

Ändring av detaljplan 470 inom fastighet Starrkärr 4:60 med flera  
Ale kommun, Västra Götalands län

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## ÄRENDETS HANDLÄGGNING

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade, SBN § 39, 2018-03-29, PLAN.2017.26 att påbörja detaljplanläggning för reglering av fastigheter i enlighet med de verkliga förhållandena på platsen inom 5 år. Samhällsbyggnadsnämnden uppdrog åt sektor samhällsbyggnad att lägga ärendet till produktionsplanen för planärenden.

När detaljplanearbetet påbörjades ansåg planenheten att det var lämpligt att göra en ändring av gällande detaljplan 470 inom Starrkärr 4:60 med flera istället för att påbörja en ny detaljplanläggning. En ändring av en detaljplan kan användas för att anpassa planen till nya förhållanden och hålla den aktuell utan att genomföra hela den lämplighetsbedömning som görs vid upprättandet av en ny plan. I denna plan anser planenheten att det är mer lämpligt att anpassa gällande detaljplan till hur det ser ut på plats i verkligheten än att skapa en ny plan. Genomförandetiden för gällande detaljplan 470 gick ut 2019-07-16.

Förslaget innebär att gällande detaljplan 470 ändras inom fastigheten Starrkärr 4:60 m.fl. så att den överensstämmer med de verkliga förhållandena på platsen för att möjliggöra en ändamålsenlig fastighetsbildning. Innebörden av en ändamålsenlig fastighetsbildning är att fastigheten går att exploatera för det ändamål som bedöms som lämplig. Enligt gällande detaljplan går fastigheten inte att exploatera enligt reglerat ändamål på grund av tillgänglighetsproblematik till området. En gång- och cykelväg är reglerat i detaljplan (Garverivägen) där det egentligen behöver vara en gata för att fastigheten ska klara en exploatering. Vidare skulle innebära en möjlighet att sälja kommunal mark till intressenter och därmed en förbättrad möjlighet att skapa en god bebyggd miljö då centrumutveckling i Älvängen gynnas genom ett varierat utbud av verksamheter. Förslaget innebär även att användningen Z - *verksamheter* tillkommer och att gång- och cykelnätet kompletteras med en gångväg som ansluter Garverivägen till Svenstorpsvägen.

Detaljplanen har under 2020 varit utställd på samråd och granskning. Samhällsbyggnadsnämndens beslut om antagande överklagades 2021-01-21. Mark- och miljödomstolen upphävde planen med anledning att ändringen stred mot kraven i 4 kap. 30 § första stycket PBL eftersom ändringen inte gjordes i den befintliga plankartan, utan i en digitaliserad version av gällande detaljplan 470.

Planarbetet har återupptagits och bedrivs med standardförfarande enligt PBL (2010:900) 5 kap. 6 §. Samråd har ägt rum under tiden 2022-06-07 – 2022-07-06 genom att planhandlingar utsänts till berörda sakägare, förvaltningar, myndigheter m.fl.

Under samrådstiden har 11 yttranden inkommit, varav 9 utgör remissinstanser och 2 är sakägare enligt fastighetsförteckningen.

En redovisning av inkomna yttranden följer nedan. **Alla yttranden är skrivna i sin helhet.**

## INKOMNA YTTRANDE

<b>Myndigheter, remissinstanser etc.</b>		
1. Länsstyrelsen	2022-06-29	kommentar
2. Lantmäteriet	2022-06-30	kommentar
3. Statens geotekniska inst.	2022-06-20	ingen erinran
4. Ale el	2022-06-30	kommentar
5. Trafikverket	2022-06-23	kommentar
6. Skanova	2022-06-14	ingen erinran
7. Göteborgs Energi AB	2022-07-04	ingen erinran
8. Bohus Räddningstjänstförbund	2022-06-17	kommentar
9. Vattenfall Eldistribution AB	2022-06-09	ingen erinran

<b>Sakägare</b>		
10. ALE BRF och EGO BRF	2022-06-14	kommentar
11. Boende på Garverivägen	2022-06-23	kommentar

De framförda synpunkterna kommenteras med *kursiv stil* enligt följande:

### **Myndigheter, remissinstanser etc.**

#### 1. Länsstyrelsen

##### **Länsstyrelsens samlade bedömning**

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas.

##### **Motiv för bedömningen**

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Länsstyrelsen har inga invändningar som ska tas upp som prövningsgrunder.

##### **Råd enligt PBL och MB**

Enligt 5 kap 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt.

##### SGI:s synpunkter

Sveriges geotekniska institut har lämnat ett yttrande daterat 2022-06-20 som redan har skickats till kommunen. SGI har, ur geoteknisk säkerhetssynvinkel inga invändningar mot planförslaget.

### Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har lämnat ett yttrande daterat 2022-06-23 som redan har skickats till kommunen. Trafikverket skriver följande i sitt yttrande.

*Enligt Länsstyrelsens policy ska en riskanalys utföras för nyetableringar inom 150 m från denna typ av trafikled. Trafikverket anser att Räddningstjänstens eventuella synpunkter på lokalisering och utformning av byggnaden ska inhämtas och beaktas.*

*Trafikverket vill även uppmärksamma att eventuella skydds/riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras inom vägområdet eller på Trafikverkets fastighet. Om det finns önskemål om detta, måste detta ske på egen mark.*

Länsstyrelsen har inte ställt krav på en riskanalys i och med ändringen skapar inga nya bygggrätter. Länsstyrelsen hade inte heller ställt några krav på riskanalys när ärendet var hos oss 2021. Kommunen kan dock med fördel inhämta synpunkter från Räddningstjänsten.

### **Undersökningssamråd**

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Vi delar kommunens bedömning.

### ***Kommentar:***

*Noteras.*

## **2. Lantmäteriet**

Vid genomgång av planförslagets handlingar (plankarta daterad 2022-05-31 och planbeskrivning daterad 2022-06-13) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

-

Delar av planen som bör förbättras

-

Delar av planen som skulle kunna förbättras

*(Under denna rubrik redovisas synpunkter som inte direkt ligger inom Lantmäteriets lagstadgade bevakningsområden, men som enligt Lantmäteriet skulle förbättra detaljplanen.)*

### **1. GRUNDKARTA**

I grundkartan saknas fastighetsbeteckningar. Det är viktigt att fastighetsbeteckningarna redovisas för att göra det lätt för den som är berörd av planen att hitta respektive fastighet på plankartan.

### **2. UTSKRIFTSFORMAT FÖR RÄTT SKALA**

På plankartan finns det inte angivet vilket utskriftsformat som ska användas för att den angivna skalan ska stämma.

### **3. OTYDLIG REDOVISNING AV PLANBESTÄMMELSERNA**

Eftersom den del av plankartan där ändringen redovisas är så liten och samtidigt innehåller många beteckningar upplever Lantmäteriet den plottrig och otydlig och det blir därmed svårt att utläsa vilka bestämmelser som gäller var inom planområdet, framför allt beträffande bestämmelserna om dagvatten

samt gångväg. Detta innebär att tydlighetskravet i 4 kap 32 § 2 st PBL riskerar att inte uppfyllas varvid detta kanske skulle behöva åtgärdas.

#### 4. HÖJD PÅ BYGGNADSVERK

Lantmäteriet vill tipsa om att Boverket rekommenderar att planbestämmelse som reglerar höjd på byggnadsverk i förstahand bör formuleras med begreppen ”högsta nockhöjd” eller ”högsta totalhöjd”. Endast i undantagsfall bör begreppet byggnadshöjd eller annan formulering användas. Läs gärna mer om detta på sidan om ”Höjd på byggnadsverk” i PBL Kunskapsbanken. I Boverkets föreskrifter BFS 2020:5 finns totalhöjd och nockhöjd som egna kategorier medan andra begrepp för att reglera höjd på byggnadsverk registreras i en gemensam kategori för övrigt och blir därmed svåra att följa upp vid övergripande analyser av t.ex. outnyttjade byggrätter.

#### 5. TILLAGDA PLANBESTÄMMELSER

I listan med tillagda planbestämmelser anges att **K** – Kontor är ny. Vad Lantmäteriet förstår är detta inte en ny användning. Området var utlagt med **K** – Kontor även i den ursprungliga planen. Däremot är **J** – Industri en ny användning eftersom den tidigare beteckningen **Jm** avser Småindustri.

##### **Kommentar:**

1. Fastighetsbeteckningar har lagts till i plankartan så att det blir tydliga.
2. Utskriftsformatet har lagts till i plankartan.
3. Bestämmelserna om dagvatten och gångväg har gjorts större och blivit tydligare.
4. Planbestämmelsen har ändrats till högsta nockhöjd.
5. K – kontor är ingen ny användning och har tagits bort i listan med tillagda planbestämmelser som är nya. Planbestämmelsen J – industri har ändrats till J<sub>1</sub> – småindustri för att inte skapa en ny användning och istället matcha den tidigare beteckningen.

### 3. Statens geotekniska institut

Detaljplaneändringen sker inom fastigheten Starrkärr 4:60 m.fl. som är belägen i centrala Älvängen mellan Svenstorpsvägen och Garverivägen. Området är cirka 0,9 hektar stort och utgörs av ett grönområde samt en mindre grusplan. Terrängen är plan och jordlagren utgörs generellt av lera till stort djup. Området ligger >300 m sydost om Göta älv och ca 200 m sydost om Grönån. Stabilitetsförhållanden för befintliga och planerade förhållanden bedöms i den geotekniska utredningen som tillfredsställande. SGI har ur geoteknisk säkerhetssynvinkel ingen erinran mot planförslaget.

##### **Kommentar:**

Noteras.

#### 4. Ale El

Ale El har i sak inget att invända mot uppdateringen av detaljplanen. Det är dock viktigt att nämna att Ale El har enligt bifogad karta ett antal ledningar inom planområdet. Eventuella flyttar av befintligt kablage bekostas av exploitören.

Det är av stor vikt att Ale El är med tidigt i projekteringsarbetet med exploatörerna för att planera anslutningar / ledningsförläggning.

**Kommentar:**

*I planbeskrivningen har det uppmärksammats att Ale El har ledningar inom området. Ansvars- och kostnadsfördelningen angående eventuell flytt av befintligt kablage har tydliggjorts i planbeskrivningen. Det har även noterats att Ale El bör vara med tidigt i projekteringsarbetet med exploatörerna.*

## 5. Trafikverket

### Farligt gods på väg och järnväg

1. Enligt Länsstyrelsens policy ska en riskanalys utföras för nyetableringar inom 150 m från denna typ av trafikled. Trafikverket anser att Räddningstjänstens eventuella synpunkter på lokalisering och utformning av byggnaden ska inhämtas och beaktas.
2. Trafikverket vill även uppmärksamma att eventuella skydds/riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras inom vägområdet eller på Trafikverkets fastighet. Om det finns önskemål om detta, måste detta ske på egen mark.

**Kommentar:**

1. *Efter kommunikation med Bohus Räddningstjänstförbund ska hänsyn tas till länsstyrelsens bedömning. Länsstyrelsen bedömer att det inte behövs en riskanalys i detta fall i och med att ändringen inte skapar några nya byggrätter.*
2. *Noteras.*

## 6. Skanova

Ingen erinran.

## 7. Göteborgs energi AB

Ingen erinran.

## 8. Bohus Räddningstjänstförbund

I detaljplan 470 finns skyddsåtgärder med avseende på närheten till E45 med avseende på farligt godstransporter. I ändringsförslaget tas dessa bort med en hänvisning till att fastigheten inte ligger inom riskområde. **I enlighet den riskpolicy (bifogas) Länsstyrelsen i Västra Götalands län antagit ligger området inom riskområde och där ska handel begränsas till sällanvaruhandel utan att riskerna behöver analyseras för att erforderliga skyddsåtgärder ska kunna fastställas.**

**Kommentar:**

*På fastigheten mitt emot förslaget (närmare E45) har det byggts en mataffär. Tillkommande bebyggelse blir då andra radens bebyggelse, vilket innebär en mindre risk eftersom det redan finns ett riskskydd för mataffären. Efter kommunikation med Bohus Räddningstjänstförbund ska hänsyn tas till länsstyrelsens bedömning. Länsstyrelsen bedömer att det inte behövs en riskanalys i detta fall i och med att ändringen inte skapar några nya byggrätter.*

## 9. Vattenfall Eldistribution AB

Ingen erinran.

### Sakägare

## 10. ALE BRF och EGO BRF

Besvärsskrivelse gällande ändring av detaljplan 470 inom Starrkärr 4:60 m.fl.

1. ALE BRF och EGO BRF vill härmed beskriva de förslag till ändring av detaljplan som redovisats för oss. Ändringen av planen, så vitt vi kan se, är ett tillrättaläggande för att kunna möjliggöra en Padelhallsetablering. Det beskrivs som en ”ändamålsenlig fastighetsbildning”, vilket vi ställer oss frågande till. Med kännedom om dylika byggnaders utformning, anser vi att det är högst olämpligt att i ett bostadsområde uppföra en sådan byggnad som avses. Placering och utformning kan ju inte passa in på något annat ställe än i ett industriområde med likvärdig byggnation.
2. Vi ställer oss frågande till hur Ale kommun har frångått tidigare detaljplan och på vad som tidigare var jordbruksmark anlagt en väg. Denna väg benämns idag av Ale kommun som den Garverivägen, vilken är utritad som gång och cykelväg i tidigare detaljplan. Denna förändring benämner Ale kommun på ett flertal ställen (fem gånger) för att beskriva verkligheten som den ser ut. Ger detta legitimitet för Ale kommun att skapa denna verklighet för att skapa en ny detaljplan?
3. Beskrivning i planändringsdokumentet som vi har tagit del av anger att centrumutvecklingen gynnas av en god bebyggt miljö. Vi kan inte på något sätt förstå att det kan gynna någon annan än exploatören av byggnaden och verksamheten som ska bedrivas. Det beskrivs även i förslaget att en bebyggd miljö skall vara en god och hälsosam miljö.

ALE BRF och EGO BRF anser att ovanstående kriterier har åsidosatts av Ale kommun som förordar en ytterligare trafikled in i vårt bostadsområde.

Vi ALE BRF och EGO BRF anser att vår boendemiljö vad gäller buller och avgaser är väl tillgodosedd, och att vi redan idag är exponerade av en stor andel fordonstrafik på båda sidor om våra boenden.

Vi ALE BRF och EGO BRF anser att vi inte behöver mer miljöbelastning som en ytterligare trafikled kommer att alstra.

### **Kommentar:**

1. *Syftet med planändringen är att detaljplanen ska överensstämma med de verkliga förhållandena på platsen för att möjliggöra en ändamålsenlig fastighetsbildning, skapa en byggrätt som motsvarar marknadens efterfrågan gällande sporthall samt förbättra tillgängligheten för gående. Planändringen görs inte enbart på grund av exploatering av en padelhall, utan även för att utveckla Älvängen centrum med efterfrågad samhällsservice. Innebörden av en ändamålsenlig fastighetsbildning är att fastigheten går att exploatera för det ändamål som bedöms som lämplig. Enligt gällande detaljplan går fastigheten inte att exploatera enligt reglerat ändamål på grund av tillgänglighetsproblematik till området. En gång- och cykelväg (Garverivägen) är reglerat i detaljplan där det egentligen behöver vara en gata för att fastigheten ska klara en exploatering samt för att möjliggöra en säker in- och utfart till fastigheten. En in- och utfart via Svenstorpsvägen är inte lämplig på grund av trafiksäkerhet. Det är även viktigt att angränsande fastigheter kan ha en in- och utfart till sina hus via Garverivägen samt möjlighet för sophämtning, vilket gällande detaljplan inte möjliggör. Förslaget möjliggör inte bara för en padelhallsetablering, utan området möjliggör för J1HKZ enligt*

förslaget, vilket innebär småindustri, handel, kontor och verksamheter. Denna ändring av detaljplan skiljer sig inte mycket mot regleringen i gällande detaljplan.

Tillgängligheten till området är mycket bra och kan bidra till att fler väljer bort bilen. För att byggnaden ska passa in i sin omgivning har planbestämmelser om nockhöjd, takvinkel samt entré- och fasadgestaltning reglerats i detaljplanen. Reglering av fastigheter i enlighet med de verkliga förhållandena på platsen skulle innebära en förbättrad möjlighet att skapa en god bebyggd miljö då centrumutvecklingen i Älvängen gynnas. Gällande detaljplan möjliggör för småindustri, handel och kontorsbyggnader med en byggnadshöjd på 7 meter. Förslaget har ändrats för med hänsyn till befintlig bebyggelse från en nockhöjd om 11 meter till en nockhöjd om 7 meter i den nordöstra delen av planområdet. Kommunens ställningstagande är att området klarar av föreslagen exploatering och anser att det har tagits rimlig hänsyn till kringliggande bebyggelse och bedömer att föreslagen exploatering inte är av stor olägenhet för de boende i området.

2. Frågan om jordbruksmark inom området är redan prövad eftersom det redan finns en gällande detaljplan. Jordbruksmark är brukningsvärd om den med hänsyn till läge, beskaffenhet och övriga förutsättningar är lämpad för jordbruksproduktion. När gällande detaljplan gjordes ansåg kommunen att jordbruksmarken inom aktuella fastigheter inte var brukningsvärd eftersom marken inte ingår i ett sammanhängande jordbrukslandskap. Att markområdet har en begränsad yta och är helt avskilt från annan jordbruksmark är också en anledning till att kommunen ansåg att förhållandena i detta fall är sådana att jordbruksmarken inte kan anses vara brukningsvärd.

Gällande detaljplan 470 reglerar Garverivägen till en gång- och cykelväg, vilket inte har byggts ut på plats eftersom tillgängligheten till fastigheterna inte har kunnat säkerställas på detta vis. För att möjliggöra en framtida exploatering inom berörda fastigheter måste kommunen ändra i gällande detaljplan efter hur verkligheten ser ut, det vill säga ändra regleringen från gång- och cykelväg till gata. Garverivägen är en gata. Det är detta kommunen menar med "verkligheten". Kommunen har planmonopol och har därför legitimitet att pröva en sådan planändring.

3. Kommunen anser att planerad verksamhet kommer att gynna kommunens invånare då området är beläget centralt i Älvängen. Detta kan bidra till att skapa en levande småstad där underlaget till kommunal service, verksamheter och handel ökar. Ändringen innebär inte bara en nyexploatering, utan förslaget förbättrar även befintliga fastigheter med in- och utfarter och sophämtning eftersom angöringen till dessa fastigheter inte kan anordnas på annat sätt. Infarten till befintliga fastigheters hus blir planerliga om förslaget går igenom. Förslaget skulle innebära en förbättrad möjlighet att skapa en god bebyggd miljö då centrumutvecklingen i Älvängen gynnas.

En trafikled är till för att trafikeras av huvudtrafik. Garverivägen kommer inte att klassas som en trafikled eftersom det är en relativt kort återvändsgata som inte bör generera höga hastigheter. Om vägen genererar höga hastigheter kommer kommunen att sätta ut chikaner som håller nere hastigheten. 2020 gjorde kommunen en hastighetsmätning på Göteborgsvägen som resulterade i att hastighetsreducerade åtgärder utfördes. Dessa åtgärder bör ha bidragit till minskad påverkan på byggnaderna längs med vägen.

Enligt utförd trafikutredning, daterad 2020-05-11 och kommunens bedömning kan föreslagen exploatering innebära cirka 593 bilar/dygn. Kommunen anser inte att detta är en betydande påverkan på omkringliggande bebyggelse eftersom det är en kort återvändsgata och inte bör generera höga hastigheter. En trafikbullerutredning har tagits fram för att undersöka bullerpåverkan på befintlig bebyggelse som förslaget eventuellt bidrar till. Utredningen visar att förslaget medför en ökning av ljudnivåerna från Garverivägen motsvarande 2 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 1 dBA maximal ljudnivå på befintliga bostäder. En ökning med 1 – 2 dBA är knappt urskiljbar för det mänskliga örat och påverkan från exploateringen bedöms inte ha en negativ inverkan på den befintliga miljön.

## 11. Boende på Garverivägen

Undertecknad inkommer härmed med yttrande inför samråd 6–7 juli 2022 gällande ändring av detaljplan 470, Ale kommun.

Vi tillhör samrådsgruppen såsom känd sakägare enligt PBL 5 kap 11 § då vi är ägare till fastigheten Svenstorp x:xxx som gränsar direkt till planområdet.

Det görs gällande att det nuvarande förslaget till detaljplan kommer att påverka oss negativt som fastighetsägare på ett flertal sätt enligt följande:

1. Fastighetskonsekvensbeskrivningen enligt förslaget när det gäller fastigheten Svenstorp x:xxx är alltför bristfällig. Det har inte utretts i vilken utsträckning det kommer påverka närliggande hus att uppföra byggnader som är mellan sju och elva meter höga. Det görs gällande att byggnaderna kommer att vara alltför stora i förhållande till närliggande hus. De nya byggnaderna kommer att skymma befintliga bostadshus helt, då de kommer ligga endast några meter ifrån vårt hus bland annat. Både utsikt och ljusinsläpp kommer att minska drastiskt. Detta kommer även få till följd att marknadsvärdet på den berörda fastigheten kommer att minska eftersom det kommer bli i princip omöjligt att sälja huset om de nya byggnaderna uppförs. Den negativa påverkan kommer att bli omfattande för de närliggande husen, både vad gäller insyn, utsikt och ljusinsläpp. Det har inte gjorts någon tillfredsställande utredning av detta. Det görs också gällande att byggnaden inte passar in i den befintliga miljön, verksamheter inom kontor, småindustri etcetera bryter av helt mot den befintliga miljön som består av bostadshus. Detta kommer också bidra till minskat marknadsvärde för närliggande hus.

Ytterligare en negativ konsekvens av byggnationen som inte förts fram gällande de boende är att det kommer leda till ökad biltrafik i området. Detta kommer med största säkerhet bli problematiskt för de boende i närheten, med ökat buller och andra olägenheter som ökad biltrafik i ett bostadsområde medför. Enligt Tyréns trafikutredning gjord 2020-05-11 kommer trafiken i området öka väsentligt. Området behöver minska biltrafiken, inte tvärtom.

Förtydligande behövs också hur kommunen säkerställer att riktvärdena följs för buller gällande närliggande bostäder. Bebyggelsen kommer inte vara bullerdämpande, utan tvärtom bidra till ökat buller på grund av ökad trafik.

2. Det görs gällande att detaljplanen i sin nuvarande form strider mot PBL 5 kap 14 § 1 st 4 p.

### **Kommentar:**

1. *Området omfattas redan av en gällande detaljplan (detaljplan 470) där användningen i området har prövats. Gällande detaljplan möjliggör för byggnader med en byggnadshöjd på 7 meter. Anledningen till att dessa inte har uppförts ännu är att kommunen inte har haft möjlighet att bygga om Garverivägen enligt gällande plan. I och med förslaget har en trafikutredning, trafikbullerutredning och en solstudie tagits fram för att undersöka den påverkan som tillkommande bebyggelse har på befintlig bebyggelse.*

*Enligt utförd trafikutredning, daterad 2020-05-11 och kommunens bedömning kan föreslagen exploatering innebära cirka 593 bilar/dygn. Kommunen anser inte att detta är en betydande påverkan på omkringliggande bebyggelse eftersom det är en kort återvändsgata och inte bör generera höga hastigheter. Trafikbullerutredningen som har tagits fram visar att förslaget medför en ökning av ljudnivåerna från Garverivägen motsvarande 2 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 1 dBA maximal ljudnivå på befintliga bostäder. En ökning med 1 – 2 dBA är knappt urskiljbar för det mänskliga örat och påverkan från exploateringen bedöms inte ha en negativ inverkan på den befintliga miljön.*



*Solstudien visar att föreslagen bebyggelse skuggar befintlig bebyggelse vid vår- och höstdagjämning vid klockan 18:00. Påverkan bedöms inte som betydlig då befintlig bebyggelse längs E45 bidrar till en del av skuggningen redan idag.*

*Den prövning som görs enligt plan- och bygglagen tar inte hänsyn till ekonomiska värden för berörda fastigheter, däremot till eventuella olägenheter som byggnation kan ge upphov till. Erfarenheter från Ale och andra kommuner visar att värdet av en fastighet tvärtom ökar vid en förtätning. I förslaget har utformningsbestämmelser gällande gestaltning lagts in i plankartan, vilket kan påverka upplevelsen av dessa byggnader. Kommunen ser inte utvecklingen som en olägenhet.*

*Tillgängligheten till området är mycket bra eftersom det ligger i ett centralt läge i Älvängen. Därför kan förslaget bidra till att fler väljer bort bilen. För att byggnaden ska passa in i sin omgivning har planbestämmelser om nockhöjd, takvinkel samt entré- och fasadgestaltning reglerats i detaljplanen. Reglering av fastigheter i enlighet med de verkliga förhållandena på platsen skulle innebära en förbättrad möjlighet att skapa en god bebyggd miljö då centrumutvecklingen i Älvängen gynnas. Förslaget har ändrats för med hänsyn till befintlig bebyggelse från en nockhöjd om 11 meter till en nockhöjd om 7 meter i den nordöstra delen av planområdet. Kommunens ställningstagande är att området klarar av föreslagen exploatering och anser att det har tagits rimlig hänsyn till kringliggande bebyggelse och bedömer att föreslagen exploatering inte är av stor olägenhet för de boende i området.*

2. Se länsstyrelsens samlade bedömning på sidan 2-3.

## SAMMANFATTNING

Inkomna synpunkter har föranlett följande förändringar av planförslaget:

- Förtydligande av fastighetsbeteckningar
- Förtydligande av utskriftsformat i plankarta
- Förtydligande av redovisningen av planbestämmelser i plankartan
- Uppdaterad bestämmelse om höjd på byggnadsverk
- Förtydligande om uppdaterade och tillagda planbestämmelser i teckenförklaringen i plankartan
- Ändring av planbestämmelse från 11 meter nockhöjd med sadeltak och taklutning till 7 meter nockhöjd utan sadeltak och taklutning
- Förtydligande i tillägg till planbeskrivning angående ansvar och kostnadsfördelning
- En trafikbullerutredning har tagits fram för att undersöka tillkommande bullerpåverkan som förslaget genererar
- En solstudie har gjorts för att undersöka hur området påverkas av föreslagen exploatering

I övrigt har endast redaktionella ändringar gjorts i plan- och genomförandebeskrivningen.

## SLUTSATS

Planering och exploateringschefen har sedan tidigare på delegation från samhällsbyggnadsnämnden att besluta om godkännande av samrådsredogörelse och granskning.

Samhällsbyggnadsförvaltningen, Planering och exploateringsenheten  
Alafors 2023-03-13

.....  
Kajsa Reimers  
Planering och exploateringschef  
Ale kommun

.....  
Linda Karlsson  
Exploateringsingenjör  
Ale kommun

.....  
Denisse Predoianu  
Planeringsarkitekt  
Semrén & Månsson Arkitekter