fråga i hög grad berör oss boende i området. Den lilla annons i Alingsås tidning precis i jultid har många missat dessutom.

Inför varje detaljplan görs en s.k. fastighetsförteckning där berörda sakägare tas upp. Den görs av Lantmäteriet och innefattar de fastigheter som ligger inom området, gränsar till området eller har rättigheter i området. Till alla sakägare skickas planhandlingarna på samråd och utöver det annonseras plansamrådet i tidningen för att nå alla.

21 Boende på Vardsjövägen 12

Synpunkter på den ökande trafiken längst med Vardsjövägen som blir genom detaljplanen.

När man nu skall bygga fler bostäder så hoppas jag verkligen att man ser till att det blir en riktig trottoar som man kan gå längst med Vardsjövägen samt en riktig cykelbana, och att hastigheten sänks, eller på något sätt få vägbulor som minskar hastigheten.

Det saknas både bra stråk och lekplatser för barn.

Jag efterlyser trottoar och cykelbana längst med Vardsjövägen i riktning mot centrum.

Det finns ingen gång- och cykelväg planerad för Vardsjövägen i detaljplanen. Vägen ligger inte inom planområdet och åtgärder för Vardsjövägen kommer inte tas i detaljplanen. Alla inkomna synpunkter gällande trafik har sammanställts och framförts till tekniska förvaltningens gatuavdelning.

Förslag för kompletterade gång- och cykelbana längst med delar av Vardsjövägen finns med i den nya trafikplanen för Alingsås Stad (antagen 2012-06-20)

I det norra planområdet finns det planerat för lekområden.

Yttrandet vidarebefordras till tekniska för kännedom. Alla inkomna synpunkter gällande trafik har sammanställts och framförts till tekniska förvaltningens gatuavdelning.

22. Birgitta Andersson m.fl.

Standarden på vägen är alldeles för dålig för ökad trafik. Det är en skarp kurva, smal vägbana och smal trottoar. Cykelbana saknas helt

Alternativ väg från Alingsås finns inte.

Det finns ingen gång- och cykelväg planerad för Vardsjövägen i detaljplanen. Vägen ligger inte inom planområdet och åtgärder för Vardsjövägen kommer inte tas i detaljplanen.

Yttrandet vidarebefordras till tekniska för kännedom.

Vägproblemen måste lösas före byggnation.

nedom. Alla inkomna synpunkter gällande trafik har sammanställts och framförts till tekniska förvaltningens gatuavdelning.

Vi behöver en cykelbana när vi cyklar till skolan för vår säkerhet.

Förslag för kompletterade gång- och cykelbana längst med delar av Vardsjövägen finns med i trafikplanen för Alingsås Stad (antagen 2012-06-20)

Sammanfattning och revideringar

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

- Strandskyddet samt plangränsen är korrigerat på plankartan.
- Planbestämmelse anseende bullerskärm/barriär har lagts till på plankartan
- Planbestämmelsen natur har lagts till på plankartan
- Planbestämmelse angående bullerskydd har omformulerats
- Planbestämmelsen g läggs till på befintlig väg
- Planbestämmelsen g läggs till på naturområde
- Teckenförklaring har kompletterats på plankartan.
- Fastighetsbeteckningar har lagts till på plankartan.
- Transformatorstationens placering justeras på plankartan.
- Planbeskrivningen har kompletterats med resultat av kompletterande geoteknisk utredningen
- Planbeskrivning har kompletterats med resultat av arkeologisk utredningen
- Beskrivning om kollektivtrafik har lagts till i planbeskrivningen
- Gemensamma områden har förtydligats i planbeskrivningen.
- Frågor ang genomförande har förtydligats i planbeskrivningen.
- Planbeskrivningen har kompletterats ang tillgänglighet.
- Information om dagvatten har lagts till i planbeskrivningen.
- Bestämmelse om dagvattenhantering har lagts till plankartan.
- Bestämmelser om uppvärmningssystem, bygg- och installations-teknik som medför låg vatten- och energianvändning samt individuell mätning av energianvändning har tagits bort.

Sakägare med skriftliga synpunkter som inte tillgodosetts

- 18. Boende på Vardsjövägen 42, (trafikkonsekvenser)

Övriga närboende med synpunkter som inte tillgodosetts

- 19. Boende på Mariedalsvägen 21, (trafikkonsekvenser)
- 20. Boende på Tistelvägen 4, (trafikkonsekvenser)
- 21. Boende på Vardsjövägen 12, (trafikkonsekvenser)
- 22. Birgitta Andersson m.fl.,(trafikkonsekvenser)

Planavdelningen

Gabriella Graf
Planchef

Emil Hjalmarsson
Planarkitekt