

Detaljplan för förskola vid Nolhaga allé (fastighet Sörhaga 2:4 m.fl.)

# Granskningsutlåtande

Upprättad 2024-10-29

## Ärendets handläggning

Syftet med planen är att möjliggöra byggnation en ny förskola samt att anordna en tillräckligt stor förskolegård och skapa bra tillgänglighet för gående och cyklister till förskolan.

En temporär förskola fanns tidigare på platsen, men den togs bort 2022.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande, enligt plan- och bygglagen (2010:900) 5 kap § 6 vilket innebär att den kan antas först efter genomfört samråd och granskning. Samråd har ägt rum under tiden 2020-03-06 till 2020-03-28 genom att planhandlingar utsänts till berörda sakägare, länsstyrelsen, lantmäteriet m.fl. I samrådsredogörelse 2021-05-03 redovisas inkomna yttranden från samrådsskedet.

Granskning har skett under perioden 2021-05-11 till 2021-06-01. I detta granskningsutlåtande redovisas inkomna yttranden från granskningen, ihop med kommunledningskontorets kommentarer och förslag på justeringar.

## Inkomna yttranden - Granskning

	Datum	Anmärkning
<b>Myndigheter, nämnder, föreningar m.fl.</b>		
1. MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	2021-05-10	kommentar
2. Lantmäteriet	2021-05-10	kommentar
3. Västtrafik	2021-05-10	ingen erinran
4. Trafikverket	2021-05-20	ingen erinran
5. Vattenfall	2021-05-27	ingen erinran
6. Alingsås och Vårgårda Räddningstjänstförbund	2021-05-31	kommentar
7. Länsstyrelsen	2021-06-03	kommentar
8. SGI	2021-06-03	kommentar
9. Miljöskydds nämnden	2021-06-16	kommentar
<b>Sakägare</b>		
10. Boende i Brf Karamellen (Hjulet 1)	2021-06-01	kommentar

Nedan följer en sammanfattning av de inkomna synpunkterna från granskningen, flera yttranden redovisas i sin helhet. Kommunledningskontorets kommentarer och förslag till åtgärder redovisas i den högra spalten.

## Yttranden

## Kommentarer

### Myndigheter, nämnder, föreningar m.fl.

#### 1. MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

MSB meddelar att det finns fyra stycken aktiva skyddsrum i fastigheten Sörhaga 2:4 som måste tas i beaktande vid en eventuell nybyggnation. Fastighetsägaren behöver i sådana fall inkomma med en avvecklingsansökan eller en ansökan om tillfällig begränsning av skyddsrumsfunktionen. Information om detta finns på MSB:s hemsida.

*Skyddsrummen är inrymda i Nolhagaskolans källare och berörs ej av aktuell detaljplan samt planerad byggnation. Förtydligande görs i planbeskrivningen under Befintlig bebyggelse samt under Viktiga frågor i efterkommande skeden.*

#### 2. Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

- Lantmäteriet anser att redovisningen av exploateringsavtalets innehåll är otydlig, eftersom det inte redovisas vilka åtgärder som ska regleras och vem som ska bekosta de olika åtgärderna. Det bör också framgå om frågor som rör iordningsställande av allmän plats och utbyggnad av VA-ledningar ska tas upp i avtalet. Lantmäteriet bedömer att granskningshandlingarna inte uppfyller lagens krav på redovisning och därför behöver kompletteras.
- Enligt 4 kap. 39 § PBL får en detaljplan inte ändras eller upphävas under pågående genomförandetid om det inte godkänns av berörda fastighetsägare eller något av de två undantagsfallen föreligger. Genomförandetiden för den gällande planen går ut 2027. I planbeskrivningen anges inte uttryckligen varför planen ändras under pågående genomförandetid, och detta behöver åtgärdas. Det bör också framgå någonting om den rätt till ersättning som tillkommer fastighetsägare som lider skada av ändringen.

*Avtalet har gjorts om till ett genomförandeavtal och redovisning av innehållet har förtydligats.*

*Planbeskrivningen förtydligas angående ny detaljplan under pågående genomförandetid.*

Delar av planen som bör förbättras

- Lantmäteriet har inte kunnat hitta planbestämmelsen om bebyggandet omfattning,  $e_1$ , på plankartan. Det bör även anges om det är största byggnadsarea per fastighet eller användningsområde.

*Planbestämmelsen  $e_1$  är utplacerad på den tillkommande bygggrätten för förskola på plankartan. Planbestämmelsen gäller inom plankartans egen-skapslinjer och bedöms inte behöva förtydligas.*

### 3. Västtrafik

Västtrafik ser positivt på utbyggnad i anslutning till befintlig kollektivtrafik. Genom att utveckla bostäder och verksamheter i närheten av befintlig kollektivtrafik ges förutsättningar för att resa hållbart och på så sätt bidra till en hållbar samhällsutveckling. Inom 400 meter från planområdet, fågelavstånd, nås större delen av stadstrafiken i Alingsås och närheten till centrum och stationsområdet möjliggör även mer långväga resor med kollektivtrafiken. För förskolor och skolor är det särskilt viktigt att passager för oskyddade trafikanter är tydliga och trygga. Västtrafik ser inte att planen förändrar förutsättningarna för kollektivtrafiken i området.

*Noteras.*

### 4. Trafikverket

Planområdet är som närmast lokaliserat ca 440 meter från Västra stambanan samt ca 780 meter från väg 180 som är av statligt väghållarskap. Trafikverket yttrade sig i ärendet i samrådsskedet och hade då inget att invända. Trafikverket har inga synpunkter i granskningsskedet.

*Noteras.*

### 5. Vattenfall

Vattenfall Eldistribution har inga elanläggningar inom planområdet och har därför inget att erinra.

*Noteras.*

### 6. Alingsås och Vårgårda Räddningstjänstförbund

Räddningstjänsten önskar att området kompletteras med ytterligare en brandpost om det är möjligt. Förslag på placering är i så fall vid vändslingan, så nära förskolan som möjligt. Denna brandpost är även viktig för befintliga verksamheter då det saknas brandposter på denna sidan. Räddningstjänsten noterar att det finns en plan för att hantera kontaminerat släckvatten. Räddningstjänsten önskar vara delaktiga i bygglovsskedet.

*Önskemålet har framförts till VA-avdelningen som konstaterat att servicen till förskolan behöver utökad kapacitet för att en ny brandpost ska kunna tillskapas. Framtagande av riktlinje för brandvatten är under framtagande, och frågan bör lyftas igen i bygglovsskedet.*

*Noteras.*

### 7. Länsstyrelsen (i sin helhet)

Länsstyrelsens samlade bedömning  
Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

*Genom mailkontakt har förtydliganden av länsstyrelsens synpunkter gjorts. Antagandehandlingarna har förtydligats gällande översvämningsrisk på grund av skyfall samt stabilitet enligt nedan.*

## Yttranden

Länsstyrelsens bedömning är att planen behöver justeras med hänvisning till prövningsgrunden säkerhet. Anläggandet av erosionsskyddet kräver anmälan enligt miljöbalken och kommunen ansvarar för att skicka in anmälan till Länsstyrelsen under detaljplaneprocessen.

Länsstyrelsens motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Mellankommunal samordning blir olämplig.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser
- Bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa

Länsstyrelsen bedömer däremot att frågor som berör säkerhet måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

### Säkerhet - Risk för översvämning

Kommunen beskriver i granskningshandlingarna att höjdsättning av huvudbyggnad (+ 62,4 m över nollplanet) baseras på beräkningar av beräknat högsta flöde (BHF) för Sävån från 2020 utförda av SMHI. Länsstyrelsen bedömer att byggnaderna därmed är skyddade på tillfredsställande nivå.

Vad gäller översvämning till följd av skyfall skrev Länsstyrelsen i samrådsyttrandet bland annat att kommunen behöver bedöma riskerna, säkerställa eventuella skyddsåtgärder och framkomligheten till och från planområdet.

Det framgår inte tydligt om kommunen värderar översvämningensrisken som allvarlig, men eftersom ett antal åtgärdsförslag är föreslagna tolkar Länsstyrelsen dessa åtgärder som en förutsättning för att marken ska vara lämplig ur översvämningsspektiv. Därmed behöver kommunen beskriva hur åtgärderna, utöver höjdsättningen av huvudbyggnaden, säkerställs. Kommunen behöver också redovisa att de föreslagna åtgärderna är tillräckliga för att markanvändningen ska anses lämplig. Kommunen bör i sammanhanget notera dels att planen inte kan vara mer flexibel än vad översvämningensrisken tillåter, dels att översvämningensfrågan ska vara utredd i detaljplanen (det ska vara tydligt vilka åtgärder som är nödvändiga för att marken ska bli lämplig).

## Kommentarer

*Kommunen har ansökt om tillstånd för vattenverksamhet mellan granskning och antagande (Mål nr M 3134-24).*

*Kompletteringar har skett enligt nedan.*

*Dagvattenutredningen har efter granskningen kompletterats med en sammanfattning som tydligare redovisar att bedömningen är att ingen översvämningensrisk på grund av skyfall föreligger om ett avskärande dike skapas längs planområdets västra gräns. Detta dike avses ta om hand skyfallsvatten kommande från områden utanför planområdet. Det avskärande diket regleras i plankartan.*

*Den andra föreslagna åtgärden, svackdiket öster om byggrätten för förskola, avses fördröja dagvatten som genereras inom planområdet i linje med Alingsås dagvattenstrategi. Detta svackdike regleras också i plankartan.*

## Yttranden

I bedömningen av översvämningsrisken, både till följd av höga flöden och skyfall, behöver kommunen även inkludera frågan om framkomligheten till och från planområdet.

### Säkerhet - stabilitet

Ur geoteknisk synvinkel behövs enligt underlaget ett erosionsskydd i norra delen av planområdet för att stabiliteten ska vara långsiktigt tillfredsställande. SGI invänder inte mot denna bedömning men noterar att det i underlaget saknas stabilitetsberäkningar som redovisar släntstabiliteten för ett erosionsskydd. SGI anser att beräkningar behöver utföras så att det framgår om det krävs förstärkningsåtgärder för att uppnå tillfredsställande stabilitet samt om dessa kan inrymmas inom parkmarken samt det avgränsade området som avser tillståndet för vattenverksamhet. Se SGIs yttrande, daterat 2021-06-01.

### Synpunkter på granskningshandlingen Strandskydd

Om strandområdet behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse krävs att kommunen visar att:

- att åtgärden ger långsiktiga fördelar för samhället
- att det angelägna allmänna intresset är omöjligt eller i vart fall orimligt att tillgodose utanför det föreslagna området
- att nyttan och behovet av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset

Den geografiska omfattningen av det område där alternativ lokalisering ska prövas avgörs utifrån det behov som ska tillgodoses. Hänsyn kan tas till planförslagets funktion; exempelvis kan i vissa fall centrumfunktioner prövas inom en tätorts centrum, bostäder och kontor inom tätorten som helhet, skola och vårdinrättning inom ett visst upptagningsområde. Ställningstaganden behöver motiveras tydligt av kommunen.

Länsstyrelsen anser att kommunen på ett godtagbart sätt motiverat den geografiska omfattningen för den alternativutredning som tagits fram.

För att kunna tillgodose Boverkets riktlinjer om friyta på 40 kvm/barn behöver den totala friytan vara minst 4800 kvm för en förskola med 120 barn, vilket är det uttryckta behovet. Av olika anledningar kommuner kommunen fram till att det endast är

## Kommentarer

*Dessa åtgärder bedöms som tillräckliga för att föreslagen markanvändning ska vara lämplig. En analys av framkomligheten vid 100-årsflöde, 200-årsflöde och beräknat högsta flöde, med stöd i översvämningskartering från 2020 (SMHI) har gjorts mellan granskning och antagande, och lagts till i planbeskrivningen.*

*En ny utredning har utförts mellan granskning och antagande i syfte att redovisa planområdets stabilitet och behov av utökade erosionsskydd. Ett nytt PM om erosion har också tagits fram.*

*Utredningarna visar att stabiliteten för slänten i planområdets nordöstra del inte är tillfredsställande och att åtgärder krävs i form av avschaktning och ett förstärkt erosionsskydd. Plankartan har justerats för att inrymma och reglera dessa åtgärder. Marken är lämplig för föreslagna detaljplan under förutsättning att erosions- och stabilitetsåtgärder utförs.*

*De skyddsåtgärder som behöver utföras görs på allmän plats med kommunalt huvudmannaskap och hanteras i ett separat pågående projekt.*

*Tillståndsansökan för vattenverksamhet har skickats in under 2024 (Mål nr M 3134-24) och en miljökonsekvensbeskrivning har utförts. Regleringar av erosionsskyddet har införts på plankartan och planbeskrivningen har kompletterats med information från utredningen samt MKB:n.*

*Se även s. 9.*

*Noteras.*

## Yttranden

den föreslagna förskoletomten som lever upp till detta. Länsstyrelsen anser att lokaliseringsutredningen lever upp till lagens krav.

Miljö kvalitetsnormer för vatten/Vattenverksamhet  
11 kap MB

I samrådsyttrandet gällande aktuell detaljplan hade Länsstyrelsen synpunkter kring erosions-situationen och miljö kvalitetsnormer för vatten. Anledningen var att erosionsåtgärder inom planen kan ha stor påverkan på kringliggande naturmiljö och detta beskrevs inte tillräckligt omfattande i underlaget som då presenterades.

Länsstyrelsen önskade kompletteringar med en samlad bedömning av hur Sävveåns erosionssituation kommer påverkas vid erosionsskydd på ena sidan av vattendraget och svar på följande frågor:

- Finns det en ökad risk att motsatt sida eller nedströms får ökad erosion efter planens genomförande?
- Kommer Sävveåns strömningsförhållanden förändras på motsatt sida?
- Finns det risk för att planen påverkar områden utanför plan så att miljö kvalitetsnormerna försämras?

Resultatet av den ovan begärda kompletteringen behövde även inkludera en bedömning av planens påverkan på miljö kvalitetsnormerna för Sävveån. Enligt samrådsunderlaget omfattas stor del av Sävveån söder och utanför planområdet av jordsläpp och det föreligger behov av erosionsskydd. Länsstyrelsen bedömer att kommunen behöver motivera varför detta område inte ingår i planområdet. Hur säkerställer kommunen att nödvändiga erosionsskyddsåtgärder för planen kommer vidtas när de inte ingår i planen?

Vidare meddelade Länsstyrelsen att ett förtydligande behövdes om huruvida erosionen bedöms kunna medföra att planområdets långsiktiga stabilitet kan bli otillfredsställande över en tidsperiod motsvarande bebyggelsens förväntade livslängd. Om det bedöms att återkommande besiktning av slänterna bör utföras anser SGI att det bör framgå på vilket sätt detta kan säkerställas. Detta aktualiserar även frågeställningar gällande rådighet

## Kommentarer

*Se ovan, och s. 9 om kompletterande stabilitetsutredning mellan granskning och antagande samt tillståndsansökan för vattenverksamhet inklusive miljökonsekvensbeskrivning (Mål nr M 3134-24).*



## Yttranden

över mark ifall behov uppstår av framtida erosionsförebyggande åtgärder samt behov av tillstånd för vattenverksamhet.

Geoteknisk utredning som utfördes av Sweco 2020 och PM erosion gjord av Sweco 2021 visar enligt kommunen att pågående erosion och jordsläpp är befintliga problem och att ny förskola inte ger upphov till ytterligare erosion/stabilitetsproblem vid Säveån. Kommunen har gjort bedömningen att de inte måste anlägga ett erosionsskydd för att bygga en ny förskola men de planerar ändå anlägga ett erosionsskydd vid Nohagabron.

Ett erosionsskydd på en viss sträcka av åstranden påverkar inte erosionen uppströms, nedströms eller på motsatt sida av ån så länge man inte förändrar sektionen enligt kommunen. Enligt PM erosion bör en geoteknisk bedömning göras i samband med detaljprojektering, innan erosionsskydd påförs.

Anläggandet av erosionsskyddet bedöms enligt kommunen vara vattenverksamhet som kräver anmälan enligt miljöbalken (vilket Länsstyrelsen håller med om) och kommunen skriver att de ansvarar för att skicka in anmälan till Länsstyrelsen under detaljplaneprocessen.

Övriga jordsläpp ligger utanför planområdet och där kommer inte erosionsskydd att anläggas i samband med denna detaljplan. Kommunen har dock startat upp ett utredningsarbete där kommunen kommer att ta ett samlat grepp kring kartläggningen av erosion längs Säveån. Inom ramen för utredningsarbetet kommer bottenmätning genomföras under våren 2021. Resultatet av utredningsarbetet kan föranleda att det blir aktuellt med erosionsskydd på fler platser längs Säveån än vid Nohagabron.

Miljö kvalitetsnormer för vatten bedöms inte påverkas av nytt erosionsskydd vid Nohagabron enligt kommunen som hänvisar till PM erosionsskydd, Sweco 2021-03-09. Det utformas på ett sådant sätt att strömningsförhållanden inte förändras nämnvärt. Inte heller morfologiskt tillstånd i vattendrag bedöms påverkas i någon större grad. Genom att erosionsskyddet anpassas till befintlig slänt förändras knappast parametrarna "vattendragsfårans form" eller "vattendragsfårans kanter". Utförs

## Kommentarer

*Se ovan, och s. 9 om kompletterande stabilitetsutredning mellan granskning och antagande samt tillståndsansökan för vattenverksamhet inklusive miljökonsekvensbeskrivning (Mål nr M 3134-24).*

## Yttranden

erosionsskyddet med krossmaterial innebär det en förändring av "vattendragsfårans bottensubstrat" eftersom substratet naturligt varit av finare fraktioner. Påverkan bedöms dock som obetydlig.

Sammanfattningsvis gör Länsstyrelsen bedömningen att kommunen har besvarat de synpunkter som togs upp i samrådsskedet.

## Kommentarer

*Noteras.*

## 7. SGI (i sin helhet)

Yttrande över granskningshandling

Statens geotekniska institut (SGI) har av länsstyrelsen i Västra Götalands län erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte. Planen syftar till att möjliggöra byggnation av en ny förskola.

Underlag

1. Plankarta med tillhörande planbeskrivning. Plankarta daterad 2021-03-08, planbeskrivning daterad (Rev.) 2021-05-06
2. Geoteknisk PM. Nolhaga i Alingsås. Geoteknisk undersökning inför detaljplan för en förskola vid Nolhaga allé i Alingsås. Upprättad av Sweco, daterad 2020-12-14, revidering A 2020-12-18
3. PM Geoteknik. DPL FSK Nolhaga. Upprättad av Tyréns, daterad 2019-09-06, Rev 1 2019-12-19
4. Markteknisk undersökningsrapport/Geoteknik. Nolhaga i Alingsås. Geoteknisk undersökning inför detaljplan för en förskola vid Nolhaga allé i Alingsås. Upprättad av Sweco, daterad 2020-12-14
5. PM Erosionsskydd. Upprättad av Sweco, daterad 2021-01-22, Rev A 2021-03-09

SGI:s synpunkter

SGI har tidigare lämnat synpunkter på planförslaget under samrådsskedet. Yttrandet är daterat 2020-04-23 med dnr enligt ovan.

I tidigare yttrande efterfrågade SGI ett klarläggande av jordlagerföljden inom detaljplaneområdet samt området vid Sävån. I den geotekniska utredningen av Sweco ([2] och [4]) bedöms att jorden överst utgörs av friktionsjord till djupet ca 9 m som underlagras av lera. I PM Geoteknik från



## Yttranden

Tyréns [3] antogs för stabilitetsberäkningarna att jorden utgjordes av enbart sand. Trots de förändrade förutsättningarna bedöms i [2] att stabiliteten är tillfredsställande: "Eftersom byggnation enligt illustrationskartan ligger långt ifrån släntröner samt att marken består av friktionsjord till ca 9-10 m under markytan, bedöms inga stabilitetsproblem mot Sävåns förebygg a...". Södra och östra plangränsen ligger dock betydligt närmare släntröner än vad planerad skolbyggnad gör. Området (kryssmarkerat) är planerat som kvartersmark med möjlighet att uppföra komplementbyggnad, mur, plank och diken. Med hänvisning till PEL 2 kap 4-5 § anser SGI att stabiliteten för hela planområdet ska klarläggas samt påvisas vara tillfredsställande. Om stabiliteten är otillfredsställande för korta glidytor nära strandkanten behöver även risken för eventuella följdskred beaktas.

I [3] antogs i stabilitetsberäkningarna en friktionsvinkel på 35°. I [2] tabell I redovisas lägre friktionsvinklar, mellan 29°-35°, mellan djupen 0-10 m under markytan. SGI anser att stabilitetsberäkningar ska uppdateras med aktuell jordlagerföljd då ny information tillkommit, i detta fall med lägre friktionsvinklar i friktionsjorden samt ett lerlager från djupet 9-10 m. I [3] anges att säkerhetsfaktorerna för glidytor som påverkar gångvägen i sektion B och C är 1,0 respektive 1,03, vilket tangerar gränsvärdet  $FEN > 1,0$ . Det är oklart hur lägre valda friktionsvinklar påverkar detta resultat. Stabilitetsberäkningarna behöver därför revideras så att stabilitetsförhållandena är korrekt redovisade.

Erosionens långsiktiga påverkan på slänterna intill Sävåns har utretts i [5]. För slänterna strax söder om planområdet anges att "man kan eventuellt anlägga erosionsskydd på utsatta ställen...". SGI efterfrågar en tydligare bedömning av behovet att erosionsskydd söder om plangränsen med hänsyn till den långsiktiga stabiliteten för planområdet.

Ur geoteknisk synvinkel behövs enligt underlaget ett erosionsskydd i norra delen av planområdet för att stabiliteten ska vara långsiktigt tillfredsställande. SGI invänder inte mot denna bedömning men noterar att det i underlaget saknas stabilitetsberäkningar som

## Kommentarer

*Nya utredningar avseende stabilitet och erosion har utförts mellan granskning och antagande för att redovisa planområdets stabilitet och eventuellt behov av utökade erosionsskydd. En sjömätning av Sävåns botten och slänter genom hela staden Alingsås har också utförts, vilken har utgjort del av underlaget till utredningarna.*

*Jordlagerföljden har undersökts på nytt, liksom stabiliteten (inklusive stabiliteten för erosionsskyddet, stabiliteten under förskolans byggtid samt påverkan av eventuell markhöjning) och erosionens långsiktiga påverkan, se planbeskrivning s. 17-20 samt utredningarna Geoteknisk PM (Sweco 2022-01-31, REV A 2022-07-01, REV B 2024-06-26) med tillhörande Markteknisk undersökningsrapport (MUR) 2022-01-22, REV A 2022-06-23, REV B 2024-04-17) samt PM 2 Erosionsskydd (Sweco 2022-01-31).*

*Resultaten av beräkningarna visar att stabiliteten i den nordvästra delen av Sävåns (nordöstra delen av planområdet) inte är tillfredsställande för varken befintliga förhållanden eller förutsättningar enligt föreslagen detaljplan. Stabilitetsförbättrande åtgärder krävs därför och stabilitetsberäkningarna visar att säkerhetskraven för förutsättningar enligt detaljplan uppnås vid utförande av den föreslagna förstärkningsåtgärden.*

*Föreslagna åtgärder och begränsningar avseende marklaster behöver säkerställas i detaljplanen för att markanvändningen ska bli lämplig. Plankartan har därför justerats på följande sätt för att inrymma och reglera dessa åtgärder:*

*Planområdet har utvidgats en bit österut och söderut ut i Sävåns. En remsa med användningen PARK behålls ovan högsta högvatten, denna har kvar egenskapsbestämmelsen "belastn." som justerats till "markhöjning får ej ske utan att stabiliteten kontrolleras". Nedan högsta högvatten införs användningen SKYDD som preciseras till "område där avschaktning erfordras och erosionsskydd ska anläggas". En upplysning införs också på plankartan: "Inom användningsområde SKYDD ska stabilitetsåtgärderna avschaktning och erosionsskydd utföras enligt anvisningar i stycke 11.2 i Geotekniskt PM (Sweco 2024-06-26)".*

*Dessa åtgärder hanteras av kommunen i ett pågående parallellt projekt i nära samverkan med planmyndigheten. En miljökonsekvensbeskrivning har*

## Yttranden

redovisar släntstabiliteten för ett erosionsskydd. SGI anser beräkningar behöver utföras så att det framgår om det krävs förstärknings åtgärder för att uppnå tillfredsställande stabilitet samt om dessa kan inrymmas inom parkmarken samt det avgränsade området som avser tillståndet för vattenverksamhet.

SGI överläter till kommunen och länsstyrelsen att bedöma om nu införd bestämmelse om utförande av erosionsskydd inom parkmarken är plantekniskt tillfyllest för att säkerställa att åtgärden utförs.

## 8 Miljöskyddsnämnden

### Hälsoskydds- och miljöskyddsenhetens synpunkter

#### Släckvatten

I planbeskrivningen beskrivs att eventuellt släckvatten ska kunna hanteras genom någon form av avstängningsanordning ut mot dagvattennätet eller recipient. Det ska vara möjligt att samla upp släckvattnet för destruktion och det ska också hindras från att infiltrera i mark. Eftersom dagvattenlösningen inom området delvis bygger på infiltration anser vi att utformningen av fördröjningsytor för släckvatten behöver förtydligas.

#### Trafikökning och luftkvalitet

Miljöskyddsnämnden bedömde i samrådsskedet att planförslaget innebär en trafikökning i de centrala delarna av Alingsås tätort, även om den är blygsam (2,5 % av trafikflödet på Nolhagagatan och Sidenvägen). Samhällsbyggnadskontoret bedömde dock att ökningen av trafik och luftföroreningar som ny förskola medför, inte är en betydande ökning.

Hälsoskyddsenheten bedömer att Västra Ringgatan är ett trafikbelastat trafikrum nära planområdet och gatan kommer om inga åtgärder genomförs att få en större trafikbelastning i framtiden. Förskoleverksamheten kommer att bidra till trafikökningen, dock i mindre omfattning. Vid en luftföroreningmätning år 2015 på Västra Ringgatan mättes antalet inandningsbara partiklar mindre än 10 mikrometer per m<sup>3</sup> luft (PM10). Resultatet visade att den nedre utvärderingströskeln överskreds

## Kommentarer

*tagits fram, och tillståndsansökan har skickats in under 2024 (Mål nr M 3134-24). Planen är att genomföra dessa åtgärder under vintern 2025.*

*Kommunledningskontoret har efter dialog med konsulten som utfört dagvattenutredningen utvecklat formuleringarna i planbeskrivningen inför antagandet. Risken för föroreningar av vattnet bedöms som extremt liten. Under området finns ett mäktigt lerlager ovan den vattenförande formationen. Vattentrycket är vanligen uppåtriktat med flera meters övertryck. Även om släckvatten eller dagvattnen hittar något hål ner genom det mäktiga lerlagret, antingen ett befintligt hål eller ett hål som någon gör, så har marken en god renande effekt. Dagvattenlösningarna bör studeras vidare i detaljprojekteringsfasen.*

*Den nya exploateringen bidrar till en ökning av trafiken. Denna plan tillsammans med andra planer medför därmed generellt ett tillskott av luftföroreningar i centrala staden och vid större trafikleder. I det aktuella planområdet bedöms att miljö kvalitetsnormer och miljömål för luft klaras. Kommunledningskontorets bedömning är att den ökningen av trafik som den nya förskolan medför inte är en betydande ökning.*

## Yttranden

vilket är första varningsnivån för miljö kvalitetsnormen. Partiklarna är starkt kopplade till slitage av vägbanan.

### Dagvatten

Efter samrådsskedet har en dagvatten- och översvämningskartering tagits fram för planområdet. Dagvattenutredningen visar att en av de föreslagna dagvattenlösningarna i form av ett svackdike ger en tillräckligt bra rening så att mängden och halten av föroreningar från planområdet minskar. Därmed bedöms detaljplanen inte påverka miljö kvalitetsnormen (MKN) i Sävås vatten. En dagvattenanläggning i form av ett svackdike finns angivet på plankartan. Dagvattenutredningen och planbeskrivningen anger även andra dagvattenlösningar som möjliga exempelvis översilningsyta, stupröskastare, gröna tak och genomsläppliga beläggningar. Plankartan saknar bestämmelser för övriga dagvattenanläggningar.

En bestämmelse om huvudbyggnadens lägsta grundläggning för att inte skada huvudbyggnadens konstruktion i förhållande till naturligt översvämnande vatten finns på plankartan. Höjdsättningen har bestämts i förhållande till beräknat högsta flöde (BHF). I övrigt saknar plankartan uppgift om höjdsättning. Dagvattenutredningen betonar att höjdsättningen är viktig för att möjliggöra en öppen dagvattenhantering. Höjdsättningen ska göras så att dagvatten leds bort från byggnader och mot gator eller grönytor samt att inga instängda områden skapas. Gator och allmän platsmark bör i den mån det är möjligt ligga lägre än fastighetsmark så att dagvatten kan avledas ytligt via lokalgator eller grönytor vid extrema regn. Vi anser att höjdsättningen ska regleras i plankartan så att planeringen för en öppen dagvattenhantering och hantering av extrema regn är möjlig.

Den geotekniska utredningen från 2019 anger att träd och buskar i största mån ska bevaras på erosionsutsatta områden. Växtligheten har i sig en erosionskyddande effekt eftersom dess rötter binder jorden. Planbeskrivningen tar bara upp att träd ska bevaras. Vi anser att både träd och buskar ska bevaras på erosionsutsatta områden.

(Miljöskydds- och miljöskydds enheten redogör också för länsstyrelsens synpunkter från samrådet

## Kommentarer

*Plankartan reglerar de dagvattenåtgärder som bedöms nödvändiga. Detaljprojektering bör svara på om ytterligare åtgärder bör införas.*

*I samråd med konsulten som utfört dagvattenutredningen har konstaterats att ingen ytterligare höjdsättning behövs som reglering i plankartan eftersom befintlig terräng i området ger de grundläggande lutningar som krävs. I planbeskrivningen redogörs för de lutningar som därtill behöver tillkomma, vilka bör studeras närmare i detaljprojektering av området.*

*Erosionsskyddet planeras i en process separat från detaljplanen. Miljöskydds- och hälsoskydds enhetens synpunkt om träd och buskar förmedlas vidare till ansvariga.*

## Yttranden

om strandskydd samt hur samhällsbyggnadskontoret bemött dessa synpunkter genom utförd lokaliseringsutredning.)

## Sakägare

### 12. Boende i Brf Karamellen (Hjulet 1, Nohagagatan 5) (i sin helhet, exkl. bilagor)

Nedanstående utgör en summering av våra viktigaste synpunkter på granskningsförslaget för detaljplan förskola vid Nohaga Allé.

Detaljplaneförslaget för utbyggd förskola vid Nohaga Allé har ett antal avgörande brister:

- a. Kraftfulla åtgärder saknas för att åtgärda trafik- och bullerproblematiken vid skolan, i dess närområde samt vårt bostadsområde.
- b. Behovet av bullerdämpande åtgärder har tidigare påpekats av Länsstyrelsen i samrådsyttrande 2006-09-28 för detaljplan bostäder Nohagagatan, Dnr 2000-0914.
- c. Nohagagatan skall enligt gällande detaljplan vara "lokal gata". Den och Sidenvägen har successivt blivit genomfartsgator med stort antal kraftigt bullrande fordon och höga hastigheter. Trafikbegränsande åtgärder krävs.
- d. Trafiksäkerheten på skolans tillfartsvägar är undermålig, inte minst vad gäller GC-lösningarna. Oskyddade trafikanter utsätts för stora olycksrisker. Föreslagna åtgärder är klart otillräckliga.
- e. Fordonshastigheter över gällande hastighetsgränser är idag mycket vanliga i området. Fartdämpande och övervakande åtgärder saknas. Sänkt hastighetsgräns till 30 km/tim är helt nödvändig för att få en acceptabel miljö för skolan och vårt boende.
- f. Den tunga trafiken vid infarten till skolan och på tillfartsgatorna ökar, bland annat under den långa byggnadstiden för rivning och nybyggnad av reningsverket i Nohaga samt som följd av annan byggnation i Nohagaområdet. Säkerhetsförhöjande åtgärder krävs.
- g. I beräkningar av bullernivåer bedömer vi att hastigheterna har underskattats, eftersom uppgift saknas om att registrerade mätvärden justerats för inbromsningar innan passage över mätkeblarna. Vidare är det inte visat att bullervärden justerats utifrån den stora och ökande mängden av bullriga fordon i området. Personbilar och

## Kommentarer

*Respektive synpunkt kommenteras längre ner gentemot den löpande texten.*

andra "lätta fordon" har idag bullernivåer som ofta överstiger den från "tung trafik" som lastbilar och bussar.

h. Bullerutredningen för skolans uteplats har enbart skett utifrån ÅDT-värden. Trafikflödet under skolans öppettider är avsevärt högre – hänsyn till detta måste tas för bedömning av nödvändiga bulleråtgärder.

i. Förskolans miljösituation måste utvärderas utifrån den totala situationen – inte det tillskott som utbyggnaden medför.

j. Detaljplanen för Nolhagagatan 3-9 (2007-03-20) anger för hus A och B att de gemensamma uteplatserna "med fördel kan kompletteras med balkonger i t.ex. söderläge". Bullernivåerna för vårt boende måste därmed reduceras till tillåtna nivåer.

k. Placeringen av förskoleområdet några få meter från Sävån utgör en betydande risk, om barn trots säkerhetsåtgärder skulle avvika från skolområdet. Bullerplanket försvårar upptäckt. Sammantaget anser vi att förslaget i många avseenden inte tillräckligt iakttar miljölagens försiktighetsprinciper.

Förslaget behöver justeras med effektiva trafikbe-gränsande, bullerdämpande och säkerhetshöjande åtgärder, däribland trafiksäkrare GC-lösningar samt 30 km/tim som övervakad hastighetsgräns på Nolhagagatan och Sidenvägen.

Kommentarer till samrådsredogörelse och granskningshandlingar - Detaljplan, förskola vid Nolhaga Allé (Sörhaga 2:4 m fl).

### 1. Inledning

Trafik- och bullersituationen vid Nolhagaskolan och dess närområde är redan idag högst problematisk. Utan kraftfulla åtgärder kommer läget att förvärras.

Trafiksäkerheten, inte minst för oskyddade trafikanter på väg till och från Nolhagaskolan, andra skolor i närheten samt till Nolhagaområdets många anläggningar och aktiviteter, är långt från tillfredställande.

Bullerstörningarna är för oss som bor vid Nolhagagatan oacceptabla.



## Yttranden

Vi lämnade därför under samrådstiden in en skrivelse med ett stort antal detaljerade skriftliga synpunkter.

Vi noterar nu med besvikelse att det presenterade granskningsförslaget fortfarande saknar kraftfulla åtgärder för att förbättra situationen. Enbart några få förändringar föreslås. Uppenbara problem, brister och risker korrigeras inte. Trots att många av dem gäller just säkerheten och miljön för barn, ungdomar och andra oskyddade trafikanter. De stora bullerproblemen i vår boendemiljö anses inte behöva åtgärdas.

Våra berättigade frågor får i många fall inga konkreta svar. Kommentarer inom viktiga områden saknas.

Vi lever i den verklighet som mätningar, beräkningar och modeller bara kan ge en ofullständig bild av. Resultaten blir inte heller bättre än de uppgifter som matas in.

Vi anser att förslaget delvis bygger på ett bristfälligt underlag. Det gäller bland annat de viktiga analyserna av trafik och buller.

Vi är övertygade om att de bedömningar och antaganden som gjorts beträffande den framtida skolmiljön kommer att stämma dåligt med verkligheten när den dagen kommer.

Vi kan nämligen notera det redan nu när vi ställer vår boendemiljö mot förslagets beräkningar och redovisade expertuttalanden.

Med föreliggande förslag kommer skolans förskolebarn att få en ohälsosam skolmiljö.

Föräldrar, barn, ungdomar och andra kommer dessutom att, liksom idag, utsättas för en trafikmiljö där olycksriskerna är högst närvarande varje dag.

Vi är fortsatt angelägna om bästa möjliga lösningar för förskolan liksom förbättringar i vår boendemiljö och lämnar därför här några ytterligare synpunkter.

Av tidsskäl begränsar vi våra kommentarer till några viktiga områden – annat får vi eventuellt återkomma till.

## Kommentarer

*Kommunen har i samråd med bullerkonsult bedömt att trafik och buller har utretts tillräckligt.*

*Med anledning av synpunkter från bostadsrättsföreningen och boende har kommunen varit på plats flera gånger för att undersöka trafiksäkerheten och*



## Yttranden

Vi redovisar våra synpunkter, även om de kan komma att uppfattas som okunniga, kritiska och ifrågasättande. Vi förstår att också våra antaganden och slutsatser kan ifrågasättas. En dialog för att reda ut detta skulle underlätta den fortsatta processen.

### 2. Trafikmiljön

Vi finner det oförståeligt att kommunen utifrån tillgängliga trafikmätningar motsätter sig vårt (och andras) förslag på en sänkning av hastighetsgränsen till 30 km/tim för gatorna i skolans närområde. Kommunens motivering är att "...de flesta fordon håller hastighetsbegränsningen. De fordon som överskrider hastighetsbegränsningen nämnvärt kör på Nolhagagatan framför allt under helgnetter".

Detta anser vi är en helt orimlig riskbedömning!

Trafikmätningar har gjorts på Sidenvägen 2019-05-16 till 2019-05-23 och på Nolhagagatan 2020-09-26 till 2020-10-03. Mätföretaget Roadinfo:s sammanställningar bifogas i bilaga 1 (Nolhagagatan) och bilaga 2 (Sidenvägen).

I bilaga 3 redovisas för Nolhagagatan (i en av oss gjord sammanställning från Roadinfos detaljinformation) det totala antalet fordon per mätdag och timme samt på motsvarande sätt antalet fordon, som registrerats överskrida gällande hastighetsgräns (40 km/tim).

En viktig notering är att mätmetoden underskattar de verkliga hastigheterna eftersom fordonen bromsas upp innan de passerar mätkablarna. Vi har själva sett det under mätveckorna, eftersom bromsljusen tänds. Andra lättar på gaspedalen och motorbromsar. Ingen uppgift finns om att justering för detta gjorts. Så verkligheten är i så fall ännu sämre än den bild som mätningarna ger.

Trafikmätningarna visar att antalet fordon som överskrider 40 km/tim under en mätvecka 2020 på Nolhagagatan är fler än 8.000 (av totalt ca 40.000) och på Sidenvägen 2019 minst 13.000 (av totalt ca 26.500 = 47%!).

## Kommentarer

*bullersituationen.*

*Extra trafikmätningar har gjorts, men dessa har visat samma resultat som tidigare. En sänkning till 30 km/h på sträckan kan därför inte motiveras.*

*Slangmätningen mäter antal fordon, hastigheter och vilken fordonstyp det är; alltså personbil, lastbil, mc, cykel osv. Slangarna mäter fordons faktiska hastighet och någon justering för att kompensera eventuella inbromsningar görs inte.*

## Yttranden

På Nolhagagatan är det under vardagar mellan 07 och 19 mer än ett fordon per minut som kör över 40 km/tim. Under vardagseftermiddagar 16 – 18 kan det vara mer än två per minut.

Den av statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI) publicerade "krockvårdskurvan" (bilaga 4) visar att sannolikheten för dödlig skada för fotgängare vid kollision med bil ökar kraftigt från ca 30 km/tim och är ca 40 % vid 50 km/tim. Vid de ännu högre hastigheter som också förekommer här stiger dödsfallsrisken kraftigt – vid 60 och 70 km/tim är den ca 75% resp. 95%!

Detta innebär att det passerar minst ca 1.000 fordon på Nolhagagatan under en vardag 07 -19 och cirka 2.000 på Sidenvägen under motsvarande tid, där en olycka på grund av för hög hastighet skulle kunna få mycket fatala om inte dödliga konsekvenser.

Förvånande är också att kommunen tycks ignorera riskerna med det ökande antalet tunga fordon i området. Bland annat har ett mångårigt projekt (10 år?) för rivning och nybyggnation av Alingsås stora reningsverk startats. Andra byggprojekt planeras i Nolhaga.

Hur kan det anses lämpligt att stora och tunga fordon skall framföras alldeles intill skolans infart och längs Nolhagagatan och Sidenvägen i 40 km/tim eller kanske mer.

Kommunen instämmer ju själv i att Nolhagagatans gång och cykelbana "är något smal". Detta om något borde motivera en hastighetsänkning, som de flesta fordonsförare "med hjärta och hjärna" skulle acceptera.

## Kommentarer

*Det stämmer att reningsverksprojektet kommer att pågå under många år och medföra vissa störningar för närboende. Dagens reningsverk har många år på nacken och är till vissa delar uttjänt. Den nya anläggningen kommer att bli modern och klara av att ta hand om kommunens avloppsvatten i många år framöver, även med en växande befolkning. Planen är att nya Nolhaga reningsverk ska stå klart under 2032. En av anledningarna till den långa byggtiden är att arbetet måste ske i etapper då verket ska vara i drift under hela projektet.*

*Under åren som byggnation pågår på reningsverket kommer det finnas en viss påverkan på närmiljön i Nolhaga. En effekt är att antalet tunga transporter förbi Nolhagaskolan och Nolhaga slott ökar, särskilt under vissa etapper och perioder.*

*Följ utvecklingen på kommunens hemsida, där ni också hittar kontaktuppgifter till projektledarna: [www.alingsas.se/nolhaga-avloppsreningsverk](http://www.alingsas.se/nolhaga-avloppsreningsverk)*

*I samråd med Reningsverkets har enheten för Trafik och planering beslutat att transporter kommer köra Sidenvägen-Mjörngatan-Noltorpsgatan. Nolhagagatan kommer därför inte påverkas av tunga transporter till och från Reningsverket. Tyvärr måste transporterna till Reningsverket köra på antingen Sidenvägen eller Nolhagagatan, det finns inga andra körvägsmöjligheter för att ta sig till Nolhaga allé.*

## Yttranden

Vi förstår inte heller varför vårt önskemål om "digitala skyltar" som hastighetsdämpande åtgärd anses omöjligt. Kommunen uppger sig se positivt på metoden på "en eller flera platser i staden men inte på just Nolhagagatan." Känns provocerande för oss som upplever miljön, riskerna och "trafik-huliganerna" varje dag.

### 3. Bullersituationen

Tillräckliga åtgärder saknas i förslaget, som skulle bidra till att göra vår boendemiljö mer acceptabel genom att bullernivåerna sänks och (inte bara i teoretiska beräkningar) närma sig tillåtna värden.

Vi ifrågasätter starkt att bullerberäkningarna och modelleringen beskriver den faktiska situationen. Våra frågor kring detta i samrådet har inte fått adekvata svar.

Vi bevittnar varje dag att bullernivåerna från dagens fordon kraftigt överstiger de från "vanliga bilar". Det gäller bland annat från A-traktorer, en stor mängd fordon med manipulerade ljuddämpare och fordon med mycket kraftigt högtalarljud (som dessutom fortplantas genom marken in i våra lägenheter), bullrande MC och mopeder som framförs på högt motorvarv med ett genomträngande, plågsamt ljud som resultat, etc. etc. Bullernivån från många av dessa fordon överträffar även med bred marginal den från "vanlig" tung trafik.

Vi och skolan utsätts kort sagt av en bombmatta av kraftigt störande ljud. Var finns dessa fordon och detta buller i beräkningarna? Kommunen hänvisar till att det är antalet fordon som avgör bullernivåerna. Möjligen i en av nödvändighet förenklad modellering - men inte ute i verkligheten. Utöver det är som nämnts sannolikt hastigheterna underskattade.

Vi ifrågasätter också bulleranalysen för förskolans utemiljö. Vi anser att bedömningar som enbart baseras på ÅDT (årligt genomsnittligt antal fordon per dygn) inte ensamma kan vara tillräckliga för att beskriva miljön under den tid som förskoleverksamheten pågår. Försiktighetsprincipen måste innebära att man också gör en analys av bullret utifrån trafiksituationen under den tid barnen vistas i skolan eller dess närhet.

## Kommentarer

*Digitala skyltar hade kunnat vara ett alternativ om det hade varit höga hastigheter, men mätningarna tyder inte på det.*

*Kommunen kan tyvärr inte genom åtgärder komma åt enstaka fortkörare eller personer som spelar hög musik i bilarna. Detta blir snarare en polisiär fråga som rör ordningslagen.*

*Det har inte bedömts nödvändigt att komplettera bullerutredningen med specifika uppgifter för att kunna visa bullernivåerna under förskolans öppettider eftersom miljön beräknats kunna följa rekommenderade ljudnivåer. Plankartan medger bullerplank för eventuella framtida behov.*

## Yttranden

## Kommentarer

Enligt Swecos bullerutredning (2019-10-02) har följande värden använts:

ÅDT 2040 med skolutbyggnad: Nolhagagatan 6000; Sidenvägen 4210.

Omräknat till antal fordon per ÅDT - timme ger det för Nolhagagatan 250 och Sidenvägen 175.

Baserat på trafikmätningarna Nolhagagatan 2020 och Sidenvägen 2019 är medelantalet fordon per dygn 5730 resp. 3782, vilket omräknat innebär 239 resp. 158 fordon i genomsnitt per timme.

Relativt nära ÅDT alltså.

Trafikvolymerna under skoltid är något helt annat. Under vardagar mellan 07 - 18 är det enligt mätningarna totalt per dag i snitt 4559 respektive 3187 fordon, vilket innebär 414 resp. 290 fordon per timme. Detta innebär att antalet fordon under "skoltid" (här antaget vardagar 07-18) är cirka 65% högre än det ÅDT som använts i bullerberäkningarna.

Det är detta buller som förskolebarnen kommer att utsättas för – inte ett fiktivt medelvärde baserat på att man vistas i skolan hela dygnet 7 dagar i veckan. Bullerreglerna kanske är formulerade så, men kommunen lär få stora svårigheter att för föräldrar och skolpersonal förklara att det är denna skönmålande "karta" som gäller snarare än den betydligt mer bullriga verkligheten.

Bedömningen av bullernivåer och behov av lösningar behöver givetvis väga in dessa högre trafikvolymerna och deras effekt på skolmiljön.

En uppräknings behöver också ske för antalet överträdelser av maximal ljudnivå. Där säger dessutom reglerna redan nu att det är antalet överträdelser under den tid som skolgården utnyttjas som skall värderas. Har så skett?

På en allmänt formulerad fråga beträffande detta i vår samrådskrivelse har vi fått svaret att "bullerplank bedöms vara en tillräcklig åtgärd för att uppnå riktvärdet för buller på förskolegården".

Frågorna kvarstår – är det tillräckligt att enbart uppfylla riktvärdet för buller, baserat på ÅDT? Vi anser att mer behöver göras för att få en seriös bedömning. Så att förskolan får en lösning på

## Yttranden

den stora bullerproblematiken som med tillräcklig säkerhet säkerställer barnens och personalens miljö och hälsa under den tid de vistas där.

I Swecos bullerutredning (2019-10-02) finns under punkt 5 redovisat en ljudmätning. Som vi kommenterat tidigare är skrivningarna betr. mätresultaten och tolkningen av dem svårförståelig. Om dessa utgör någon väsentlig del av underlaget för fortsatta bedömningar av bullerproblematiken begär vi att få möjlighet att få denna del av utredningen närmare förklarad vid lämpligt tillfälle.

### 4. Nohagagatan och gällande detaljplan

En stor del av trafiken (gång-, cykel- och fordon) till Nohagaskolan kommer att gå via Nohagagatan.

För den liksom för vårt bostadsområde, Nohagagatan 3 - 9 gäller detaljplan "Bostäder vid Nohagagatan 3", Dnr 2000-0914, daterad 2007-03-20.

I tillhörande "Plankarta med bestämmelser" anges för Nohagagatan "Lokalgata" (se bilaga 5). Boverkets "Planbestämmelsekatalog" anger att "Lokalgata är avsedd främst för trafik som har sitt mål vid gatan."

Detta villkor uppfylls inte - Nohagagatan har successivt blivit en alltmer trafikerad genomfartsled. För tung trafik gäller förbud mot genomfart, men i övrigt har inte tillräckligt gjorts för att begränsa eller reducera trafikflödet – tvärtom.

Länsstyrelsen skriver i sitt samrådsyttrande för detaljplanen (2006-09-28) att det är viktigt att kommunen arbetar för att minska ljudnivåerna i området genom exempelvis sänkta hastigheter och omfördelning av trafik till andra lämpligare gator.

Detaljplanens "Vägtrafikbullerutredning" (GF Konsult, 2006-04-03) gjordes med antagandet 5.000 fordon per vardagsdygn på Nohagagatan.

Enligt kommunens senaste trafikmätning för Nohagagatan (2020-09-26 till 2020-10-03) passerade under mätveckan totalt 40.110 fordon med ett vardagsmedeltal om 6.082 fordon – en ökning med 22% jämfört med detaljplanens antagande i bullerberäkningarna.

## Kommentarer

*För att ta reda på om fordonspassager över den upphöjda korsningen medför betydande buller som kan åtgärdas gjordes den extra ljudmätningen som ett komplement till beräkningarna. Mätningarna visade lägre bullernivåer än beräkningarna i modellerna. Gatstenarna i korsningen byttes mot en mjukare beläggning under 2021 för att avhjälpa buller från fordonspassager. Fler gupp bedöms inte vara en bra åtgärd här eftersom de skulle generera mer buller och skrammel. Slamrande brunnslock i gatan har åtgärdats.*

*I framtidsscenarioet för buller 2040 som tagits fram ingår ny förskola och en allmän ökning av trafiken. Trafik till nya utbyggnadsområden och anläggningar som i framtiden kommer att ta vägen via Nohaga allé, Sidenvägen och Nohagagatan får ses ingå i den allmänna ökningen av trafiken.*



## Yttranden

Trafikanterna (speciellt de oskyddade) och vi boende i skolans närhet utsätts alltså redan idag för större trafikrisker och mera buller än den situation som Länsstyrelsen utgick från och kritiserade redan 2006.

Ett exempel i närtid är den nu pågående omfattande ombyggnaden av Nyebrogatan, som enligt kommunens beskrivning innefattar bland annat "ett antal hastighetssänkande åtgärder för fordonstrafiken i form av upphöjda passager och avsmalnande av körbanan".

Utan motsvarande begränsande åtgärder på Sidenvägen och Nolhagagatan kommer därmed ett ytterligare ökat trafikflöde att permanent flyttas till Nolhagagatan, dels via Noltorpsgatan och Mjörngatan och dels från Nyebrogatan (via högersväng vid Willys) via Sidenvägens norra del.

Vi får därmed ytterligare förhöjda risker för boende och trafikanter längs Sidenvägen, den farliga GC-övergången i korsningen med Mjörngatan, i skolans närområde samt vidare längs Nolhagagatan, inklusive passagen till Plantaget.

Anmärkningsvärt är att det i kommunens Trafikplan, godkänd 2012-06-20, anges att Nolhagagatan tillhör kommunens huvudnät för biltrafik "till, från eller genom tätorten". Detta överensstämmer inte med detaljplanens bestämmelser. I Trafikplanen anges att den skall vara underlag för beslut i trafikfrågor "för att skapa en attraktiv, trygg, säker och hälsosam miljö". För Nolhagagatan och dess närområde är konsekvenserna hittills de helt motsatta!

### 5. Trafik(o)säkerheten

Nolhagagatan och Sidenvägen är de viktiga tillfartsvägarna till Nolhagaskolan. Ingen av dem är idag trafiksäkert utformade, speciellt inte för oskyddade trafikanter. Hastighetsöverträdelserna är som nämnts omfattande och kraftiga. GC-lösningarna är bristfälliga med för smalt utrymme samt mycket riskfyllda GC-passager. En av dessa (vid Plantaget) skall enligt uppgift åtgärdas, dock oklart när.

Nolhagagatan och Sidenvägen är inte (som man kan anta från gällande detaljplan) relativt lugna

## Kommentarer

*Under 2021 var belastningen på Nolhagagatan högre på grund av pågående vägarbete på Nyebrogatan där ett körfält i norrgående riktning är avstängt. Den stora trafikmängd som dagligen kör på Nyebrogatan tvingas ta andra vägar och Nolhagagatan är genaste vägen för många även om det inte är den vi främst rekommenderar. Så under pågående arbeten blir Nolhagagatan tyvärr en genomfartsgata, men i vanliga fall är gatan en lokalgata. De som väljer att köra på Nolhagagatan har målpunkter i Nolhaga, detta genererar en viss trafikmängd som är fullt rimlig för en lokalgata.*

*Gång- och cykelbanorna längs Sidenvägen och Nolhagagatan är över 3 meter breda vilket enligt Göteborgs Tekniska Handbok (som Alingsås kommun använder sig av) uppges vara normal standard för gemensamma gång- och cykelbanor. Längs Sidenvägen finns alltså GC-bana av normal standard på ena sidan medan på Nolhagagatan finns GC-bana av normal standard på båda sidor. Dessutom finns hastighetssäkrade övergångsställen vid den upphöjda korsningen Sidenvägen/Nolhagagatan.*



## Yttranden

lokalgator utan idag trafiktäta genomfartsleder med frekventa och kraftiga överträdelse av gällande hastighetsgräns (40 km/tim.). En situation som borde föranleda kraftfulla åtgärder.

Vi befinner oss ju här i en miljö med mängder av oskyddade trafikanter på väg till/från skolor samt till olika aktiviteter i Nolhagaområdet. Trafik som dessutom beräknas växa generellt och här också som följd av nya fritidsanläggningar och aktiviteter i området.

Vi bevittnar dagligen en skrämmande likgiltighet för hastighetsbestämmelser liksom andra trafikregler.

För Sidenvägens södra del (Nolhagagatan – Mjörngatan) visar senaste trafikmätning (2019-05-16 till 2019-05-23) att 47,3 % (!) av totalt 26.473 fordon överskred 40 km/tim. innebärande 12.521 fordon. Även detta som nämnts en underskattning på grund av mätmetoden.

Mätpunkten låg relativt nära den trafiksäkerhetsmässigt farligt utformade GC-övergången i korsningen med Mjörngatan.

Längs denna vägsträcka ägnar sig också mopeder och motorcyklar åt farliga omkörningar och kappkörning. Körning på enbart bakhjulet är en annan mopedistaktivitet.

Fordonsförare av alla slag ser också sträckan som lämplig för mycket höga hastigheter. Med tillväxten av eldrivna bilar med supersnabb acceleration (från 0 – 100 km/tim på 4 - 5 sekunder) lär riskerna bara öka.

Trafiksäkerheten måste höjas genom att hastigheterna sänks och övervakas.

Vidare behöver GC-lösningarna säkras. I korsningen vid Nolhagaskolan är exempelvis trafiklösningen idag ett oöverskådligt "virrvarv" där oskyddade trafikanter av alla slag och i olika färdriktningar skall dela på ett mycket begränsat utrymme.

Trafiklösningarna behöver en rejäl översyn och förbättrande åtgärder.

## Kommentarer

*Det finns gång- och cykelbana på båda sidor om Nolhagagatan där man kan gå och cykla säkert. Övergångsställen finns över Sidenvägen på både sidor om korsningen, som är upphöjd med avsikt att hålla hastigheterna nere.*

*De trafikmätningar som utförts har visat normala värden för en lokalgata.*

*Utanför Nolhagaskolan har en hastighetssänkande åtgärd i form av en avsmalning och övergångsställe utförts.*

*GC-vägarnas utrymme förbi Nolhagaskolan är begränsat på grund av befintlig utformning, skyddsvärda träd försvårar breddning av GC-väg.*

## Yttranden

### 6. Vår boendemiljö

Som framgår av gjorda utredningar är vår boendemiljö utsatt för mycket kraftiga bullerstörningar. Situationen förvärras av de avvikelser från detaljplanen som godkändes under bygglovsprocessen. Speciellt anmärkningsvärt är det att kommunen av allt att döma anser att det är acceptabelt att båda våra balkonger skall vara obrukbara på grund av otillåtna, kraftigt störande hälsovådliga bullernivåer.

I detaljplanen för Nolhagagatan 3-9 (2007-03-20) anges för hus A och B att de gemensamma uteplatserna "med fördel kan kompletteras med balkonger i t.ex. söderläge".

Detta kan inte innebära något annat än att i varje fall bullernivåerna på söderbalkongerna (mot Sidenvägen) skall ligga inom tillåtna värden. Den inglasning som skett hos oss är inte en förutsättning i bygglovet. I denna anges bara "bullerdämpande skärmar". Byggnaderna har alltså (med eller utan besiktning och kontroll) godkänts under de förutsättningarna.

Den för närvarande inglasade balkongen i söder är inte en godtagbar ersättning för den som bygglov och ritningar förutsätter skall finnas (och kunna användas!) som en del av vår lägenhet. Och för vilken exploatören har tagit och fått betalt.

Nuvarande inglasning har heller inte bekostats av exploatören utan av lägenhetsinnehavare som en nödlösning tills dess bullerproblemen får en acceptabel nivå. En balkong i söderläge med total inglasning är givetvis också på grund av värmen oanvändbar under de tider man helst vill bruka den.

Bullernivåerna för vårt och andras boende måste alltså reduceras till tillåtna nivåer. Detta också oavsett tillgång till en avsides belägen gemensam uteplats, som f.ö. inte enkelt och utan hjälp kan nås av personer med rörelsehinder, rullator eller rullstol.

### 7. Bullerplanket och säkerheten vid skolan.

Som en följd av behovet av ett långt bullerplank kommer placeringen av skolområdet några meter från Sävveån att kännas än mer oroande. Trots

## Kommentarer

*Klagomål på buller och andra olägenheter kan göras till kommunens miljöskyddskontor via en e-tjänst: [www.alingsas.se/bygga-bo-och-miljo/boende/klagomal-pa-boendemiljon](http://www.alingsas.se/bygga-bo-och-miljo/boende/klagomal-pa-boendemiljon)*

*Det kan då utredas om störningen ni upplever utgör en hälsorisk enligt miljöbalkens definition av olägenhet för människors hälsa som en "störning som enligt medicinskt eller hygienisk bedömning kan påverka hälsa menligt och som inte är ringa eller tillfällig" (9 kap 3 § miljöbalken).*

## Yttranden

försiktighetsåtgärder kan det inte helt uteslutas att barn på något sätt kan ta sig utanför det inhägnade området. Det föreslagna bullerplanket försämrar då upptäckten av detta av skolans personal.

Bullerproblemen bör därför även av detta skäl lösas "vid källan" och så att de inte uppstår.

### 8. Sammanfattning.

Detaljplaneförslaget för utbyggd förskola vid Nolhaga Allé har ett antal avgörande brister:

- a. Kraftfulla åtgärder saknas för att åtgärda trafik- och bullerproblematiken vid skolan, i dess närområde samt vårt bostadsområde.
- b. Behovet av bullerdämpande åtgärder har tidigare påpekats av Länsstyrelsen i samrådsyttrande 2006-09-28 för detaljplan bostäder Nohagagatan, Dnr 2000-0914.
- c. Nohagagatan skall enligt gällande detaljplan vara "lokal gata". Den och Sidenvägen har successivt blivit genomfartsgator med stort antal kraftigt bullrande fordon och höga hastigheter. Trafikbegränsande åtgärder krävs.
- d. Trafiksäkerheten på skolans tillfartsvägar är undermålig, inte minst vad gäller GC-lösningarna. Oskyddade trafikanter utsätts för stora olycksrisker. Föreslagna åtgärder är klart otillräckliga.
- e. Fordonshastigheter över gällande hastighetsgränser är idag mycket vanliga i området. Fartdämpande och övervakande åtgärder saknas. Sänkt hastighetsgräns är helt nödvändig för att få en acceptabel miljö för skolan och vårt boende.
- f. Den tunga trafiken vid infarten till skolan och på tillfartsgatorna ökar, bland annat under den långa byggnadstiden för rivning och nybyggnad av reningsverket i Nohaga samt som följd av annan byggnation i Nohagaområdet. Säkerhetshöjande åtgärder krävs.
- g. I beräkningar av bullernivåer bedömer vi att hastigheterna har underskattats, eftersom uppgift saknas om att registrerade mätvärden justerats för inbromsningar innan passage över mätkablarna. Vidare är det inte visat att bullervärden justerats utifrån den stora och ökande mängden av bullriga fordon i området. Personbilar har idag bullernivåer som ofta överstiger den från tunga fordon.
- h. Bullerutredningen för skolans uteplats har enbart skett utifrån ÅDT-värden. Trafikflödet under skolans öppettider är avsevärt högre – hänsyn till detta måste tas för bedömning av nödvändiga bulleråtgärder.

## Kommentarer

*I den lokaliseringsutredning som gjorts mellan samråd och granskning med anledning av prövning av upphävande av strandskyddet studeras åtta alternativa platser för förskolan inom upptagningsområdet för förskoleplatser i centrum (med närhetsprincipen om att en kilometer är ett rimligt gångavstånd). Lokaliseringsutredningens slutsats är att aktuellt planområde är det mest lämpade alternativet. Extra undersökningar av ljudnivåer och trafikmängder har utförts och ytterligare åtgärder har inte kunnat konstateras nödvändiga.*

## Yttranden

- i. Förskolans miljösituation måste utvärderas utifrån den totala situationen – inte det tillskott som utbyggnaden medför.
- j. Detaljplanen för Nolhagagatan 3-9 (2007-03-20) anger för hus A och B att de gemensamma uteplatserna ”med fördel kan kompletteras med balkonger i t.ex. söderläge”. Bullernivåerna vid vårt boende måste därmed sänkas till tillåtna nivåer.
- k. Placeringen av förskole-området några få meter från Sävån utgör en betydande risk, om barn trots säkerhetsåtgärder skulle avvika från skolområdet. Bullerplanket försvårar upptäckt.

Sammantaget anser vi att förslaget i många avseenden inte tillräckligt iakttar miljölagens försiktighetsprinciper. Förslaget behöver justeras med bland annat effektiva trafikbegränsande, bullerdämpande och säkerhetshöjande åtgärder, däribland trafiksäkrare GC-lösningar samt 30 km/tim som övervakad hastighetsgräns på Nolhagagatan och Sidenvägen. Vi förbehåller oss rätten att senare inom granskningstiden komplettera denna skrivelse.

-----  
Bilaga 1 Trafikmätning Nolhagagatan, 2020-09-26 – 2020-10-03 (Roadinfo)  
Bilaga 2 Trafikmätning Sidenvägen, 2019-05-16 – 2019-05-23 (Roadinfo)  
Bilaga 3 Bearbetning trafikmätning Nolhagagatan: Antal fordon totalt och > 40 km/tim  
Bilaga 4 Krockvårdskurva (VTI)  
Bilaga 5 Gällande detaljplan Nolhagagatan 3 (till 9)

## Kommentarer

## Sammanfattningar och revideringar

Med anledning av framförda synpunkter föreslås följande revideringar av plankarta med bestämmelser:

- För att åtgärda detaljplanens brister gällande stabilitet har planområdet utökas ut i Sävån i områdets nordöstra hörn i enlighet med genomförd utredning, för att inrymma och med planbestämmelserna nedan reglera planerade erosionskyddande åtgärder. Då inga ytterligare sakägare tillkommer med anledning av detta, och eftersom åtgärderna är planerade att utföras oavsett detaljplanen som skydd mot pågående erosion, bedöms utvidgningen kunna göras inför antagande utan att genomföra en ny granskning av detaljplanen. Eftersom planeringen av erosionsåtgärderna pågår och kommunen har skickat in ansökan om vattenverksamhet (Mål nr M 3134-24) bedöms detaljplanens regleringar tillräckliga för att säkra genomförandet av erosionskyddet. Då utredning visat att utbyggnad av förskolan kan göras innan erosionskyddet byggs har det inte bedömts rimligt att villkora att erosionskyddet ska vara genomfört innan genomförandet av förskolan. Gång- och cykelvägen behöver stängas av under byggtid och inte breddas förrän erosionskyddet är genomfört, och detta har förts in i genomförandeavtalet.
- Användningen PARK minskas för att ge rum för användningen SKYDD som preciseras till "Område där erosionskydd ska anläggas"
- Egenskapsbestämmelsen "belastn." justeras så att ingen belastning genom markhöjning tillåts på parkmarken
- Upplysningen "Inom användningsområde SKYDD ska stabilitetsåtgärderna avschaktning och erosionskydd utföras enligt anvisningar i stycke 11.2 i Geotekniskt PM (Sweco 2024-06-26)" införs.
- Egenskapsbestämmelsen om bullerskärm har tagits bort, samt villkoret om att den ska ha byggts innan startbesked för förskola kan ges. Möjligheten till mur och plank på platsen kvarstår.

Illustrationskartan har uppdaterats i enlighet med plankartan.

I planbeskrivningen har följande förtydliganden och tillägg gjorts:

- Tillägg om att ny detaljplan görs under kvarvarande genomförandetid för gällande detaljplan
- Tillägg gällande eventuell påverkan på skyddsrum att bedömning av sakkunnig ska göras
- Tillägg ur fågelinventering som utförts i erosionskyddsprojektet.
- Tillägg ur kompletterande utredning av stabilitet och erosion som underlag för åtgärder
- Tillägg ur miljökonsekvensbeskrivning utförd för tillståndsansökan för erosionskyddet.
- Tillägg om vattenskyddsområde för vattentäkt Nohaga inrättat 2024 med tillhörande skyddsföreskrifter (2024-03-27, § 39), den varsamhetsnivå som krävs har dock redan hållits hela planarbetet
- Förtydligande angående översvämningens risk på grund av skyfall, att risk ej kvarstår med anlagda diken
- Tillägg med rekommendationer om svackdikenas utformning relaterat till lek- och vistelse samt träd
- Gällande framkomlighet vid översvämning på grund av höga flöden i Sävån, lagt till text och illustration över scenarion vid höga flöden och visat räddningstjänstens körvägar
- Förtydliganden gällande terränganpassning relaterat till dagvattenhantering och översvämningens risk på grund av skyfall
- Tillägg om att tryckytan för grundvattnet ligger högt över markytan på grund av markens lerlager i marken, samt att medvetenhet om detta krävs vid grundläggning av förskolan
- Tillägg och justeringar gällande borttagande av observationsrör
- Förtydligande om att tillräcklig rening genom filter kan ingå i de fördröjningsytorna för dagvatten som ska i ordningsställas
- Borttagande av villkoret att bullerskärm ska vara uppförd innan startbesked för förskolan ges, detta med anledning av ny bedömning enligt ny vägledning, "Vägledning om buller från väg- och spårtrafik på skolgårdar" som gavs ut av Naturvårdsverket 2023 som visar att inga bullerdämpande åtgärder krävs för förskolan och förskolegården. För eventuella framtida behov eller enbart visuell avgränsning tillåter plankartan avskärmande plank på del av förskolegården.
- Tillägg av eget stycke med detaljplanens planbestämmelser.
- Förtydliganden av viktiga frågor i efterkommande skeden
- Förtydliganden och justeringar i genomförandebeskrivningen
- Tagit bort formuleringar om nyttjanderättsavtal som man bedömt inte behövs.

## Kvarstående synpunkter

För att ha rätt att överklaga en plan ska man som sakägare ha lämnat skriftliga synpunkter antingen i samrådet eller i granskningen. Sakägarna listade nedan har lämnat sådana synpunkter som inte tillgodosetts. Synpunkterna från samrådet finns redovisade i samrådsredogörelsen daterad 2021-05-03. De som kommunen anser har tillgodosedda synpunkter är inte medräknade nedan och kommer inte att sändas en besvärshänvisning, (det brev som förklarar hur man överklagar).

### Sakägare med skriftliga synpunkter som inte tillgodosetts efter granskning

- Boende i brf Karamellen (Hjulet 1, Nolhagagatan 5)

Kommunledningskontoret

Åsa Jönsson  
Planchef

Lovisa Grahn  
Planarkitekt