



Diarienum: 2018-000184

Upprättad: 2018-04-03

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Johannedal

Vårgårda tätort, Västra Götaland

Handläggning

Handläggning av planen sker med normalt planförfarande enligt PBL 2010:900. Planförslaget, som är upprättat 2017-12-20, har varit utställt under tiden 10 januari – 7 februari 2018 i receptionen i Vårgårda kommunhus, på Vårgårda bibliotek samt på Vårgårda kommuns hemsida. Planhandlingar har översänts för yttrande till myndigheter och sakägare. Annons var införd i AlingsåsKuriren 2018-01-10 och i Alingsås Tidning 2018-01-11.

Sammanfattning

Under samrådstiden har sju remissinstanser och fem sakägare framfört synpunkter/erinringar.

Sammanfattning av inkomna synpunkter:

Synpunkterna har bl.a. berört:

- Fastighetsbildning
- Trafikbuller
- Trafikalstring
- MKN vatten
- Vibrationer

Ändringar som gjorts av planförslagets innehåll efter samrådet är:

- U-område har tillkommit
- Stycket ”Fastighetsbildning” har ändrats och förtydligats
- Planbestämmelse angående åtgärder mot buller har tillkommit
- Planbestämmelse angående vibrationer har tillkommit
- Planbestämmelse angående avskärmning för Johannedal 2 mot parkering har tillkommit

Ändringar som gjorts av planhandlingarnas utformning efter samrådet är:

- Saknad planbestämmelse för ”n” har satts ut på plankartan
- Bullerutredningen har uppdaterats
- Stycket ”buller” har kompletterats med redogörelse om industribuller
- Stycket ”Luftföroreningar” har tillkommit
- Stycket ”Vatten och avlopp” har kompletterats
- Stycket ”Hydrologi” har tillkommit
- Stycket ”Dagvatten” har utökats
- Uppllysning om Avledning av grundvatten har tillkommit
- Styckena ”Befintligt gatunät” och ”Föreslaget gatunät” har uppdaterats och kompletterats med trafikutredning

Inkomna yttranden och förvaltningens kommentarer

Yttranden med synpunkter återges i sammandrag samt kommenteras nedan. Datum då yttrandet inkom anges inom parentes.

Remissparter

1. Alingsås och Vårgårda Räddningstjänstförbund (2018-01-15)

Vissa ändringar/förtydliganden har gjorts i riskanalysen efter kontakt mellan Räddningstjänsten och konsulten. Utöver de ändringar som redan gjorts har Räddningstjänsten inga invändningar gällande riskanalysen och de föreslagna åtgärderna. Åtgärderna är en förutsättning för föreslagen markanvändning och bör ingå som förutsättningar i detaljplanen. Eventuella framtida avsteg behöver prövas i ny riskanalys.

Förvaltningens kommentar:

Riskanalysen utgår från de förutsättningar som det aktuella planförslaget innebär. De åtgärder som föreslås av Räddningstjänsten säkerställs vid bygglovsprövningen.

2. Lantmäteriet (2018-02-08)

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Kostnader för och initiativ till fastighetsbildning

Det anges inte någonting om vem som initierar och bekostar den fastighetsbildning som behövs för genomförande av detaljplanen.

Olokaliserade servitut

I fastighetsförteckningen anges att flertalet avtalsservitut är olokaliserade.

Ett servitut är rättsligen lokaliserat om det enligt avtalet ska utövas inom ett specifikt område av den tjänande fastigheten. Saknas bestämt område för utövningen är servitutet olokaliserat. Det kan vara så att ett servitut som har varit olokaliserat har blivit faktiskt lokaliserat. Det är alltså inte säkert att rättigheterna i fastighetsförteckningen är olokaliserade.

Generellt bör avtalsservitut/nyttjanderätter som påverkas av en planläggning som möjligt redovisas i grundkartan, och det ska i alla fall framgå av konsekvensbeskrivningen hur de påverkas.

Delar av planen som bör förbättras

Fastighetsförteckning

Det saknas fastigheter i fastighetsförteckningen under rubriken ”Fastigheter inom planområdet”.

Grundkarta

Teckenförklaring till grundkartan saknar vissa beteckningar och andra beteckningar är otydliga. Ledningar är markerade i färg på kartan men saknar färg i teckenförklaringen.

Endast u-område säkerställer inte ledningar

Genom att lägga ut markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar ser kommunen dels till att det inte blir planstridigt att lägga dessa på kvartersmark och dels att lovpliktiga åtgärder inte kan utföras som hindrar ledningen. För att säkerställa att ledningarna får vara kvar behöver normalt sett ledningsrätt eller servitut upplåtas. Detta är inte beskrivet i genomförandedelen av planbeskrivningen.

Delar av planen som skulle kunna förbättras

Beteckning finns men planbestämmelse saknas

På plankartan beteckningen *n*. Beteckningen saknas dock bland planbestämmelserna.

Plankartan följer inte Boverkets rekommendationer

Regeringen har betonat vikten av att detaljplaner utformas enhetligt för att underlätta framtida digitalisering och förenkla byggprocessen. Plankartan

följer inte ”Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan” på punkterna nedan:

- Det finns ingen användning som ska ha vit färg enligt rekommendationerna.
- Färg för PARK är olika i plankarta och planbestämmelser.
- Markreservat (u-område) ska enligt rekommendationerna vara en administrativ bestämmelse och alltså omges med administrativ gräns.
- Det rekommenderas inte att använda våningsantal som planbestämmelse för att reglera byggnaders höjd.
- Användningar bör betecknas och redovisas var för sig.
- Lagstödet för respektive planbestämmelse redovisas inte i anslutning till planbestämmelserna.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Med begreppet huvudmannaskap i en detaljplan avses normalt sett vem som är ansvarig för de allmänna platserna. I 1 kap 4 § PBL definieras allmän plats som gata, väg, park, torg eller annat område som enligt detaljplan är avsett för ett gemensamt behov.

Det är bra om begreppet huvudman/huvudmannaskap reserveras för ansvaret för allmänna platser och att andra former av ansvar med andra termer för att undvika otydlighet och risk för sammanblandning. Andra ansvarsfrågor (t.ex. vem som tar hand om VA och elförsörjning) bör istället beskrivas under en separat rubrik ”Ansvarsfördelning”.

Förvaltningens kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter om vem som initierar och bekostar fastighetsregleringar.

De olokaliserade servituten är verkligen olokaliserade. Planbeskrivningen har kompletterats med upplysningen om att det inte går att bedöma eventuella konsekvenser av planen för servitutet, då dessa är olokaliserade.

Fastighetsförteckningen är uppdaterad och stämmer nu med planområdesgränsen.

Grundkartans teckenförklaring är redigerad.

Planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter om de ledningsrätter som avses bildas i plankartans u-områden.

Planbestämmelse har satts ut för beteckningen ”n”.

Plankartan har reviderats utifrån de av Boverkets rekommendationer som har bedömts som lämpliga för den aktuella planen.

3. Länsstyrelsen (2018-02-07)

Synpunkter på sådant som kan aktualisera en prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör hälsa och säkerhet samt miljökvalitetsnormer (MKN vatten) måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

Hälsa och säkerhet; buller

Bullerberäkningen är gjord utifrån Trafikverkets prognosår 2030 – den bör utgå från prognosår 2040.

Det har inte tagits hänsyn till eventuellt buller från befintlig industri på Armaturen 1 i bullerberäkningen. Det ska också bedömas.

Bedömning saknas om det finns miljöpåverkan från närliggande industri som kan innebära olägenheter för planerade bostäder. Även konsekvensen för närliggande plan bör beskrivas, alltså vad innebär det för planen för industri att bostäder byggs i närheten.

Det bullerplank som förutsätts i bullerutredningen finns inte med under planbestämmelserna. Vad innebär begreppet ”VERKSAMHET” på plankartan, inrymmer det även störande verksamhet?

Miljökvalitetsnormer för vatten; grundvatten

Planområdet ligger inom område av vikt för vattenförsörjningen (dricksvattenförekomst-skyddade grundvatten). Vidare gäller miljökvalitetsnormer för grundvattenförekomsten (Algutstorp-Horla). Detta måste beaktas i det vidare planarbetet med hänsyn till att det av planhandlingen framgår att det kan behövas schaktning under grundvattenytan. Bortledning av grundvatten kan innebära en tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

Miljökvalitetsnormer för vatten; dagvattenhantering

Det är inte tydligt hur mycket hårdgjord yta planen innebär och vilka flöden som kan uppstå till följd av planen. Kyllingsån ligger drygt 100 meter bort från aktuell plan, och är en ytvattenförekomst med miljökvalitetsnormer. Den mynnar ut i Sävån. Kan planen medföra ökade/förändrade flöden eller kan allt omhändertas och infiltreras inom planen? Kan det ske ökad avrinning till recipient och kan det finnas risk för påverkan recipienten och MKN? En dagvattenutredning är lämplig att ta fram för att vidare kunna bedöma och begränsa eventuell påverkan på recipient och MKN.

Trafik

Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets yttrande.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt och alltså behöver inte miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Förvaltningens kommentar:

Trafikbullenutredningen är uppdaterad med prognos för år 2040 avseende trafikmängd för tåg. En planbestämmelse som säkerställer att åtgärder vidtas så att riktlinjerna för trafikbuller uppnås, har införts på plankartan.

Stycket "Buller" i planbeskrivningen har kompletterats med en redogörelse för industribuller. Industribuller bedöms inte utgöra ett problem inom planområdet.

Planbeskrivningen har kompletterats med stycket "Luftföroreningar", rörande luftutsläpp från närliggande industri. Luftföroreningar bedöms inte vara ett problem inom planområdet.

Användningen "Verksamhet" innefattar ytkrävande verksamheter med begränsad omgivningspåverkan (Boverket).

Stycket "Vatten och avlopp" i genomförandedelen har kompletterats med upplysning om att avledning av grundvatten kan innebära tillståndspliktig vattenverksamhet.

En dagvattenutredning har tagits fram. I utredningen föreslås att dagvatten huvudsakligen ska omhändertas lokalt (LOD), så att infiltrationen inom planområdet motsvarar dagens även efter planens genomförande. MKN för grundvatten och recipienter, liksom dricksvattenförekomsten, bedöms inte påverkas av planförslaget. Inte heller vattenflödena bedöms påverkas. Se vidare stycket "Dagvatten" i planbeskrivningen.

Övriga synpunkter har noterats.

4. Trafikverket (2018-01-22)

Buller

Bullerutredningen utgår från prognosår 2030 avseende trafikmängd för tåg. Kommunen avser uppdatera utredningen med prognos för 2040. Trafikverket inväntar granskningshandlingen för att kunna ta ställning i frågan.

Avstånd till järnväg

Vid parkering nära järnvägen finns risk att bilar skadas i lacken exempelvis av partiklar från inbromsande tåg samt gnistor från kontaktledning och strömavtagare. Det finns även risk för fallande last, snö och is från passerande tåg. Därför kräver Trafikverket att parkeringsplatser anordnas minst femton meter från järnvägen.

Trafikverket ser positivt på att kommunen föreslår bebyggelse på minst 40 meter från närmast befintlig spårmit.

Trafikalstring

Kommunen ska göra en trafikutredning som inkluderar basår år 2040 och som visar vilken indata som använts och hur man beräknat trafiken år 2040. Utredningen ska utvärdera exploateringens påverkan på trafiksystemets framkomlighet och trafiksäkerhet utmed de statliga vägarna. Utredningen måste analysera planförutsättningarna och lämna förslag på åtgärder, exempelvis vänstersvängkörfält och nya hållplatslägen, som gör planförslaget acceptabelt ur trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv.

Vibrationer

Vid byggnation i närheten av järnväg ska riktvärden för vibrationer inte överskridas. Trafikverket anser att i utrymmen där människor stadigvarande vistas ska 0,4 mm/s vägd RMS inte överskridas.

Risk

Av riskanalysen framgår att barriär ska finnas som motverkar att vätska rinner in på området, och att en sådan barriär kan utgöras av vall, dike eller plank. Trafikverket godtar att befintlig perrong används som barriär.

Fjärde järnvägsspår

Ett fjärde spår är inte med i förslaget till Nationell plan som beslutas av regeringen under våren 2018. Kommunen får själv avgöra om mark ska reserveras.

Kommunalt huvudmannaskap

Trafikverket har vid flera tillfällen uppmanat kommunen att ta över flertalet statliga vägar inom kommunen. Ambition med rätt avgränsat väghållarskap är att:

- Staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort.
- Kommunerna bör ha huvudansvar för väghållningen i tätort med undantag för det övergripande statliga vägnätet.
- Väghållaren får ökad möjlighet att påverka vägens utformning och underhåll, samt dess omgivningar.

Förvaltningens kommentar:

Bullerutredningen är uppdaterad med prognos för år 2040 avseende trafikmängd för tåg.

Föreslagen parkering ligger som närmast ca 15 meter från befintlig spårmitt. Ett eventuellt fjärde spår kommer att ligga på ca 10 meters avstånd till föreslagen parkering, men detta spår är främst avsett för persontåg som stannar på stationen och alltså passerar i låg hastighet innan/efter stopp/start.

Kommunen har gjort en trafikutredning angående föreslagen exploaterings påverkan på Industrigatan (väg 1907) och Kullingsleden (väg 1909), se stycke "Föreslaget gatunät" i planbeskrivningen. Av utredningen framgår att korsningarna Kempegatan – Industrigatan och Adolf Ericssons gata – Kullingsleden inte behöver åtgärdas även om hänsyn tas till förväntad trafikökning fram till år 2040.

Kommunen har tagit fram en vibrationsutredning och säkerställt riktvärdet 0,4 mm/s vägd RMS med en planbestämmelse. Utredningen visar att föreslagen bebyggelse klarar riktvärdet.

Övriga synpunkter har noterats.

5. Vattenfall Eldistribution AB (2018-02-02, yttrandet inkluderar en karta som ej återges här)

Vattenfall Eldistribution AB (Vattenfall) har en 0,4 kV markkabel inom planområdet som inte är inmätt.

Flytt/förändring av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploatör.

Enligt kundavtalet, Nät 2009 K § 7.3, får inte byggnader uppföras, marknivån ändras, eller andra åtgärder vidtas som äventyrar funktionen eller driften av nätägarens anläggningar.

Vid arbete nära Vattenfalls anläggningar krävs bevakning. Vid markarbeten ska kabelutsättning i fält alltid begäras. Under förutsättning att ovanstående uppfylls tillstyrker Vattenfall planen.

Förvaltningens kommentar:

Synpunkterna har noterats.

6. Skanova AB (2018-01-30, yttrandet inkluderar en karta som ej återges här)

Inom planområdet har Skanova ett kabel-/kanalisationsstråk med tillhörande kabelbrunnar. För detta stråk finns nyttjanderättsavtal från 2014 och ledningsrättsförrättning är påbörjad. Skanova önskar att ett fyra meter brett u-område inlägges i planen där stråket berör kvartersmark.

Förvaltningens kommentar:

Efterfrågat u-område har satts ut på plankartan.

7. Polismyndigheten (2018-01-31, yttrandet inkluderar ett flygfoto och en karta som ej återges här)

Polisen ser trafiksäkerhetsmässiga fördelar med att en GC-väg anläggs utmed järnvägen, då trafikolyckor med personskador minskar med GC-väg. Däremot ökar risken för kollisionsoolyckor med GC-vägar som korsar bilväg, särskilt vänstersväng från GC-väg in på väg har större risker.

Byggnadernas orientering gentemot varandra är viktig och ser bra ut på planens illustrationskarta. En spontan övervakning bör kunna ske av de boende över området inklusive P-/lekplatser.

Växtlighet bör vara lågväxande eller ha rena stammar så att det går att se igenom. På särskilt utsatta plaster har en rörelsestyrd belysning större effekt än fast sken.

Det finns risk för att utomstående använder innergård som passage/genväg.

Förvaltningens kommentar:

Genom innergården passerar ett offentligt parkstråk som avses länka stationsområdet med grönområdet kring Kyllingsån. Bostädernas halvprivata zoner ligger utmed husen. I övrigt har synpunkterna noterats och kommer att beaktas under projekteringskedet.

Sakägare

8. Fastighetsägare till Johannedal 2 (2018-02-09)

Fastighetsägarna har varit i kontakt med bygg- och miljöenheten och fått tillåtelse att lämna in sitt yttrande efter 2018-02-07, då bygg- och miljöenheten dröjt med att besvara deras frågor om planen p.g.a. sjukdom.

I nuläget finns större buskage och flera träd som ”inhägnar” Johannedal 2 mot väster (Johannedalsskolan) och norr (järnvägen). Dessa skyddar mot insyn och buller från järnvägen. Med ny bebyggelse och borttagen vegetation kommer det behövas något annat som avskärmar. Fastighetsägarna önskar någon typ av plank uppe vid bostadshuset (ej nödvändigtvis utmed hela uppfarten) och – beroende på hur mycket träd och vilka som försvinner – även norrut mot järnvägen.

Förvaltningens kommentar:

En planbestämmelse har satts ut på plankartan som säkerställer att ett avskärmande plank anordnas utmed planområdesgränsen och Johannedal 2. Omfattning och utformning ska beslutas i samråd med fastighetsägarna till Johannedal 2.

9. Fastighetsägare till Triangeln 4 (2018-02-08)

Fastighetsägarens generella inställning är att man inte ska bebygga Johannedalsområdet, då de gröna oaserna är få i Vårgårda. Området borde utvecklas för rekreation, men om detta inte är möjligt bör följande beaktas:

1. De mindre husen utmed Kempegatan och Rosendalsgatan bör tas bort för att så att parken blir mer för alla i området och inte bara en innergård för Johannedalsområdet.
2. Minska antalet våningar mot järnvägen till tre för att harmoniera med övrig bebyggelse. Samt anordna markförlagd ventilation för minskat buller i området.

3. Utred trafiken då det planeras industri i området. Se även över korsningen som verkar vara planerad där vägbulan ligger på Kempegatan.

4. Antalet lägenheter bör begränsas till hälften jämfört med planförslaget.

Fastighetsägaren tillstyrker inte någon byggnation förutom den vid Järnvägsgatan.

Förvaltningens kommentar:

Husen utmed Kempegatan och Rosendalsgatan bedöms ha en skala som passar in i omgivningen, liksom husens höjd mot järnvägen bedöms vara avpassad till stationsområdets storskalighet. Husens högre höjd mot järnvägen ger också ett bättre skydd mot buller åt bakomliggande bebyggelse.

Parken är i första hand tänkt att fungera som en grön länk mellan stationsområdet och Kyllingsån. Den avses vara en offentlig plats, öppen för alla. Större grönområden finns på nära håll utmed Kyllingsån.

Planen medger inte att industri etableras. Endast verksamheter som inte är störande för omgivningen genom exempelvis buller eller trafikintensitet är tillåtet. En uppskattning av den trafikmängd som planens genomförande medför finns i planbeskrivningen (stycke "Föreslaget gatunät").

Antalet lägenheter bedöms lagom för området. En stor del av lägenheterna i planförslaget är små, vilket ger ett större antal lägenheter än vid en mer genomsnittlig lägenhetsfördelning på samma yta.

10. Fastighetsägare till Kempen 2 (2018-02-07)

Det kommer sannolikt bli mer trafik i området vid nybyggnation av bostäder. Detta bör beaktas vid planeringen så att någon form av trafikhinder för sänkt hastighet anordnas på Rosendalsgatan, där det idag ofta framförs bilar i hög hastighet.

Fastighetsägarna vill se en roligare färgsättning av de nya husen än den som alla nya hus i Vårgårda för närvarande färgsätts med. Vårgårda behöver bli mer inbjudande, ett bra exempel är stationshuset i Vara.

Förvaltningens kommentar:

Högsta hastighet på Rosendalsgatan avses sänkas till 40 km/h. Vidare föreslås att kantparkering anordnas utmed gatan, vilket tenderar att sänka hastigheten hos passerande bilar. Om höga hastigheter kvarstår som ett problem efter planens genomförande kan farthinder anordnas i efterhand. Själva körbanan ligger utanför planområdet.

Vilken färgsättning de nya husen får behandlas inte i detaljplanen, utan först under bygglovsprövningen.

11. Fastighetsägare till Triangeln 11 (2018-02-07)

Fastighetsägarna har synpunkter angående trafiksituationen på Kempegatan. Trafiken på Kempegatan är redan idag intensiv och störande, trots vägbulor. De motsätter sig tillfarten vid Johannedalsskolan/Kempegatan. Tillfart för bilar bör vara från Järnvägsgatan, endast GC-väg via Kempegatan.

Hastigheten bör vara 30 km/h även på Kempegatan och inte bara på Rosendalsgatan och Järnvägsgatan.

Återvinningsstationen är otillräcklig idag och bör omorganiseras för fler hushåll.

Förvaltningens kommentar:

Kempegatan föreslås smalnas av något, samt få kantparkering, vilket kan sänka hastigheten. Tillfarten från Kempegatan behövs för att undvika onödig körning på Kempegatan väster om tillfarten, Rosendalsgatan och Järnvägsgatan för de som kommer från Industrigatan. Hastigheten på Kempegatan, Rosendalsgatan och Järnvägsgatan utanför planområdet föreslås sänkas till 40 km/h.

Återvinningsstationens kapacitet är inget som behandlas i detaljplanen, men synpunkten har vidarebefordrats till Renhållningsavdelningen.

12. Fastighetsägare till Triangeln 6 (2018-02-08, yttrandet inkluderar en karta som ej återges här)

Fastighetsägarna oroar sig för och motsätter sig den ökade trafikmängd på Kempegatan som nybygget kommer att medföra. Området är ett bostadsområde som mest är trafikerat vardagar mellan 7 – 16. Kvällar och helger förekommer inte alls samma trafikmängd, vilket det kommer att göra med 70 nya bostäder. Fastighetsägarna oroar sig både för ökat buller och ökade utsläpp från biltrafiken.

I detaljplanen är beskrivet dels att det inte kommer att vara tillåtet med en störande trafikintensitet, dels att trafiken kommer att öka markant. Hur går det ihop? Kommer föreslagen verksamhet inte att öka trafiken, har inte tryckeriet lastbilstransporter med material och leveranser?

Fastighetsägarna rekommenderar att Järnvägsgatan förlängs till Industrigatan där det idag går en GC-väg. Då undviks genomfartstrafik på Kempegatan och Rosendalsgatan, samt ger smidigare tillfart för nya bostäder och tryckeri. Det borde inte vara ett problem att genomföra, då det ändå ska grävas i området och vägen under tunneln oavsett behöver åtgärdas.

Hastigheten på Kempegatan och Rosendalsgatan behöver begränsas till 30 km/h. Farthindret på Kempegatan anordnades eftersom många kör för fort där. Vidare bör en trottoar/gångväg anordnas utmed Kempegatans sydsida, alltså mot befintlig bebyggelse.

Fastighetsägarna vill få bekräftat att arbetstiden under kommande byggnation begränsas till vardagar mellan 7 – 16, och inte på kvällar och helger, så att hänsyn tas till de boende i området.

På bifogad karta är ovan föreslagen dragning av Järnvägsgatan samt ovan föreslagen gångväg utmed Kempegatan utsatta, och övergångsställen där parkstråket mynnar vid Kempegatan samt över Ågatan där denna ansluter till Kempegatan.

Förvaltningens kommentar:

Tillkommande trafik bedöms främst passera på Järnvägsgatan och Kempegatan öster om planområdet. Procentuellt blir den förväntade trafikökningen stor, 30 – 40 %, men det faktiska antalet bilar, ca 150 – 200 fordon/dygn, är litet. Kempegatan utmed planområdet och Rosendalsgatan bedöms få en betydligt mindre trafikökning genom tillfarternas placering. Ökningen av såväl buller som utsläpp bedöms bli marginell. När det gäller buller är järnvägstrafiken den dominerande källan i området.

Tryckeriet har få transporter. Den på plankartan angivna markanvändningen "Verksamheter" innebär per definition att endast verksamheter med begränsad omgivningspåverkan tillåts. Detta inkluderar låg trafikintensitet, vilket bedöms vid bygglovsprövningen.

Den förbifart mellan Industrigatan och Järnvägsgatan som föreslås i yttrandet har övervägts, men bedömts som alltför kostsam och svårgenomförd p.g.a. nivåskillnaderna vid viadukten.

Hastigheten på Kempegatan, Rosendalsgatan och Järnvägsgatan utanför planområdet föreslås sänkas till 40 km/h. Det saknas utrymme för trottoarer på båda sidor av Kempegatan om de inte görs väldigt smala. Förvaltningen bedömer att det är lämpligare att förbättra den befintliga på norrsidan. Utifrån det bedöms ett nytt övergångsställe göra mest nytta på Kempegatan öster om Ågatan, där det ansluter befintlig trottoar utmed Ågatan och gångväg utmed Kyllingsån. Ett sådant övergångsställe ligger utanför planområdet men kan anordnas utan planändring.

Arbetstiden under kommande byggnation regleras inte av detaljplan, men synpunkten noteras.

SAMHÄLLSBYGGNAD
Bygg- och miljöenheten

Sabina Talavanic´
Arkitekt SAR/MSA

Stefan Olsson
Arkitekt MSA