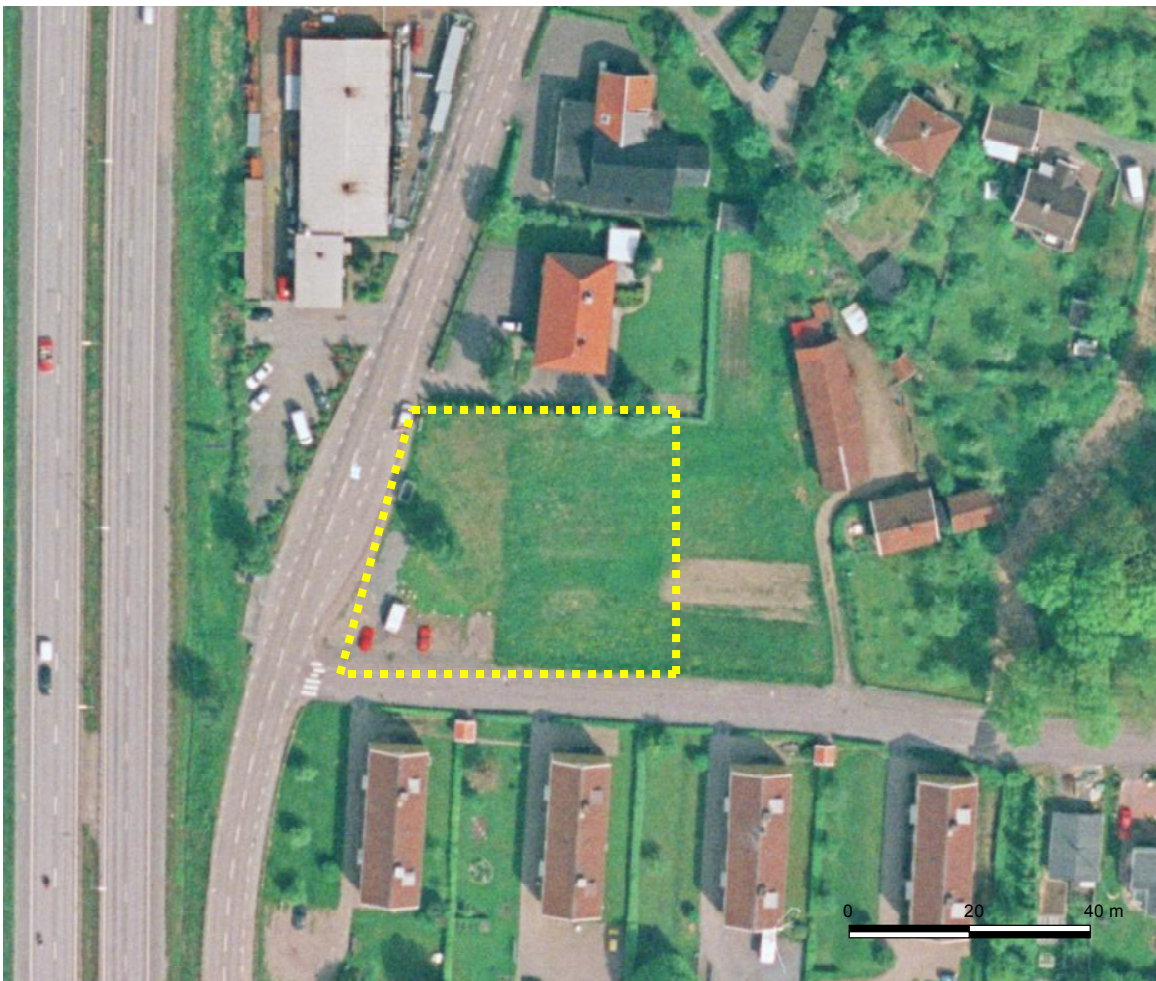




ALE KOMMUN
Miljö- och byggnämnden

DETALJPLAN FÖR BOSTÄDER INOM
FASTIGHET SKÅRDAL 1:70, BOHUS
Ale kommun, Västra Götalands län



BESLUT

Antagen av Miljö- och byggnämnden 2010-12-15
Laga kraft 2011-01-13

ANTAGANDEHANDLING
Enkelt planförfarande

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR:

- Plankarta med bestämmelser samt illustrationskarta
- Denna planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning, 2010-11-17
- Behovsbedömning 2009-01-22
- Fastighetsförteckning, 2009-01-20

UTREDNINGAR:

- Geoteknisk utredning, GF Konsult, 2008-04-29, kompletterad 2010-11-29
- Riskanalys (GF Konsult, 2007-09-05), Norconsult 2010-10-28
- Åtgärdsinriktad bullerutredning, ÅF-Infrastru AB/ Ingmarsson, 2010-11-16

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Bakgrund

För det aktuella området gäller idag en detaljplan från 1990, denna plan medger handel och kontor med bostäder på övervåningen. Bebyggelsen enligt planen har inte genomförts.

LHJ Fastigheter AB har på uppdrag av fastighetsägaren lämnat in en förfrågan om ändrad användning av fastigheten till att gälla enbart exploatering av bostadsändamål.

Miljö- och byggnämnden beslutade 2007-01-25 att ge miljö- och byggförvaltningen i uppdrag att genomföra detaljplaneändring på fastigheten Skårdal: 1:70.

Syfte

Planens syfte är att möjliggöra byggnation av ett flerfamiljshus med ca 14 bostadslägenheter i nära anslutning till kommande pendeltågstation i Bohus.

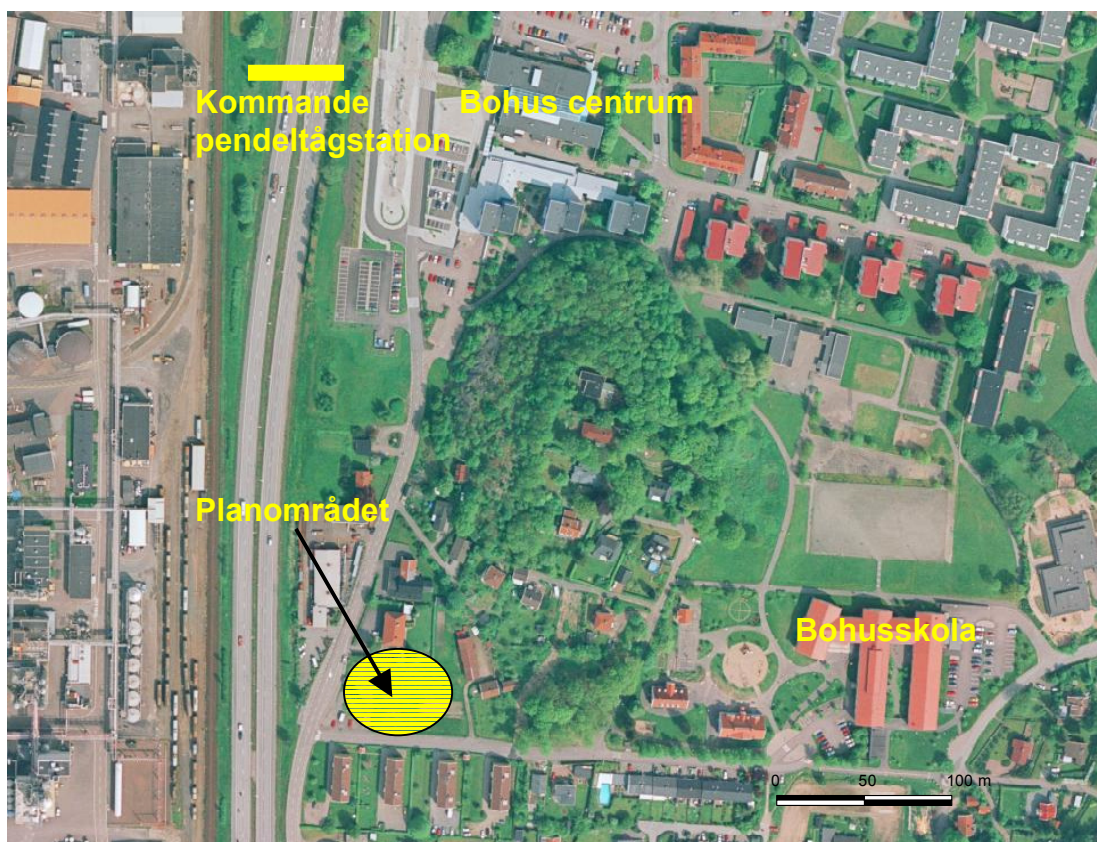
PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet är beläget vid korsningen Göteborgsvägen - Skolvägen strax söder om Bohus centrum. Avståndet till E 45 är som närmast 40 meter.

Areal

Arealen är ca 2200 m² och marken är till största delen privatägd, en mindre del ägs av kommunen.



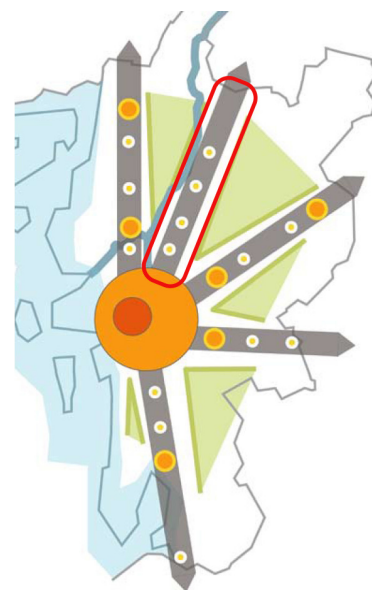
PLANENS FÖRENLIGHET MED MILJÖBALKEN

Detaljplanen bedöms vara förenlig med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser enligt 3, 4 och 5 kap miljöbalken. Se vidare avsnittet "Behovet av miljöbedömning".

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

Regionen

Strukturbilden (till höger) för Göteborgsregionens kommunförbund (GR) ligger till grund för det gemensamma arbetet med att utveckla en långsiktigt hållbar struktur i regionen. Bilden (till höger) redovisar utvecklingen av kärnan, stadsområdet, huvudstråken, kustzonerna och de gröna kilarna. Huvudstråken utgör ryggraden i Göteborgsregionen och ska stärkas för att alla delar av regionen ska bli långsiktigt livskraftiga. Utvecklingen av huvudstråken ska ske med stöd av en attraktiv och kraftfull pendel- och regiontågstrafik. Ett bostadsbyggande i stationsnära lägen, eller i orter som med god kollektivtrafik är knutna till stationslägena, stärker förutsättningarna för en uthållig tillväxt i Göteborgsregionen och ger förutsättningar för att kunna gå eller cykla till och från en pendel-/regiontågsstation, om bostadsbyggandet sker inom en kilometer från stationsläget.



Ale kommun utgör ett av huvudstråken som tillsammans ska utgöra ryggraden i Göteborgsregionen. Planområdet ligger ca 350 m från kommande pendeltågstation i Bohus.

Gällande översiktsplan

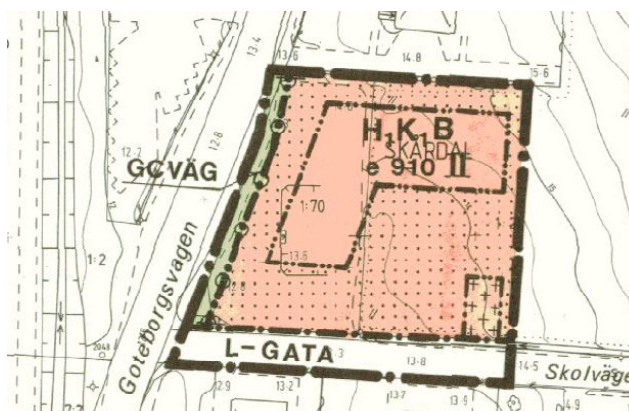
Centrala Bohus är i ÖP 07, antagen 2007-09-24, angivet som område där förtätningar för bostadsändamål eftersträvas. E45 är en kommunikationsanläggning av riksintresse i Ale kommun.

Program för planområdet

Med utgångspunkt från att det nya planförslaget har motsvarande utförande som den befintliga detaljplanen, DP 160, men med en något utökad yta, har upprättandet av ett program inte ansetts vara nödvändigt.

Detaljplaner

Nu gällande detaljplan för området, DP 160, lagakraftdatum 1990-09-26, anger handel och kontor med bostäder på övervåningen. Två våningar får byggas och maximalt 4 lägenheter. Genomförandetiden gick ut 2000-12-31.



Nu gällande detaljplan från 1990.

Kommunala beslut i övrigt

Bostadsförsörjningsprogram

Enligt kommunens bostadsförsörjningsprogram, antagen 2010-05-31, planeras bostadshuset på Skårdal 1:70 vara klart 2011.

Det finns inga kommunala beslut i övrigt som berör planområdet.

FÖRUTSÄTTNINGAR

NATUR

Markanvändning

Området är i dag obebyggt och består av svagt sluttande ängsmark, sedan många år ohävdad. Sydvästra delen är grusad och används som provisorisk parkeringsyta.



Vy över planområdet, beläget vid korsningen Skolvägen/Göteborgsvägen i centrala Bohus.

Topografi

Inom fastigheten varierar marknivån mellan som lägst ca +13 och som högst ca+16. I öster ansluter området till berg i dagen och i väster till Göteborgsvägen.

Naturmiljö

Inom området finns inga kända naturvårdsintressen.

BEBYGGELSE

Befintlig bebyggelse

Planområdet är idag obebyggt. Bebyggelsen runt omkring det aktuella planområdet utgörs av friliggande villor i varierat utförande. Söder om Skolvägen utgörs bebyggelsen av flerfamiljshus i 2 våningar. I angränsande byggnad norr om planområdet bedrivs idag förskoleverksamhet.

SERVICE

Arbetsplatser och offentlig service

Planområdet har genom sitt centrala läge, ca 350 m från Bohus centrum, närhet till verksamheter, handel och kontor och god tillgång till offentlig service. I närområdet finns tillgång till grundskola (fsk –åk 9), förskola, vårdcentral, tandläkare och äldreomsorg.

Kommersiell service

I Bohus centrum finns bl.a. dagligvaruhandel, bankomat, gatukök, kiosk och konditori.

Befolkning

Bohus har en befolkningsmängd på 3094 invånare (2009).

TILLGÄNGLIGHET

Området ligger centralt i Bohus och nås enkelt via Göteborgsvägen/Skolvägen. Göteborgsvägen trafikeras av kollektivtrafik och busshållplats finns vid planområdet, här avgår bussar till Surte, Göteborg och Nödinge. Till busstationen i Bohus är det ca 350 m, därifrån utgår även bussar mot bl.a. Göteborg, Kungälv och Älvängen. En pendeltågsstation kommer att anläggas i den centrala delen av Bohus. (Ca 350 m från planområdet) och vara färdigställd år 2012.

I dagsläget finns ingen separat cykelväg utmed Göteborgsvägen eller Skolvägen. Gång- och cykelväg utmed Göteborgsvägen kommer att anläggas i samband med Banavägs ombyggnad av vägen.

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

En geoteknisk utredning, daterad 2008-04-29, uppdaterad 2010-11-29. (uppdragsnr: 1 010 634, 102 07 43), har tagits fram av Norconsult AB.

Inom området varierar djupet till fast botten mellan 4,5 och mer än 32 m. Jordlagren utgörs huvudsakligen av mulljord/fyllning, sand, torrskorpelera och lera. För närmare beskrivning av varje jordlager, se *geoteknisk utredning (2010-11-29)*.

Geohydrologi

Portrycksmätningar har utförts i en punkt på två nivåer i leran vid 2 tillfällen. Mätningarna visar att porvattentrycket i leran är i stort sett hydrostatiskt och motsvarar en grundvattennivå belägen mellan 0,7 och 1,0 m under markytan.

Stabilitet

Stabilitetsberäkningarna har utförts i 2 sektioner inom området. Beräkningarna har utförts för befintliga förhållanden samt för områdets höjdsättning (schakt och uppfyllnad) och planerad utbyggnad av E45. Rv45 byggs om i befintligt planläge. Vägen kommer att schaktas av till ca +10,5 och återuppbyggas till nuvarande nivå, ca +12. Leran under vägen förstärks med KC-pelare.

Marknivån för fastigheten Skårdal 1:70 har ej bestämts utan kommer att planeras utifrån nedanstående stabilitetsberäkningar och rekommendationer.

Stabilitetsförhållanden är tillfredställande för befintliga förhållanden. Stabilitetsförhållanden är tillfredställande för förhållanden där Rv45 avschaktas till nivån +10,5 och fastigheten belastas med 20 kPa.

Framtida byggnation inom fastigheten förutsätts grundläggas på pålar (med hänsyn till sättningar). Rv45 har modellerats som "avschaktad" till nivån +10,5 för att beräkningarna ska vara på säkra sidan. För att erhålla tillfredsställande stabilitet inom området rekommenderas att nuvarande marknivå behålls så mycket som möjligt, dvs. uppfyllnader och avschaktning undviks. Stabilitetsberäkningar har även utförts för marknivåer +13 och +14 för fastigheten Skårdal 1:70. I direkt anslutning till fastigheten har marken belastats med 20 kPa. Resultaten från utförda beräkningar redovisas i geoteknisk utredning (2010-11-17).

Stabilitetsförhållandena är tillfredsställande för förutsatta framtida förhållanden med marknivån +14 och ingen belastning i direkt anslutning till fastigheten Skårdal 1:70.

Stabilitetsförhållanden är även tillfredsställande för befintliga marknivåer utan belastning i direkt anslutning till fastigheten Skårdal 1:70.

Rekommendationer:

Totalstabiliteten inom området är tillfredsställande för befintliga förhållanden. För att erhålla tillfredsställande stabilitet för planerad byggnation skall nedanstående beaktas vid planarbetet och exploatering.

Med hänsyn till starkt varierande lermäktigheter under planerad byggnation och sättningskänslig jord, skall grundläggning utföras med stödpålar till berg om inget annat kan påvisas. Uppfyllnader i direkt anslutning till pålad byggnation begränsas till maximalt 0,5 m. All uppfyllnad som överstiger 0,5 m från befintlig marknivå skall utföras med lätta material (lättklinker/cellplast). Avschaktning begränsas till maximalt 0,5 m. Större avschaktning kan medföra försämring av stabilitetsförhållanden för intilliggande fastighet Skårdal 1:2, öster om Skårdal 1:70.

Marknivå inom fastigheten föreslås till +14 alternativt nuvarande marknivåer med hänsyn till stabilitetsförhållanden samt omkringliggande bebyggelse och anläggning.

Vid detaljprojektering av marknivåer inom området bör en geoteknisk sakkunnig granska föreslagen höjdsättning.

FÖRORENAD MARK

Av arkivsökning framgår att det tidigare endast funnits en kioskbyggnad på fastigheten. Kiosken revs 1977 och sedan dess har fastigheten varit obebyggd. Därmed finns ingen anledning att misstänka att marken kan vara förorenad.

RADON

Enligt en radonutredning utförd av Sveriges geologiska AB, *Markradonutredning för Ale kommun 1989-12-28*, ingår planområdet i låg- normalriskområde för radon. Vid grundläggning skall radonskyddande åtgärder vidtagas.

FORNLÄMNINGAR

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet.

STÖRNINGAR OCH RISKER

Buller

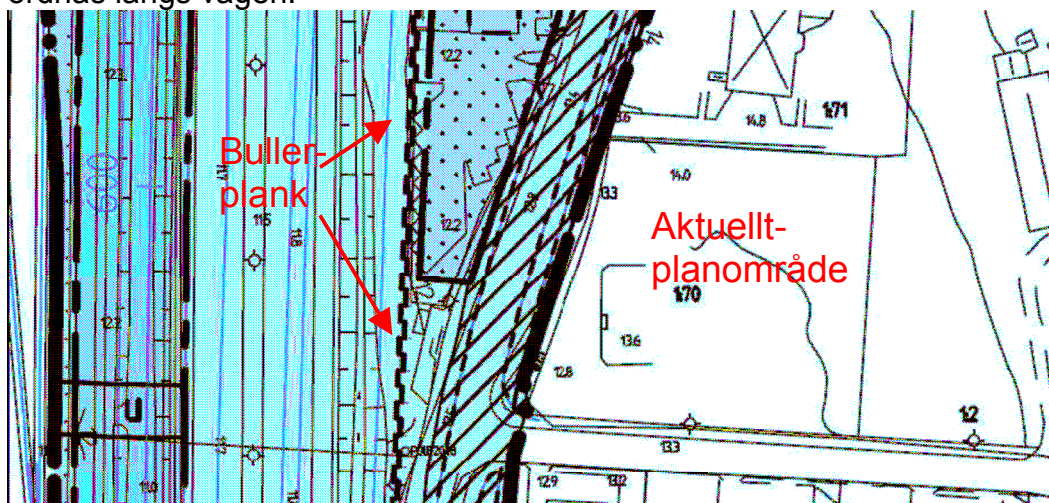
Planerade bostäder ligger "bullerutsatt" nära både E45 och Norge-Vänerbanan. En bullerutredning har gjorts för planområdet, daterad 2010-11-16. (Utredningen baseras på illustrationskarta och ritningar framtagna av Semrén och Månssons arkitektkontor AB).

Beräkningsresultatet visar att det går att klara riktvärdena (enligt Boverkets,

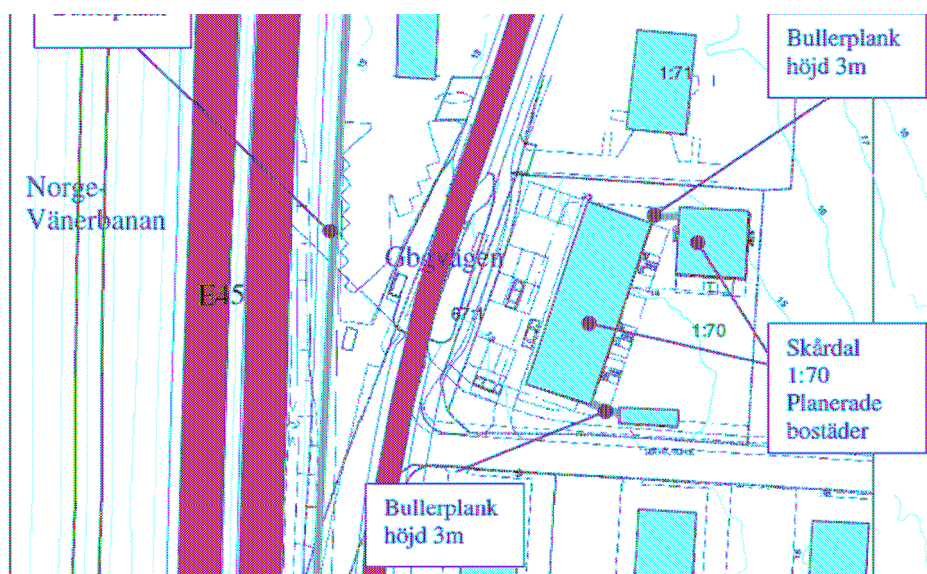
Allmänna råd 2008:1). Samtliga planerade lägenheter (genomgående planlösning) får tillgång till en ljuddämpad sida (<50dBA dygnsekvivalent ljudnivå). Detta har klarats genom att huskropparna har placerats på sådant sätt så att husen själva skärmar buller. För att förbättra ljudmiljön främst i markplan ingår i förslaget ett bullerplank (3m högt) mellan huskropparna. Samtliga lägenheter får även tillgång till en uteplats i direkt anslutning till bostad som uppfyller riktvärdena. Enligt utredningen uppfylls även riktvärdet på uteplats på större delen av tomten mellan husen, se figur 5-7 i bullerutredningen (2010-11-01). På denna yta skulle en tyst gemensam uteplats kunna placeras (detta behövs ej enligt riktvärdena men det kan vara positivt ur andra avseenden). På innergården finns även ytor för lek.

Den sammanlagrade dygnsekvivalenta ljudnivån (väg + tågtrafik) vid den mest bullerutsatta fasaden mot väg och järnvägen beräknades till 62 -66 dBA (frifältsvärde). Lägenheterna är enligt förslaget genomgående och varje lägenhet får tillgång till en ljuddämpad sida (med en ekvivalent ljudnivå <50 dBA), se även figur 8 i bullerutredningen (2010-11-01).

Vid ombyggnad av E 45 som beräknas vara klart till 2012, kommer bullerskydd att ordnas längs vägen.



Del av detaljplan för Göta älvs dalgång – Väg 45 och NorgeVänerbanan, (Ale 2005).



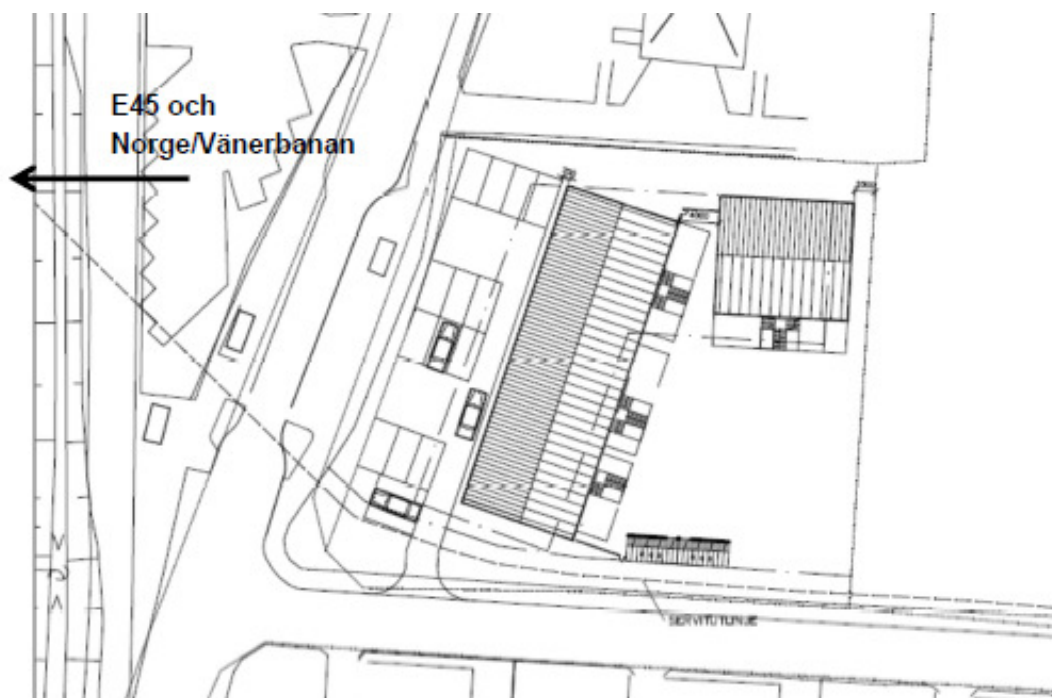
Planerade nya byggnader. Figuren avser en framtida trafiksituation. I figuren syns även bullerplanket vid E45 och mellan huskroppar på själva planområdet.

Transport med farligt gods

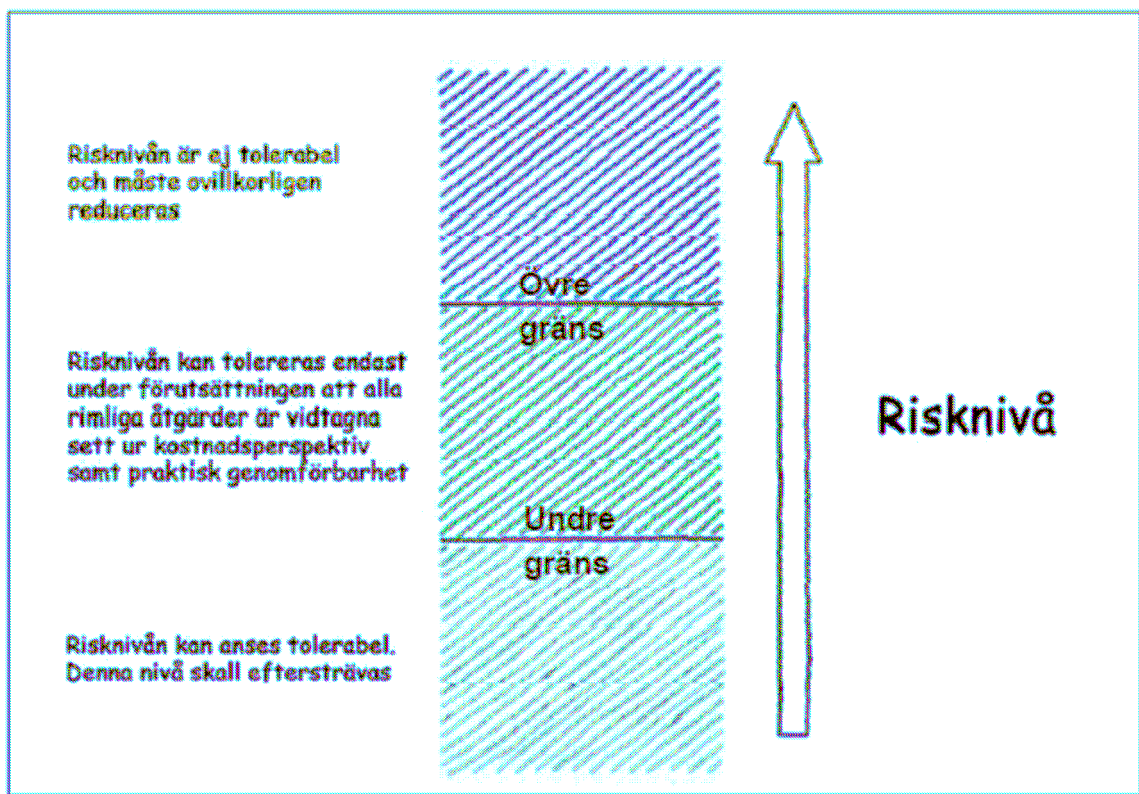
Europaväg 45 och Norge/Vänerbanan passerar förbi planområdet och på båda dessa transportleder förekommer transporter av farligt gods. När avståndet från planområdet till transportlederna är mindre än 150 m kräver Länsstyrelsens riskpolicy (Lst 2006) att det tas hänsyn till riskerna som transporterna av farligt gods kan föra med sig.

För det aktuella planområdet är kortaste avstånd till närmaste väggkant på E45 ca 30 m. Avståndet till Norge/Vänerbanan är ca 60 m. Med anledning av detta har en kvantitativ riskutredning för transporter av farligt gods, (Norconsult 2010-10-28), tagits fram i samband med planarbetet. I en riskutredning för den fysiska planeringen bör hänsyn tas till både individrisken och samhällsrisken. Syftet med denna utredning har varit att beräkna dessa risknivåer och att sedan – om så krävs - föreslå åtgärder för att uppnå en situation med acceptabla risker. Dessa åtgärdsförslag skall i sin tur säkerställas genom detaljplanen.

Riskutredningen har utgått i från nedan redovisad placering och utformning av området. (Illustration - Semrén och Månssons arkitektkontor AB).



Kriterier för vad som kan bedömas vara en acceptabel risknivå finns i rapporten "Värdering av risk" som tagits fram på uppdrag av dåvarande Räddningsverket (SRV 1997). Räddningsverket ingår numera i Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB. I rapporten används en övre och en undre gräns, se *figur nedan*. Om den övre gränsen överskrids bedöms att risknivån är så hög att den inte kan tolereras. Om risknivån ligger under den övre gränsen men över den undre gränsen så anses att alla rimliga åtgärder skall vidtas för att minska risknivån. Efter detta betraktas risknivån som tolerabel. Om risknivån ligger under den undre gränsen så kan den anses vara acceptabel och inga ytterligare åtgärder krävs. För individrisken ligger den övre gränsen på 10^{-5} per år och den undre på 10^{-7} per år.



RESULTAT

Då det finns en osäkerhet avseende den skadereducerande effekten från de planerade skyddsanordningen längs E 45 redovisas beräkningsresultaten för vägen först med antagandet att ingen skadereduktion förekommer. Om riskenivåerna är tillfredställande redan då, redovisas inga fler beräkningsresultat. Om riskenivån inte är helt tillfredställande så redovisas även beräkningsresultat där skadereduktionen antas vara en faktor 2 för att få en nedre gräns på riskenivåerna, (se även *avsnitt 3.2 Sannolikhet för olyckor i riskutredning 2010-10-28*).

Individrisk

Inom planområdet ligger individrisken från vägen utan hänsyn till skyddsanordningarna mellan 10^{-7} och 10^{-8} . Individrisken är därför acceptabel redan i denna beräkning och ingen ytterligare beräkning krävs där hänsyn tas till effekten från skyddsanordningarna längs E 45. Individrisken som orsakas av järnvägen är endast är en bråkdel (mindre än en tiondel) av individrisken från vägen.

Den sammanräknade individrisken från vägen och järnvägen bedöms vara acceptabel.

Samhällsrisk

Då nivån för samhällsrisken överskrider kriteriernas nedre gräns har även en beräkning genomförts där en skadereducerande effekt av en faktor 2 antagits för skyddsanordningarna längs E 45. Det kan konstateras att samhällsrisken inom planområdet i båda fallen överskrider den nedre gränsen i kriterierna, samtidigt som den övre gränsen klaras. Detta innebär att det måste undersökas vilka rimliga skyddsåtgärder som kan vidtas för att minska riskerna inom området.

Föreslagna rimliga skyddsåtgärder

Utredningen visar att den klart dominerande riskkällan för området är transporter av brandfarliga gaser på E45. Redovisade rimliga skyddsåtgärderna riktar sig i första hand på att reducera riskerna från olyckor med dessa transporter av brandfarliga gaser.

Olika scenarier som kan förekomma är jetflamma, gasmoln med fördröjd antändning som leder till gasbrand eller gasmolnsexplosion, eller BLEVE (eldklot), se *avsnitt 2.2 Risker med transport av farligt gods*. En jetflamma innebär att gasen sprutar ur ett mindre hål i tanken med brandfarlig gas och antänds. Detta ger en låga som kan sträcka sig in mot planområdet.

Rimliga skyddsåtgärder är att området planeras så att få personer vistas i området mellan husen och E45 samt att husen utformas så att fasaderna kan motstå brandbelastningen från en jetflamma under tillräckligt lång tid för att möjliggöra evakuering. Detta kräver en fasad utformat i brandklass EI30. Om gasen inte antänds direkt när det släpps ut uppstår ett gasmoln. Det kan driva iväg med vinden mot bebyggelsen och antändas där. Rimliga skyddsåtgärder är – utöver det som nämnts ovan – att försvåra för gasen att tränga in i området öster om bebyggelsen. De planerade bullerskärmar vid bebyggelsen kommer att få en sådan funktion. Skärmarna bör utformas i obrännbart material. Då skärmarna inte helt kan förhindra att gas trängs in i området och antänds så bör bebyggelsen utformas i svårantändligt material och med väl sammanhållen betongstomme. I ytterst sällsynta fall frikommer och antänds hela lasten på en gång genom en explosion, vilket kan leda till en BLEVE (eldklot). Detta sker vanligtvis efter att tanken varit utsatt för upphettning under längre tid pga. exempelvis en fordonsbrand. I så fall finns det oftast tillräcklig tid att evakuera befolkningen. Om denna tid inte finns så bör husens utformning ge skydd för de boende. En rimlig åtgärd är därför att bostäder inom området utformas i svårantändligt material.

- Fasader som är riktade mot vägen, inklusive fönster, utformas i minst brandklass EI30
- Inga uteplatser får förekomma mellan bebyggelsen och E45, parkering kan tillåtas. Denna åtgärd är redan inarbetad i detaljplanen
- Bullerskärmar vid bebyggelsen skall utföras i obrännbart material
- Bostadsbebyggelsen skall utföras i svårantändligt material och med väl sammanhållen betongstomme

Skyddsrum

Särskilt utsatt område där skyddsrum bör byggas har fastställts av Kommunstyrelsen 2000-02-15, Ks § 36. Det aktuella planområdet ligger utanför detta område.

BESKRIVNING AV PLANFÖRSLAGET

FÖRESLAGEN NY BEBYGGELSE

Byggnationen av ett flerbostadshus på den idag tomma fastigheten Skårdal 1:70 utgör ett led i Ale kommuns målsättning att samla bebyggelsen i våra tätorter och medverka till ett ekologiskt hållbart och bärkraftigt samhälle. En tät struktur i våra tätorter med goda och nära förbindelser till kollektivtrafik minskar bilberoendet och bidrar till en bättre miljö.

Semrén och Månssons arkitektkontor AB har på uppdrag av Allfast Byggnads AB, arbetat fram ett förslag till utformning av den nya bebyggelsen. Planförslaget möjliggör byggnation av ett flerbostadshus med ca 14 bostadslägenheter. Byggnaden avses uppföras i två våningar med inredd vind. Tillåten byggnadshöjd är 6 m och husets totalhöjd blir strax under 12 m.

UTFORMNING MED HÄNSYN TILL RISK OCH BULLER

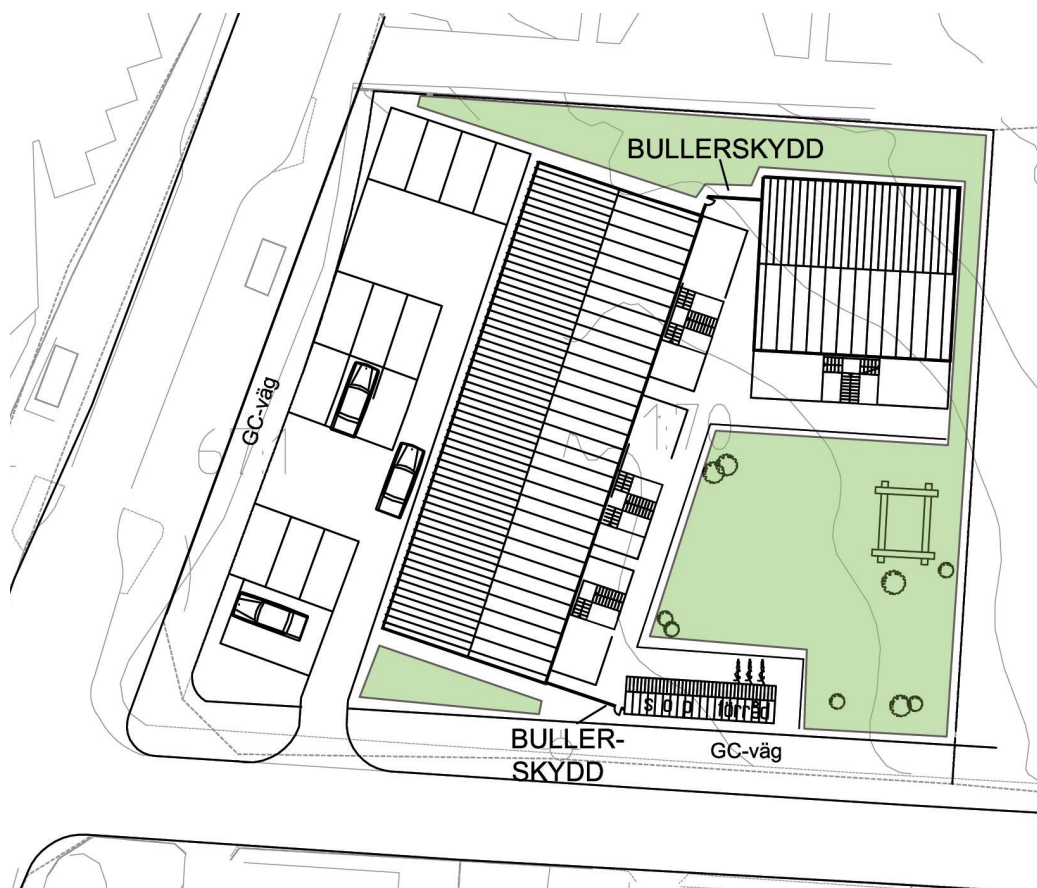
Som underlag för bebyggelsens placering och utformning ligger bullerutredningen (ÅF konsult 2010-11-16) och riskutredningen (Norconsult AB 2010-10-28).

Föreslagen bebyggelse har utformats med utgångspunkt i att kunna erbjuda en god boendemiljö där stöningar och risker från omgivande trafik hålls låga. För att säkerställa att människor inte kommer till skada vid en eventuell olycka på E 45 eller järnvägen, och för att klara riktvärden för buller (enligt Boverkets, Allmänna råd 2008:1) kommer byggnaden att utformas så att entréer och ytor där människor kan förväntas vistas, såsom uteplatser och lekplats, ligga i skydd av huskroppen, mot den ljuddämpade sidan. Detta regleras med planbestämmelser.

Utformningen innebär att byggnader uppförs närmast Göteborgsvägen och E 45 så att tillräcklig yta för en trivsamt, ljuddämpad gård kan skapas i skydd av huskroppen, vänd mot det öppna gröna rummet utanför planområdet i öster. Byggnaden utformas som ett L med långsidan mot väster och fungerar som en skärm mot trafiken. Detaljplanen ger möjlighet att uppföra huskroppen som en sluten L-byggnad mot väster och norr eller med en öppning i nordväst, mellan två huskroppar, såsom redovisas på illustrationskartan. Om öppning utförs mellan byggnaderna skall denna kompletteras med en tät sluten genomsiktig skärm så att störande buller inte når in till gården och för att gas vid en eventuell olycka på E 45 ska ha svårare att tränga in i området öster om bebyggelsen. Även förrådsbyggnaden i söder och huvudbyggnaden ska sammankopplas med en likadan skärm, detta för att dämpa bullret från söder. I markplan får gångpassager anordnas genom skärmarna under förutsättning att passagen utformas som en "ljudsluss".

Samtliga planerade lägenheter kommer att vara genomgående med tillgång till en ljuddämpad sida (<50dBA dygnsekvivalent ljudnivå) mot gård. Detta regleras med planbestämmelser.

För att säkerställa säkerheten vid en eventuell gasolycka på E45 ska dessutom fasader som är riktade mot vägen, inklusive fönster, utformas i minst brandklass EI30. Bullerskrämmor vid bebyggelsen skall utföras i obrännbart material och bostadsbebyggelsen skall utföras i svårantändligt material med väl sammanhållen betongstomme.



Situationsplan över området

LEK OCH REKREATION

Ytor för lek och utevistelse kommer att finnas inom planområdet på gemensam gård i skydd av huskroppen. Lägenheterna kommer även att förses med privata uteplatser/balkonger vid entréerna. Möjlighet för lek finns även inom skolområdet strax öster om planområdet. Ca 2 km från planområdet ligger Jennylunds motionsanläggning med ridanläggning, fotbollsplaner, bandyhall och eljusspår. Jennylund är porten till Vättlefjälls naturreservat med många mils vandringsleder.

GATOR OCH TRAFIK

Gatunät

Trafikmatningen till området kommer att ske via Skolvägen. Inga utfarter tillåts mot Göteborgsvägen. Enligt gestaltungsprogrammet tillhörande arbetsplan/järnvägsplan för väg 45 – Norge Vänerbanan (2002), kommer Göteborgsvägen genom Bohus att bli en miljöprioriterad genomfart, d.v.s. max 30 km/h, trottoarerna beläggs med stora betongplattor och delar av körytan beläggs med mindre betongmarksten, detta för att gatan ska upplevas smalare, vilket visuellt ska bidra till att hålla ned hastigheten på sträckan. Korsningen Göteborgsvägen/Skolvägen kommer enligt gestaltungsprogrammet att förhöjas och beläggs med betongsten och gatsten för ökad trafiksäkerhet.

Gång- och cykeltrafik

En gång- och cykelväg kommer att anläggas utmed Göteborgsvägen i samband med ombyggnaden av denna väg. En ny gång- och cykelväg kommer även att anläggas utmed den norra sidan av Skolvägen för anslutning till Bohusskolan.

Kollektivtrafik

Busshållplatsen utmed Göteborgsvägen i höjd med planområdet kommer även efter ombyggnaden av Göteborgsvägen att finnas kvar på samma läge som idag. En pendeltågsstation kommer att anläggas i den centrala delen av Bohus. (Ca 350 m från planområdet). Denna beräknas vara färdigställd för trafikering år 2012 i samband med att dubbelspår och E 45 byggts ut och färdigställt. De kommer då att trafikeras av minst halvtimmestrafik.

Parkering, utfarter

Då området ligger centrala i Bohus med ett avstånd på ca 350 m till kommande pendeltågstation och med anledning av att hälften av lägenheterna planeras att bli 2-rums lägenheter, har bedömningen gjorts att antalet parkeringsplatser inom området kan hållas något lägre än vad Ale kommuns riktlinjer idag säger (1,3 platser/lägenhet för planering av flerbostadshus). Dessa riktlinjer tar ingen hänsyn till vare sig hur centralt bostäderna är lokaliserade (närhet och tillgång till kollektivtrafik) eller till storleken på lägenheterna. I ett sådant centralt läge som Skårdal 1:70 ligger, med närhet till god kollektivtrafik i och med kommande pendeltågstation, har utgångspunkten för planområdet varit 1 parkeringsplats/lägenhet. Att skapa tillräcklig yta för en bullerskyddad och trivsamt gårdsmiljö med möjlighet för uteplatser och lek, har prioriterats före en högre parkeringsnorm i detta läge. Parkeringarna kommer att ligga närmast Göteborgsvägen med in-/utfart via Skolvägen. Målsättningen är att det även ska finnas 2,5 cykelparkeringar/lägenhet, detta i enlighet med Ale kommuns riktlinjer.

Tillgänglighet

Området är förhållandevis plant med få höjdskillnader. All ny bebyggelse och friytor planeras så att god tillgänglighet för rörelsehindrade uppnås. För bostädernas tillgänglighet ska gällande bygglagstiftning följas och tillgänglighetsfrågorna kommer att bevakas i bygglovskedet.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Den nya bebyggelsen ska anslutas till kommunala VA-ledningar. Alla nyttillkomna byggnader skall anslutas till av tekniska förvaltningen godkända lösningar för dag-, ren- och spillvatten.

Dagvatten

Dagvatten ska omhändertas lokalt inom den egna fastigheten. Ett uppsamlingsdike för dagvatten kommer att anläggas utmed planområdets nordöstra kant för att säkra byggnaden vid häftiga vattenflöden. Gårdsytan ska utformas på sådant sätt att den möjliggör infiltration av dagvatten (ej hårdgjord). Hur vattnet ska ledas från uppsamlingsdiket ut i det kommunala dagvattensystemet kommer att studeras vidare i projekteringskedet.

Värme

Kommunens antagna energiplan skall vara styrande vid val av uppvärmningssystem. Det innebär i detta fall att fastigheten skall anslutas till fjärrvärmenätet vilket passerar planområdet.

EI

Ledningsnät för el finns utbyggt till planområdet.

Avfallshantering

Sophantering löses med gemensamt soprum och dessa ska utformas enligt kommunens (Tekniska förvaltningens) anvisningar.

RÄDDNINGSTJÄNST

Insatstid

För aktuell byggnation är den normala insatstiden 10 minuter från Surte brandstation.

Vatten för brandsläckning

För denna typ av bebyggelse kan behovet av släckvattenförsörjning ske genom alternativt system för brandvattenförsörjning. Släckvattenförsörjning kan då säkerställas via räddningstjänstens tankfordon. Brandpost skall då finnas tillgänglig inom 100 meter och uppfylla VAV P76 (krav som: min 900l/min samt att risk för frysning elimineras) och vara lätt åtkomlig med tankfordon, tankfordon skall enkelt kunna vända i brandpostens närhet. Vatten för brandsläckning finns utmed Skolvägen i anslutning till planområdet.

Framkomstmöjlighet

Utryckningsfordon bör i en akutsituation kunna komma så nära aktuell byggnad att avståndet mellan fordon och ytterdörr eller uppställningsplats för bärbar stege inte överstiger 50 meter. För att säkerställa att utryckningsfordon kan komma fram behövs en minsta körbredd om 3 meter, en fri höjd på 4 meter och marken ska tåla 23 tons belastning (axeltryck 100kN).

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Natur

Den befintliga ängsmarken anses inte ha något särskilt naturvärde.

Geoteknik

Befintliga stabilitetsförhållanden är tillfredsställande för en grundvattenyta antagen ca 1 m under markytan och hydrostatisk tryckfördelning. Kompletterande geotekniska undersökningar i aktuella huslägen rekommenderas för att mer exakt kunna bedöma grundläggning, ev. pållängder etc.

Ny bebyggelse

Bebyggelsen kommer att utformas så riktvärden för buller (enligt Boverkets, Allmänna råd 2008:1) klaras (ljuddämpas sida). Landskapsbilden förändras på så sätt att den idag tomma ytan bebyggs med ett flerbostadshus. Den nya bebyggelsen kommer att anpassas till befintlig bebyggelse vad gäller höjd och placering.

Gator och trafik

Trafikföringen i området påverkas inte väsentligt av planändringen. Området trafikmatas via Skolvägen och en ny in/utfart anläggs där. Gång- och cykelväg anläggs utmed Skolvägen och kollektivtrafikförsörjningen är god till området.

Teknisk försörjning

Kommunalt ledningsnät för vatten och avlopp finns utbyggt till planområdet. Dagvatten skall omhändertas lokalt inom den egna fastigheten.

MILJÖKVALITETSNORMER

Enligt 2 kap 2 § PBL skall miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap 3 § miljöbalken, MB, iakttas vid planering och planläggning. En miljö kvalitetsnorm ska ange de förorenings- eller störningsnivåer som människor eller miljön kan belastas med utan fara för betydande eller påtaglig olägenhet. Miljö kvalitetsnormer gäller tillåten halt av bly, svaveldioxid, kväveoxid, kvävedioxid, kolmonoxid, bensen och partiklar (PM10) i utomhusluften.

Av en rapport från miljöförvaltningen i Göteborg, *Luff föroreningar i Nordöstra korridoren. Rapport 129 (2002)* framgår att miljö kvalitetsnormen per dygn för kvävedioxid i dagsläget riskeras att överskridas på några ställen utmed E 45, bland annat i Nödinge. Vidare visar andra undersökningar att normen för kvävedioxid överskrids vid de mest trafikerade lederna i Göteborg. I mer perifera lägen i regionen, dit detta planområde får räknas, är de kända halterna lägre än de tillåtna gränsvärdena.

BEHOVET AV MILJÖBEDÖMNING

Ale kommun bedömer att ett genomförande av planen för bostäder på fastigheten **Skårdal 1:70** inte leder till en betydande påverkan på miljö, hälsa eller hushållning med mark, vatten eller andra resurser enligt 5 kap. 18§ i PBL (plan- och bygglagen). En miljöbedömning för planen skall därför inte upprättas.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden för aktuellt planförslag går ut 10 år efter det datum då planens antagandebeslut vinner laga kraft.

Huvudman

Kommunen är inte huvudman för gator och allmänna platser. Huvudman är Bohus-Surte vägförening.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Från Ale kommun har planarkitekt Emelie Johansson (Tina Ekmark, Björn Ekblad), kommunekolog Göran Fransson och trafikingenjör Sara Johansson, Miljö- och byggförvaltningen, lantmätare Lars Lindström, Samhällsplaneringsavdelningen, utredningsingenjör Carita Sandros samt VA-ingenjör Dragan Medan, Tekniska förvaltningen, medverkat.

Miljö- och byggförvaltningen
Alafors 2010-12-15

.....
Måns Werner
Stadsarkitekt

.....
Emelie Johansson
Planarkitekt

BESLUT

Antagen av Miljö- och byggnämnden 2010-12-15
Laga kraft 2011-01-13