



GRANSKNINGSHANDLING

Utökat förfarande

2021-09-02

Detaljplan för Nödinge centrum, etapp 1 inom Nödinge 38:2 m. fl. Ale kommun, Västra Götalands län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

ÄRENDETS HANDLÄGGNING

Kommunstyrelsen i Ale kommun beslutade 2015-06-02 § 132 att uppdra åt Sektor samhällsbyggnad att upprätta detaljplan för Nödinge centrum.

Planärendet handläggs enligt reglerna för utökat förfarande enligt PBL 5 kap. 2§ (SFS 2010:900) utökat förfarande

Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten av planområdet för i huvudsak centrumändamål, bostäder och kontor samt parkering. Syftet är också att skapa en sammanhängande småstadsstruktur med välutformade byggnader och platser samt att förstärka kopplingen till stationsområdet.

När en detaljplan upprättas eller ändras, skall de som har ett väsentligt intresse av detaljplanen, ges tillfälle till samråd. Samråd har ägt rum under tiden 2020-06-10 till 2020-08-20 genom att planhandlingar utsänts till berörda sakägare, förvaltningar, myndigheter mfl. Under samrådetstiden hölls ”öppet hus” tre dagar på Ale torg. Under dessa dagar besöktes utställningen av ca 50 personer.

Under samrådetstiden har 40 yttranden inkommit, varav 23 utgör remissinstanser och övriga är företagare på Ale torg samt boende i Ale kommun.

INKOMNA YTTRANDE

1. Länsstyrelsen	2020-08-20	kommentar
2. Statens geotekniska inst.	2020-08-13	kommentar
3. Trafikverket	2020-08-13	kommentar
4. Lantmäteriet	2020-08-21	kommentar
5. Ale el	2020-08-05	kommentar
6. Försvarsmakten	2020-07-14	inga synpunkter
7. Gryab	2020-08-18	kommentar
8. Sjöfartsverket	2020-08-11	Inga synpunkter
9. Luftfartsverket	2020-06-11	kommentar
10. Vattenfall	2020-07-28	inga synpunkter
11. Västtrafik	2020-08-19	kommentar
12. Skanova	2020-06-10	kommentar
13. Räddningstjänsten	2020-08-20	kommentar
14. Infraenheten	2020-08-20	kommentar
15. Miljöenheten	2020-08-28	kommentar
16. Renhållningen	2020-08-20	kommentar
17. VA-enheten	2020-08-20	kommentar
18. Sektor arbete, trygghet och omsorg	2020-07-13	kommentar
19. Säkerhetsenheten	2020-08-17	kommentar
20. Utvecklingsenheten	2020-08-20	kommentar
21. Kommunala pensionärsrådet, KPR	2020-08-18	kommentar
22. Ale torgs företagarförening	2020-08-26	kommentar
23. Näringslivsrådet	2020-08-28	kommentar
24. Ale optik	2020-08-18	kommentar
25. Alfredssons trafikskola	2020-08-20	kommentar
26. OK Q8 AB	2020-07-17	kommentar
27. Yttrande utan angiven adress	2020-08-14	kommentar
28. Boende på Ekorrstigen i Nol	2020-08-20	kommentar
29. Yttrande utan angiven adress	2020-08-11	kommentar
30. Yttrande utan angiven adress	2020-08-20	kommentar
31. Yttrande utan angiven adress	2020-08-20	kommentar
32. Yttrande utan angiven adress	2020-08-20	kommentar
33. Yttrande utan angiven adress	2020-08-19	kommentar
34. Boende på Tornvägen 14 i Nödinge	2020-07-13	kommentar
35. Yttrande utan angiven adress	2020-07-13	kommentar
36. Boende på Göteborgsvägen 60 i Surte 2020	2020-08-17	kommentar
37. Yttrande utan angiven adress	2020-08-20	kommentar
38. Boende på Sjövägen 15 i Nödinge	2020-08-14	kommentar
39. Yttrande utan angiven adress	2020-08-18	kommentar
40. Sverigedemokraterna	2020-08-19	kommentar

De framförda synpunkterna i skrivelserna citeras eller sammanfattas och kommenteras med *kursiv stil* enligt följande:

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen planlägger för Nödinge centrum. Vi inser att planförslaget har stor strategisk betydelse för utveckling av Nödinge och Ale kommun. Kommunen har gjort ett gediget arbete med planarbetet. Planområdet är dock stort och komplext vilket gör att olika intressen måste vägas mot varandra.

Vi gör samtidigt bedömningen att frågor som rör geoteknik, farligt gods, risk i samband med närhet till drivmedelstation, markföroreningar, vibrationer och buller samt miljökvalitetsnorm för luft och risk för översvämning i samband med skyfall måste bearbetas under det fortsatta planarbetet.

Kommunen bör också beakta frågor om dagvatten, avlopp, naturvärden, vattenverksamhet samt hantering av friytor.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa / säkerhet med avseende på geoteknik, farligt gods, risk i samband med närhet till drivmedelstation, markföroreningar, vibrationer och buller samt miljökvalitetsnorm för luft och risk för översvämning i samband med skyfall behöver bearbetas i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

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.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10§ PBL

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

Farligt gods

Planområdet ligger inom 150 meter från E45 samt från järnväg Norge-/Vänerbanan. I planbeskrivningen nämns Ales riktlinjer för farligt gods och att det i dessa anges att det ska vara bebyggelsefritt inom 50 m från väggkant. För bostäder rekommenderas ett avstånd på mer än 100 meter till transportled för farligt gods. Kommunen konstaterar att planförslaget inte följer dessa riktlinjer. Enligt planbeskrivningen ligger parkeringshus som närmst 15 m från E45. Bostäder, kontor och centrumverksamhet ligger som närmst 50 m från E45. En riskutredning (COWI) har tagits fram för området. Riskutredningens slutsats är att bebyggelsen är acceptabel på de föreslagna avstånden utifrån att vissa åtgärder vidtas. Länsstyrelsen bedömer att ett längre skyddsavstånd eller ett fortsatt arbete med planens utformning och åtgärder krävs.

Eftersom Länsstyrelsen inte har tillgång till den utredning som ligger till grund för Ale kommuns riktlinjer går det inte avgöra vad det är som skiljer mellan utredningarna. Även om vissa åtgärder införs framstår det lite märkligt att resultaten i COWI:s riskutredning och Ales riktlinjer skiljer sig åt så pass mycket. Länsstyrelsen saknar en förklaring till

detta. Inte minst gäller detta bostäderna där den enda åtgärden som införs är utrymningsmöjlighet bort från leden. Med denna åtgärd är det, utifrån riskutredningen, acceptabelt att placera dem 50 m närmare E45 än vad som anges i Ale kommuns riktlinjer. Den tänkta planeringen överensstämmer inte heller med Länsstyrelsens riskpolicy där bostäder utgör en känsligare verksamhet än t.ex. kontor. Dessa hamnar nu på samma avstånd trots att kontoren omfattas av fler riskreducerande åtgärder.

I riskanalysen förs ett resonemang om att vissa åtgärder inte är rimliga för bostäderna trots att risknivån är relativt hög. Detta ser Länsstyrelsen snarast som ett tecken på att längre skyddsavstånd egentligen skulle vara lämpligt.

Länsstyrelsen saknar också en förklaring till varför Ale kommuns riktlinje om 50 m bebyggelsefritt inte längre är nödvändig. Länsstyrelsen rekommenderar generellt ett bebyggelsefritt avstånd på minst 30 meter, inte heller detta uppfylls. 15 meter är ett mycket kort avstånd i sammanhanget och en kvantitativ beräkning behöver kompletteras av ett kvalitativt resonemang där bland annat robusthet och räddningstjänstens möjlighet till insats tas upp. Denna typ av resonemang behöver också tillföras analysen i sin helhet då samhällsriskerna ligger högt inom ALARP-området och hamnar i mitten av ALARP-området även med åtgärder.

Planen tillåter balkonger mot transportlederna. Utifrån plankartan är det också tillåtet att ha uteplatser eller motsvarande mot lederna. Länsstyrelsen ifrågasätter lämpligheten i detta och om det är beaktat i riskutredningen.

Länsstyrelsen utgår från att delar av verksamheten i kommunhuset kan vara samhällsviktig. Detta behöver värderas och ingå i riskbedömningen.

På plankartan finns en bestämmelse om plank/vall med tät nederkant (m_1). Det behöver tydligare framgå av plankartan vilken utformning plank/vall behöver ha för att ge erforderligt skydd. Utformningskrav kan t.ex. gälla höjd, vilken kraftpåverkan plank/vall ska klara av och vilket material det bör vara utformat med (t.ex. obrännbart).

På plankartan finns också en bestämmelse (b_1) om att fasader på parkeringshus inom 30 meter från E45 ska utformas i obrännbart material EI30. Denna bör formuleras som ”...i obrännbart material och brandklass EI30” om det är vad som avses. Obrännbart material och brandklass-krav är två olika saker. En vägg kan t.ex. ha brandklass EI30 men ändå vara utförd med brännbart ytskikt. Det behöver också framgå om öppningar/fönster är tillåtna på fasaden. Länsstyrelsen tolkar riskanalysen att fönster, om de förekommer, också ska utföras i brandklass EI30.

Det behöver också säkerställas på plankartan att nödvändiga riskreducerande åtgärder utanför byggnad (t.ex. plank) är genomförda innan startbesked/bygglov ges.

I bilaga A.6 Riskreducerande faktorer står att ”alla fasader inklusive tak (fram till 50 meter ifrån Nödingevägen) skall utformas/är utformade med ytskikt i obrännbart material”. Detta finns inte reglerat på plankartan vilket behöver kompletteras.

Länsstyrelsen har också några mer detaljerade synpunkter på riskutredningen som kan påverka beräkningarna och Länsstyrelsens bedömning:

-Transporter av farligt gods baseras på vägspecifik mätning från SRV (2006). I riskutredningen är transportmängder med klass 2.3 satt till 0. På en primär farligt gods-led samt på järnväg ska alla typer av farligt gods gå att transportera och i varierande mängder.

Länsstyrelsen anser att detta behöver avspeglas i analysen och att även klass 2.3 behöver finnas representerad.

- Den samlade individrisken presenteras i 25 m-intervaller. Detta blir väldigt grovt, framför allt för kortare avstånd. Individrisken bör t.ex. se ganska

olika ut på 5 m respektive 25 m från transportleden. Länsstyrelsen önskar att individrisken istället presenteras som kurva i diagram eller uppdelad på kortare intervaller för att bli mer användbar.

- Persontätheter baseras på värden från Hallands riskanalys. Det framgår inte vad dessa värden baseras på ursprungligen. Länsstyrelsen bedömer värdena som förhållandevis låga. De kan t.ex. jämföras med värden för persontäthet som anges i BBR för brandteknisk dimensionering. Inom 100 meter från leden planeras också torg och torggata vilket bör innebära att många människor kan tänkas befinnas sig utomhus. Det framgår inte om detta är beaktat i riskanalysen.

Länsstyrelsen anser att antagna persontätheter tydligare behöver motiveras i förhållande till den tänkta markanvändningen och att det ska framgå varför riskanalysen bedömer personintensiteten vara konservativt antagen.

- På s.19 i riskanalysen finns BTA angivna för de olika byggnaderna. Dessa stämmer inte helt överens med plankartan. Detta gäller framför allt parkeringshusen. Det bör framgå av utredningen hur risknivåerna för väg och järnväg har summerats.

- Utredningen redovisar bland annat individrisken inomhus. Kriterierna är dock framtagna för vistelse utomhus varför Länsstyrelsen ifrågasätter om värdena är jämförbara.

Drivmedelsstationer

Länsstyrelsen ser det som positivt ur ett riskperspektiv att det planeras för parkeringshus närmast drivmedelsstationerna och inte mer känslig verksamhet. Riskutredningen kommer fram till att fasader inom 40 meter ska utformas i obrännbart material. Vi anser att detta ska säkras med en planbestämmelse i plankartan. Generellt anser vi att ett skyddsavstånd på minst 50 meter från lossningsplats för tankfordon till bostäder, skolor m.m. behöver beaktas. De skyddsavstånd som anges i MSB:s handbok och i MSB:s föreskrifter gäller inte per automatik när risker ska hanteras enligt PBL. I Boverkets allmänna råd ”Bättre plats för arbete” var riktvärdet för skyddsavstånd till bostäder 100 m, där 50 meter motiveras av hänsyn till risken/riskkällan och det resterande avståndet beror på miljöaspekter som buller, lukt, ljusstörningar och luftföroreningar. Bättre plats för arbete är knuten till den gamla plan- och bygglagen och därför inte aktuell i alla delar men vi bedömer ändå att 50 m utgör ett rimligt riktvärde.

I riskbedömningen av en drivmedelsstation behöver det också tas hänsyn till topografin och om det finns risk för att ett läckage kan rinna mot byggnader. Länsstyrelsen anser också dessutom att det är rimligt att resonera kring robusthet och framtida förändringar och att inte enbart utgå från beräknade strålningsnivåer i riskbedömningen.

Skyfall

Av planbeskrivningen framgår att planområdet är utsatt vid skyfall. En lägsta golvnivå på +2,7 m föreslås. Även höjdsättning av innergårdar föreslås som åtgärd och påverkan från omgivningen ska hindras genom att leda vattnet i sydlig riktning.

Länsstyrelsen bedömer att skyfallshanteringen behöver utredas vidare i mer detalj till granskningsskedet och att de åtgärder som krävs ska vara inarbetade eller möjliggjorda på plankartan. Det behöver t.ex. framgå hur höjdsättning ska fungera ihop med tillgänglighetskrav. Även planområdets påverkan på omgivningen behöver belysas.

Länsstyrelsen anser också att funktionen hos byggnadersgrundläggning måste säkerställas utifrån ett översvämningsperspektiv och att det inte räcker med att reglera lägsta golvnivå.

Mer information om översvämning till följd av skyfall finns i Länsstyrelsen rekommendationer:

<https://www.lansstyrelsen.se/download/18.6ae610001636c9c68e5474bf/1530519037587/Fakta%202018-5%20Rekommendationer%20för%20hantering%20av%20översvämning%20till%20följd%20av%20skyfall.pdf>

Buller

Länsstyrelsen anser att den slutna kvarterstrukturen ska säkerställas i plankartan eftersom den utformningen har varit en förutsättning för bullerberäkningarna. I den nuvarande utformningen är den utformningen möjligt. Samtidigt går det bygga på andra sätt.

Vi anser också att planbestämmelserna Bullerskydd och m_2 ska ändras så att skyddet ska utföras istället att ”får utföras”. Det här skyddet har också varit en förutställning i beräkningar i luftutredningen. Även höjd och längd av bullerskärmen behöver säkras i plankartan. Det här skyddet har också positiv inverkan på luftfrågan (se under rubriken MKN-luft)

Bullerutredningen visar även att de södra lamellhusen kommer ljudnivåerna att vara så höga att trafikbullerförordningens riktvärden inte klarar krav på bullerdämpad sida. Här bör kommunen förtydliga sitt resonemang om hur man tänker klara bullerkraven som säkras av planbestämmelse i plankartan.

Miljö kvalitetsnorm för luft

Luftutredningens resultat bygger på ett antal förutsättningar som anges vara viktiga för att resultaten ska kunna säkerställas. Länsstyrelsen anser därför att den bebyggelse som använts för luftutredningen behöver säkerställas i plankartan. Den här utformningen av bebyggelse har varit en förutsättning för beräkningarna och resultaten i den tillhörande luftutredningen. Enligt luftutredningen kan varje annan utformning ha betydelse för haltnivåerna i området. Den nuvarande reglering på plankartan medger även andra sätt för placering av byggnader.

Vi anser också att planbestämmelserna Bullerskydd och m_2 ska ändras så att skyddet ska utföras istället att ”får utföras”. Det här skyddet har också varit en förutställning i beräkningar i luftutredningen. Även höjd och längd av bullerskärmen behöver säkras i plankartan. Planbestämmelsen b4 (Byggnad ska ha ventilationsintag placerad högt och vänd bort från väg E45) behöver också gälla för bostadshusen som vetter mot E45. Planbestämmelsen b3 (Öppningsbara fönster får inte utföras i fasad som vetter mot väg E45) kunde med fördel användas för dessa bostadshus för att skydda människors hälsa mot höga luftföroreningar. Samtidigt inser vi att detta kan vara stort intrång i människors liv som ska bo i de där husen. Placering av entréer och balkonger behöver också säkras på plankartan så att de läggs mot gårdar för att minska exponering av luftföroreningarna.

Enligt planförslaget planeras ett parkeringshus längst norrut i planområdet. Kommunen bör beskriv hur det säkerställs att de bostäder som har fasader närmast parkeringshuset inte påverkas negativt av avgaser från bilar i parkeringshuset. Motivet till våra synpunkter är att Nödinges närhet till E45 gör att nivåerna av luftföroreningar är höga i de västra delarna av planområdet. Enligt luftutredningen klaras miljö kvalitetsnormerna (MKN) för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) inom hela planområdet. Dock tangerar beräknade halter av NO₂ (98-percentil för

dygnsmedelvärden) miljö kvalitetsnormen utmed Nödingevägen och vid parkeringshusets västra fasad.

Förorenad mark

Det har tidigare funnits industriverksamheter inom området och det är oklart om och hur saneringen är utförd. Vi anser att det behöver säkras på plankartan att startbesked inte får ges förrän marken är sanerad.

Geoteknik

Sveriges geotekniska institut (SGI) har lämnat ett yttrande, daterat 2020-08-13 som bifogas i sin helhet. SGI instämmer i de rekommendationer som finns i stabilitetsutredningen och anser att *"inmatning samt fältundersökning behöver utföras så att den geotekniska utredningen kan kompletteras inför granskningskedet. SGI anser dock att då man för att undersöka lerans sensitivitet behöver göra en ostörd provtagning, bör en full rutinanalys (skjuvhållfasthet, sensitivitet mm) av upptagna prover utföras på geotekniskt laboratorium.*

SGI anser också att man i stabilitetsbedömningar mot Hålldamsbäcken behöver säkerställa planområdets stabilitet över tid. Det vill säga att i stabilitetsberäkningar inte bara kontrollera hur långt från bäcken plangränsen behöver vara med avseende på bedömd skredutbredning, utan också kontrollera att planområdets stabilitet är tillfredsställande även efter ett eventuellt skred. Planområdet behöver ha tillfredsställande stabilitet under bebyggelsens förväntade livslängd".

Länsstyrelsens instämmer i SGI:s synpunkter.

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.

Naturvärden

Inom planområdet finns alléer utmed Nödingevägen. Detta framgår inte av kommunens handlingar. Kommunen behöver ta med dessa i handlingarna samt klargöra om detaljplanen innebär påverkan på alléerna. Åtgärder som kan skada allén (exempelvis avverkning eller schaktning närmare träden än ett avstånd av 15*stamdiametern) är förbjudna. Om genomförandet av planförslaget innebär påverkan bör kommunen ansöka om biotopskyddsdispens innan planen antas. Kommunen ska i ansökan redogöra för varför skada inte kan undvikas samt hur ev. skada kan kompenseras.

Förlust av alléträd brukar vanligen innebära krav på plantering av nya träd i samma allé.

Dagvatten

Det är viktigt att föreslagen hantering av dagvatten genomförs enligt dagvattenutredningen så att inte påverkan på recipienterna sker.

Trafikverket noterar i sitt yttrande att *"nuvarande version av dagvattenutredningen endast omfattar centrumområdet och att Norra Kilandavägen, Nödingevägen samt cirkulationsplatsen norr om centrumområdet har utelämnats. Trafikverket önskar ett förtydligande v varför denna infrastruktur inte längre är del av dagvattenutredningen.*

Kommer Ale kommun att utföra några åtgärder gällande dagvatten för ovan nämnda vägar och cirkulationsplats?"

Länsstyrelsen önskar också dessa förtydligande som har efterfrågats av Trafikverket.

Avlopp

Avlopp från planerad bebyggelse kommer att kopplas på kommunala nätet. I planbeskrivningen finns beskrivet att nuvarande ledningar och pumpstationer behöver byggas ut och få ny sträckning.

Det bör även anges till vilket reningsverk avloppet ska leda och om reningsverket har kapacitet att ta emot den ökade belastningen. Det är en förutsättning för hela planen att det finns kapacitet i reningsverket.

Friytor

Eftersom kommunen har en ambition att göra centrum attraktiv bör det i avsnitt om buller

även diskuteras hur bullernivåer vid markplan kan dämpas. För att platsen ska kunna anses vara lämplig som friyta ljudmässigt bedömer Länsstyrelsen att ljudnivåerna bör ligga på upp till 55 dBA ekvivalent nivå.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen upplyser om att byggnation som ska göras under markyta så som källarkonstruktioner eller schakt för bottenplatta för husbyggnation och som innebär grundvattenbortledning utgör vattenverksamhet. Bortledning av grundvatten är tillståndspliktig om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har lämnat ett yttrande daterat 2020-08-13 som bifogas i sin helhet. Trafikverket har synpunkter om bland annat mätning av vibrationer, dagvatten, naturvärden, risker, trafikutredning samt påverkan på statliga infrastruktur.

Försvarsmaktens synpunkter

Försvarsmakten har lämnat ett yttrande, daterat 2020-07-14. Försvarsmakten har inget att erinra.

Undersökningssamråd

Kommunen bedömer att förslaget innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. En miljökonsekvensbedömning har därför upprättats.

Kommentar:

1. Farligt gods

Vi har fortsatt arbeta med riskutredningen och med planförslaget. Särskilt samråd har skett med länsstyrelsen anseende risker och riskutredningen har därefter kompletterats med ett kvalitativt resonemang och beräkningar och ställningstaganden har förtydligats.

I riskanalysen beskrivs att den samlade individrisken minskar med ökat avstånd ifrån studerade farligt

Godsleder och på avstånd av 0-50 meter från E45 ligger individrisken på en nivå där skyddsåtgärder ska vidtagas ifall det är kostnadsmässigt rimligt enligt DNV:s kriterier. Inom denna zon planeras endast parkeringsbus.

För avstånd på mer än 50 meter från E45 ligger individrisken på en risknivå som anses som låg och där skyddsåtgärder anses ej nödvändiga enligt DNV:s kriterier. Samtliga bostads och kontorsbyggnader ligger på ett avstånd om 50 meter från E45 (eller mer) vilket innebär att byggnader där personer vistas stadigvarande planeras på ett avstånd där individrisken anses som låg och där skyddsåtgärder anses ej nödvändiga enligt DNV:s kriterier.

För samhällsrisken så visar utredningen att utan hänsyn till befintliga och rekommenderade skyddsåtgärder hamnar den samlade samhällsrisken högt inom ALARP-området vilket är det område där skyddsåtgärder skall vidtas ifall det är kostnadsmässigt rimligt vid jämförelse med DNV:s kriterier.

När hänsyn tas till kvantifierade skyddsåtgärder minskar den samlade samhällsriskenivån. Om samtliga kvantifierade skyddsåtgärder som rekommenderas i utredningen i avsnitt 8 beaktas hamnar risknivån kring mitten/något över mitten av ALARP området vid jämförelse med DNV:s kriterier. Planbestämmelser kommer införas på plankartan för att reglera att dessa skyddsåtgärder efterföljs

Baserat på inventeringen och resultaten från beräkningar och bedömningar av individ- och samhällsriske bedöms föreslagen exploatering med avseende på omfattning och geografisk placering i närheten av E45, Norge-/ Vänerbanan och Nödingevägen möjlig förutsatt att rekommenderade skyddsåtgärder beaktas vid ny bebyggelse.

Utifrån beräkningar, kriterier, plats specifika förhållanden och kvalitativa värderingar görs följande rekommendationer gällande skyddsåtgärder:

- *Barriär ska finnas som motverkar att vätska rinner in på området. Förslag på barriär kan vara: vall, dike eller plank som är tätt i nedkant. Barriär kan med fördel ingå som del av bullerskyddsskärm. Enligt Sveriges kommuner och Regioner (SKL, 2012), räcker det med att ett sådant skydd är ett par decimeter högt för att uppfylla syftet. Om barriären uppförs som plank, mur eller liknande skall denna bestå av obrännbart material samt motsvara kapacitetsklass H4. (planbestämmelse m1 finns på plankartan)*
- *Hus 1, bus 2, bus 3, P-Hus 1 och P-Hus 2: Utrymning bort från farligt godsleder skall vara möjlig.*
- *P-Hus 1 skall dimensioneras för att undvika fortskridande ras vid gasmolnsexplosion (dimensionerande explosionslast 10 kg gasol). Om det går att visa att skyddseffekten, dvs. att förhindra fortskridande ras, är möjlig att uppnå endast för den del av P-Hus 1 där centrum/gym förläggs, bedöms det inte rimligt att införa åtgärden på hela P-Hus 1.*
- *P-Hus 2: Fasad, som vetter mot vägen, skall utföras tät och brandklassad motsvarande E30. (planbestämmelse b1 finns på plankartan)*
- *Hus 1, bus 2, bus 3: Ny bostads- och kontorsbebyggelse skall dimensioneras för att undvika fortskridande ras vid gasmolnsexplosion (dimensionerande explosionslast 10 kg gasol). Rekommendationen gäller första radens buskropp i respektive kvarter. (planbestämmelse b2 finns på plankartan)*
- *Hus 3: Ny kontorsbebyggelse skall ha ej öppningsbara fönster i fasad som vetter mot farligt godsleder. (planbestämmelse b3 på plankartan)*

- Hus 1, hus 2, hus 3: Ny bostads- och kontorsbebyggelse skall ha ventilationsintag placerad högt och vänd bort från E45. (planbestämmelse b4 finns på plankartan)

Om centrum/gym realiseras på taket av P-Hus 1 tillkommer följande rekommendationer:

- Centrum/gym på taket av P-Hus 1 skall förläggas på ett minsta avstånd av 50 meter från E45. (styrts på plankartan)
- Den del av P-Hus 1 där centrum/gym förläggs skall ha ej öppningsbara fönster i fasad som vetter mot farligt godsleder. (planbestämmelse b5 på plankartan)
- Den del av P-Hus 1 där centrum/gym förläggs skall ha ventilationsintag placerad högt och vänd bort från E45. (planbestämmelse b6)

I Ale kommuns riktlinjer avseende hänsyn till risk från 2013, rekommenderas ett avstånd av mer än 100 meter för bostäder från väg E45. I riktlinjerna beskrivs vidare att om ett enskilt detaljplaneärende, då känslig markanvändning önskas placeras närmare riskkällan än det rekommenderade avståndet, är det möjligt att vidta riskreducerande åtgärder och i dessa fall ska reparata riskutredningar för projekten genomföras.

I förslaget till detaljplanen så är kommunens hus, bostäder och centrumverksamhet placerade på ett avstånd om 50 meter och mer. Motiveringen till detta "avsteg" är att detaljplanen i Nödinge centrum har ett unikt läge som inte finns att hitta på annan plats inom Ale kommun och med beaktande av detta har kommunen tidigt både genom arbetet med en fördjupad översiktsplan och i förstudierna till detaljplanen analyserat områdets möjliga utveckling. Med områdets centrala läge följer också utmaningar som behöver beaktas. Ambitionen är att området ska utvecklas till en attraktiv småstad samtidigt som en god boendemiljö skapas. Områdets utformning och struktur har studerats med flera alternativa lösningar för att hitta lämpligast utformning. Kvarterens struktur möjliggör att skyddade innegårdar från vägtrafikbuller och risk kan skapas. Balkonger mot väg E45 anläggs delvis indragna för att möjliggöra uteplats i attraktivt västerläge med utsikt samtidigt som byggnadskroppen utgör skydd mot risk.

I riskutredningen redovisas också att det är möjligt att placera ett parkeringshus i den södra delen av planområdet på ett avstånd om ca 10-15 meter från E45. En förutsättning för detta parkeringshus är att det inte är öppet mot E45 och Norge-/ Vänerbanan. Ale kommun är medveten om att avståndet till E45 är mycket nära men anser att eftersom området redan idag utgörs av en parkeringsyta och marken redan är ianspråktagen är det motiverat att med de restriktioner som krävs skapa möjlighet att bygga ett parkeringshus på denna plats när och om behovet för ytterligare parkeringar inom området finns. Vi behöver hushålla med den mark vi har i detta extremt pendeltågsnära läge för att skapa de bästa förutsättningarna för att bygga den småstad med komplettering av bostäder, kontor och centrumverksamheter som beskrivs i den fördjupade översiktsplanen för Nödinge som vann laga kraft 2019.

Den samlade individrisken har i den reviderade riskutredningen presenterats både i 25 m-intervaller och 5 meters intervaller. Riskutredningen har reviderats avseende typer av farligt gods, klass2.3 finns nu medräknad i analyserna.

I rapporten beskrivs vidare hur personintensitet har beräknats och var statistiken kommer ifrån. Det beskrivs både när och hur många personer bedöms vistas i respektive användningsområde (bostäder, på sina balkonger, kontor samt i parkeringshus etc) Utöver detta har 100 personer adderats utombus, i zonen 100-150 meter från E45. Detta för att ta höjd för den "gå-gata och torg" som kan skapas mellan befintlig och planerad bebyggelse.

Hantering av samhällsviktiga funktioner i det planerade kommunhuset har inte värderats i riskutredningen utan det är en fråga som måste hanteras av Ale kommun i planerad byggnation och organisation av det nya kommunhuset. Ale kommuns säkerhetsenhet och styrgrupp för kommunbusprojektet är medvetna om riskerna att placera ett nytt kommunbus vid E45, och att dessa frågor måste hanteras inför framtiden. I detta tidiga skede skapar vi en bygggrupp för kommande behov och hur detta ska lösas i detalj kommer beaktas under detaljprojektering av byggnaden.

2. Drivmedelsstationer

I till planen hörande riskutredning har ny bebyggelse bedömts möjlig på avstånd längre än 25 meter från påfyllnadspunkterna på Preem och OKQ8 och servicebyggnaden på OKQ8. Notera att ingen tillkommande bebyggelse planeras inom 25 meter från ovan nämnda riskkällor på bensinstationerna.

3. Skyfall

En skyfallsutredning har tagits fram inför granskningen. Den bekräftar att västra delen av området är lågt beläget och riskerar att översvämmas i samband med höga nivåer i Göta älv och vid skyfall, samt vid en kombination av höga nivåer i älven och kraftig nederbörd. För att kontrollera konsekvenser och studera möjliga förbättrande åtgärder har en sammankopplad beräkningsmodell för beräkning av översvämningsutbredning och vattennivåer tagits fram. Utredningen föreslår att en pumpstation i söder anläggs med kapaciteten 0,5 m³/s tillsammans med ett skyfallstråk med kapaciteten 2,5 m³/s som har utlopp i Hållsdammsbäcken. Skyfallsstråkets utlopp ska förses med bakvattenstopp vid utloppet i Hållsdammsbäcken och dessutom ska bakvattenstopp förses på samtliga dagvattenutlopp mot Göta älv. Trots de föreslagna åtgärderna kan framkomligheten längs Nödingevägen blir begränsad under en kort tidsperiod vid skyfall och framtida hög havsnivå (+ 1-årsregn). Men det anses vara hanterbart eftersom det resultatet visar att finnas framkomlighet till de planerade byggnaderna och verksamheterna via lokalgator. Busstrafiken bör också kunna upprätthållas med alternativa vägar.

4. Buller

Planbestämmelse m4, om att bebyggelsen närmast E45 ska byggas samman så att de bildar en "tyst sida" och skärmar av bakomliggande bebyggelse har införts på plankartan

Planbestämmelse för bullerplank på plankartan har ändrats till "ska uppföras" i stället för "får uppföras"

Planbestämmelse om buller och riskskydd har kompletterats med höjd.

För lamellhusen längs Vitklöver gatan kan delvis inglasade balkonger och lokala bullerskydd på gården säkerställa att krav i trafikbullerförordning 2015:216 kan uppfyllas.

5. Miljö kvalitetsnormer för luft

Luftutredningen har reviderats inför granskningen. Föreslagen bebyggelsestruktur samt föreslagna höjder har använts som underlag i utredningen. Planbestämmelse om buller och riskskydd har ändrats till ska uppföras i stället för får uppföras.

Plankartan har kompletterats med planbestämmelser om att byggnad ska ha ventilationsintag placerad högt och vänd från E45 för bostadskvarteren längs E45.

Att reglera bort öppningsbara fönster och balkonger mot E45 har av kommunen och exploatören ej bedömts vara en bra lösning då utredningen ej heller visat att det är för höga nivåer av luftföroreningar vid denna fasad.

Utredningen har studerat hur byggnaderna som har fasader som vetter mot parkeringshusen påverkas av avgaser men utredningen visar att miljö kvalitetsnormer för luft inte överskrids vid denna fasad.

6. Förorenad mark

Plankartan har kompletterats med planbestämmelse om villkor för startbesked ” startbesked får ej ges förrän markens lämplighet avseende föroreningar har avhjälpts”.

7. Geoteknik

Den geotekniska utredningen har kompletterats inför granskningen. Inmätning och fältundersökning samt undersökning av lerans sensitivitet har utförts. Även stabilitetsbedömningar mot Hållsdammsbäcken har utförts.

Övriga synpunkter:

Naturvärdesinventeringen har kompletterats med inventering av alléer och träd. Tre alléer i den sydöstra delen av planområdet har bedömts omfattas av biotopskydd. Biotopskyddsdispens avses sökas innan antagande av detaljplanen då de ligger längs den befintliga Vitklövergatan som i planförslaget avses flyttas något västerut.

Dagvatten från planområdet kommer hanteras inom planområdet. Dagvatten avses hanteras dels inom kvartersmark för bostäder med också inom allmän plats i form av regnrabatter och planteringsytor. En utredning för dagvatten och skyfall har gjorts för en större del av Nödinge och omfattar fler åtgärder uppströms inåt Nödinge. Där beskrivs bla dagvattendammar längs Norra Kilandavägen/Rödjans väg samt översvämningssytor i centrala delen av Nödinge området kallat ”bobollplan”. Dessa föreslagna åtgärder ligger liksom cirkulationsplatsen norr om detaljplanen för Nödinge Centrum utanför själva planområdet och har därför inte behandlats i dagvattenutredningen som tillhör aktuell detaljplan.

Vad gäller avlopp så kommer planbeskrivningen kompletteras med beskrivning om att avloppet ska ledas till Gryab och förklaring om att det finns kapacitet för detta.

Avsnitt om buller har kompletterats med beskrivning av hur bullersituationen i markplan och inom offentliga platser hanteras och förbättrats.

Övriga synpunkter noteras

2. Sveriges Geotekniska institut

Ur planhandlingen framgår att planområdet huvudsakligen är plant, men sluttar svagt mot väster. Strax söder om plangränsen ligger Hållsdammsbäcken. Ca 200 m väster om planområdet ligger Göta älv. Jordlagerföljden utgörs generellt av 0,5 - 1,5 m fyllning ovan lera, som vilar på friktionsjord på berg. Lerans mäktighet varierar mellan ca 0 m i sydost till ca 35 m i väster. En stabilitetsutredning har utförts av Nolltre konsult AB.

I samband med utredningen har inga nya fältundersökningar utförts, utan man har enbart utfört en arkivborrning efter tidigare utförda undersökningar. Stabilitetsförhållanden för befintliga och blivande förhållanden har kontrollerats i fyra sektioner, tre mot Hållsdammsbäcken och en mot Göta älv. Stabilitet mot Göta älv bedöms som tillfredsställande. I Hållsdammsbäcken finns pågående erosionsaktivitet och den lokala stabiliteten är ställvis ej tillfredsställande. Kommunen har specificerat att den geotekniska utredningen ska definiera hur långt från bäcken plangränsen behöver ligga, för att planområdets stabilitetsförhållanden ska bedömas vara tillfredsställande för befintliga och framtida förhållanden.

I utredningen kommenteras att det krävs ytterligare underlag för att kunna göra denna bedömning. I kap 8 ges rekommendationer att släntgeometrin i beräkningssektionerna vid

bäcken (sekt A, B och C) mäts in samt att kompletterande fältundersökningar map sensitiviteten utförs vid sektion A och B.

SGI instämmer i dessa rekommendationer och anser att inmätning samt fältundersökning behöver utföras så att den geotekniska utredningen kan kompletteras inför granskningsskedet. SGI anser dock att då man för att undersöka lerans sensitivitet behöver göra en ostörd provtagning, bör en full rutinanalys (skjuvhållfasthet, sensitivitet mm) av upptagna prover utföras på geotekniskt laboratorium.

SGI anser också att man i stabilitetsbedömningar mot Hålldamsbäcken behöver säkerställa planområdets stabilitet över tid. Det vill säga att i stabilitetsberäkningar inte bara kontrollera hur lång från bäcken plangränsen behöver vara med avseende på bedömd skredutbredning, utan också kontrollera att planområdets stabilitet är tillfredsställande även efter ett eventuellt skred. Planområdet behöver ha tillfredsställande stabilitet under bebyggelsens förväntade livslängd.

Kommentar:

Den geotekniska utredningen har kompletterats inför granskningen i enlighet med SGI:s synpunkter. Inmätning och fältundersökning samt undersökning av lerans sensitivitet har utförts. Även stabilitetsbedömningar mot Hålldamsbäcken har utförts.

Stabilitetsberäkningar visar att stabiliteten inom planområdet är tillfredsställande vid befintliga förhållanden. Närmst området mot Hålldamsbäcken och ytterligare 20 m från plangränsen bör tillskottsbelastningen begränsas till 13 kPa (trafiklast) och inom resterande del till 30 kPa till och med 60 m från planområdets södra gräns. Tidigare utredning visar att ytlasten inom övriga planområdet bör begränsas till 40 kPa. Planbestämmelser om maximalt tillåtna belastning har införts på plankartan.

Leran i området är huvudsakligen mellansensitiv vilket innebär att utbredningen av bakåtgripande skred är begränsad. Vid sektion A och B finns risk för att erosion minskar säkerheten. För att på lång sikt kunna trygga stabiliteten i sydväst bör Hålldamsbäcken erosionskyddas. Detta kommer utredas vidare separat från aktuellt planarbete

3. Trafikverket

Buller

Trafikverket tolkar remitterade handlingar som att prognosår 2040 har varit utgångspunkt för beräkning av framtida bullersituation, vilket är i enlighet med Trafikverkets rekommendationer. Bullernivåerna inom planområdet är mycket höga och det är därför viktigt att planerad bebyggelse klarar riktvärdena enligt bullerförordningen.

Trafikverket förutsätter att kommunen vidtar de bulleråtgärder som krävs och säkerhetsställer att nödvändiga åtgärder blir genomförda.

Vibrationer

Trafikverket ställer sig frågande till placeringen av mätpunkterna och anser inte att mätpunktsplaceringarna är relevanta utifrån var bostäderna närmst E45 och Norge/Vänerbanan är planerade. Dessutom saknas kommentar kring hur mätpunktsplacering i befintlig bebyggelse relaterar till planerad bebyggelse. Trafikverket anser att mätpunkterna bör placeras på de platser

där planerad bebyggelse ska uppföras samt att mätning i tre riktningar ska utföras i samtliga mätpunkter.

Dagvatten

Trafikverket har tidigare lämnat synpunkter på en tidig version av dagvattenutredningen. Trafikverket noterar att nuvarande version av dagvattenutredningen endast omfattar centrumområdet och att Norra Kilandavägen, Nödingevägen samt cirkulationsplatsen norr om centrumområdet har utelämnats. Trafikverket önskar ett förtydligande av varför denna infrastruktur inte längre är del av dagvattenutredningen. Kommer Ale kommun att utföra några åtgärder gällande dagvatten för ovan nämnda vägar och cirkulationsplats?

Trafikverket saknar redovisning av hur Nödingevägen påverkas av nya markförhållanden, hur Nödingevägens befintliga avvattningsystem påverkas av föreslagna åtgärder samt markhöjningen längs vägen. Trafikverket vill förtydliga att inga dagvattenanläggningar får anläggas inom Trafikverkets vägområde, utan all dagvattenhantering ska ske lokalt. Trafikverket ställer sig därför frågande till de åtgärder som planeras vid de södra cirkulationsplatserna. Kommer de föreslagna åtgärderna placeras utanför Trafikverkets vägområde?

Naturvärden

Längs Nödingevägen finns idag två trädalléer och en artrik vägkant. Dessa naturvärden har inte uppmärksammats i den naturinventering som tagits fram inom detaljplanarbetet. Trafikverket anser att trädalléerna och den artrika vägkanten måste tas med i naturinventeringen för att utredningen ska anses vara godkänd. Miljökonsekvensbeskrivningen baseras helt på den naturinventering som gjorts och Trafikverket anser därmed att även Miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras. Trafikverket kan inte tydligt utläsa hur trädalléerna och den artrika vägkanten påverkas av detaljplanens genomförande. Vad blir konsekvenserna för dessa naturvärden?

Trafikverket anser att trädalléerna och den artrika vägkanten i första hand ska bibehållas och i andra hand kompenseras. Utöver ovan nämnda kompletteringar behöver planhandlingarna uppdateras med ett resonemang kring detta och tydligt beskriva detaljplanens konsekvenser samt hur naturvärden som inte kan bibehållas ska kompenseras.

Risker

Trafikverket tolkar handlingarna som att en liten del av de områden som upplåts för bostäder, som inte är varken prickat eller avsett för endast komplementbyggnader, ligger inom 50 meter från E45. Rekommendationen ”Byggnader inom 50 meter från E45 ska dimensioneras för att undvika fortskridande ras vid gasmolnsexplosion (dimensionerande explosionslast 10 kg gasol).” från riskanalysen behöver därför skrivas in i planhandlingarna för dessa områden.

Trafikanalys

Trafikverket tycker det är positivt att Trafikverkets trafikstringsverktyg använts för att beräkna trafikstringen som planområdet förväntas generera och att beräknade trafikmängder har räknats upp till prognosår 2040. Trafikverket anser att den norra cirkulationsplatsen samt av- och påfarten till E45 bör ingå i trafikutredningen. Trafikutredningen behöver visa att det inte finns risk för köbildning ut på E45:an och att framkomligheten i cirkulationen är fortsatt god.

Trafikverket önskar även att kommunen motiverar varför Nödingemotet, framförallt rampen för trafik som kommer norrifrån, inte har analyserats. Finns det risk för köbildning ut på E45:an? Trafikverket kan inte hitta någon kapacitetsanalys i remitterat underlag och Trafikverket vill därför att trafikanalysen kompletteras med en korsningsanalys (Capcal-analys).

Trafikutredning

Trafikutredningen har utgått från ”Göteborgs Stads Teknisk Handbok” och Trafikverket önskar att kommunen motiverar detta val av underlag. Varför har inte VGU utgjort underlag för utredningen?

Skyltning

Trafikverket har i samband med platsbesök uppmärksammat att en befintlig elektronisk reklamskylt är placerad inom planområdet. Enligt Trafikverkets riktlinjer om skyltar utmed statligt vägnät, TDOK 2019:0207, tillåts inte elektroniska, bildväxlande skyltar eller skyltar med rörliga bilder. Forskning visar att de innebär en alltför stor distraktion för förarna, och Trafikverket tillämpar försiktighetsprincipen. Även likabehandlingsprincipen är viktig eftersom det lätt kan bli subjektiva bedömningar.

Trafikverket kan därför inte acceptera att befintlig elektronisk reklamskylt står kvar i sin nuvarande utformning.

Påverkan på statlig infrastruktur

Gång- och cykelväg

Trafikverket noterar att kvartersmarken för bostäder i plankartan går in på vägområdet för gång- och cykelvägen parallellt med Nödingevägen. Om gång- och cykelvägen ska byggas om är det viktigt att det finns tillräcklig plats för detta inom området för allmän plats Gata. Trafikverket vill även påpeka att den eventuella ombyggnationen av gång- och cykelvägen kräver fortsatt dialog med Trafikverket, se vidare information under *Avtal* och *Trafikverkets ledtider*.

Nödingevägen

Strax norr om södra cirkulationen föreslås en ny anslutning till Nödingevägen som möjliggör vändning av större fordon. Trafikverket ställer sig frågande till hur reglering ska göras för att endast större fordon ska nyttja anslutningen. Dessutom anser Trafikverket att anslutningen hamnar för nära in på cirkulationen och att den därmed inte är lämplig.

Ytterligare en ny anslutning till Nödingevägen föreslås i norra delen av planområdet. Trafikverket anser att antalet anslutningar till Nödingevägen bör begränsas, då det är viktigt att bibehålla god trafiksäkerhet och framkomlighet på

vägen. Trafikverket önskar att kommunen utreder ett alternativ där inga nya anslutningar till Nödingevägen är nödvändiga.

Förutom ovan anslutningar föreslås följande åtgärder på Nödingevägen:

- Ombyggnation och justering av anslutningar för de två södra cirkulationsplatserna
- Justering av befintlig bussficka
- Anläggande av ett ytterligare övergångsställe, som föreslås göras förhöjt och avsmalnat.

Nödingevägen är utpekad som omledningsväg för E45. Trafikverket vill förtydliga att planerade åtgärder på Nödingevägen inte får innebära försämrad kapacitet och framkomlighet på vägen enligt de krav som anges i VGU.

Samtliga åtgärder som planeras på Nödingevägen måste utföras av Trafikverket, se vidare information under *Avtal* och *Trafikverkets ledtider*.

Motorvägshållplats

Trafikverket har enligt planhandlingarna svårt att förstå vad som händer med funktionen av busshållplatsen inom stationsområdet, märkt T1 på plankartan. Avskärmas motorvägshållplatsen från resten av stationsområdet? Trafikverket anser att det är viktigt att motorvägshållplatsen även fortsättningsvis går att nå på ett tillgängligt sätt.

Vägområde

Området för det södra parkeringshuset är i plankartan planlagt som kvartersmark parkering och plangränsen ligger här kloss an både avfarten från E45 och själva E45. Trafikverket vill påminna kommunen om att ta hänsyn till vägområdet för E45 samt dess av- och påfarter. Hela Trafikverkets vägområde måste rymmas utanför plangränsen.

Skydd/bullerskydd

Det skydd/bullerskydd som planeras längs E45 kommer sannolikt att uppföras inom Trafikverkets vägområde. Vem som ska äga skydden och hur de ska utformas är exempel på viktiga frågor att lösa. Om skydden ska ägas av kommunen behöver detta preciseras och avtalas med Trafikverket.

Avtal

Samtliga åtgärder som föreslås på Trafikverkets infrastruktur såsom exempelvis Nödingevägen, befintlig GC-väg och cirkulationsplatser måste bekostas av Ale kommun men genomföras av Trafikverket. För detta behöver ett medfinansieringsavtal tecknas före detaljplanen antas för att säkerställa genomförandet av åtgärderna.

Trafikverkets ledtider

Trafikverket vill i sammanhanget uppmärksamma Ale kommun om Trafikverkets långa ledtider för åtgärder i statlig infrastruktur med anledning av kommunal

exploatering. Det finns ett stort tryck från kommuner att göra åtgärder i den statliga infrastrukturen. Detta medför att Trafikverket behöver avsätta resurser i form av arbetstid för skrivning av Med finansieringsavtal och projektorganisation eller bevakande projektledning beroende på vilka åtgärder som är aktuella.

Tyvärr räcker inte Trafikverkets personalresurser till för att alltid kunna svara upp mot behovet inom önskad tidsperiod, eftersom Trafikverket även genomför flera omfattande projekt inom regional och nationell infrastrukturplan. Konsekvensen kan därför bli en längre väntan för kommunerna innan Trafikverket kan möta upp med personalresurser, även om kommunen/exploatören är villig att finansiera åtgärder.

Kommunalt övertagande av statlig infrastruktur

Som redan nämnts måste åtgärder på statlig infrastruktur ske i dialog med Trafikverket. Det innebär även att Trafikverket kan säga nej till åtgärder som inte anses lämpliga utifrån gällande riktlinjer och krav. Trafikverket anser att Ale kommun bör ha huvudansvaret för väghållningen i tätorten. De många åtgärder som

Trafikverket anser därmed att det finns starka motiv för att väghållansvaret för Nödingevägen samt den parallella gång- och cykelvägen bör övertas av Ale kommun. Trafikverket välkomnar Ale kommun att ta kontakt för vidare dialog kring processen för kommunalt övertagande av berörd statlig infrastruktur.

Kommentar:

1. Buller

Bullerutredningen har reviderats och förtydligats inför granskningen. Bullerförordningens riktvärden bedöms klaras för bebyggelsen. De bostadskvarter som ligger närmast E45 avses uppföras i en sluten kvartersstruktur där den sida som vänder sig mot E45 har höga bullervärden i fasad men bostäderna avses uppföras som genomgående lägenheter och kommer därför ha en tyst (bullerdämpad) sida in mot gården. De lamellbus som planeras i den södra delen av Vitklövergatan kommer få för höga bullernivåer på byggnadernas gavlar men med åtgärder som tex skärmar på balkongernas gavlar eller motsvarande bedöms riktvärdena klaras för samtliga lägenheter. Ett 3,5 meter högt kombinerat risk- och bullerskydd avses uppföras längs E45 likt övriga risk och bullerskydd genom Ale kommun. Detta bullerskydd bekostas av Ale kommun samt exploatörerna och föreslås uppföras av Ale kommun. Dialog med Trafikverket är inledd och avtal om detta avses tecknas under hösten 2021.

2. Vibrationer

Vibrationsutredningen har efter dialog med Trafikverket reviderats och kompletterats med fler mätpunkter. Utredningen visar att området kan vara utsatt för komfortvibrationer men att det går att hantera genom val av grundläggningsmetod samt vid konstruktion av byggnader.

3. Dagvatten

I dagvattenutredningen som hör till detaljplanen har endast planområdets dagvattenhantering behandlats. En tidigare dagvattenutredning för ett större område av Nödinge finns som visar på dagvattenåtgärder

/skyfallsåtgärder längs Norra Kilandavägen och cirkulationsplatsen. Dessa hanteras inte inom detta projekt och påverkas inte heller av genomförandet av detaljplan för Nödinge Centrum.

Nödingevägen avses behållas i sin nuvarande sträckning och höjdsättning. Dagvattenhantering för vägens dagvatten har inte hanterats i till planen hörande dagvattenutredning men i skyfallsutredningen redovisas att det är på Nödingevägen vi kommer ha problem med för höga vattennivåer, likt idag. Åtgärder som förlås för att hantera höga vattennivåer på vägbanan (Nödingevägen) är ett skyfallsdike på den västra sidan om Nödingevägen. Detta dike kan delvis utformas hårdgjort och övertäckt av något galler eller dyligt på den del som passerar pendeltågsstationen och vattnet kommer ledas ut söderut i Hållsdammsbäcken. Utöver detta planeras en ny pumpstation som ska kunna pumpa ut dagvatten i Göta Älv när nivåerna blir så höga att sjähvfall inte längre fungerar. Dialog kring kostnader och genomförande av detta avses hållas med Trafikverket under hösten och föreslås ingå i det medfinansieringsavtal som behöver tecknas mellan Trafikverket och Ale kommun.

4. Naturvärden

Naturvärdesinventeringen har kompletterats med inventering av träd, aller och den artrika vägkanten. Planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning har reviderats och kompletterats med resonemang kring hur dessa påverkas samt ev kompenseras.

5. Risker

Inga byggrätter för bostäder eller kontor ligger inom 50 meter från E45.

6. Trafikanalys

Avstämningmöten har hållits mellan Ale kommun och Trafikverket vid ett par tillfällen och kompletterande underlag har skickats.

Den norra cirkulationsplatsen ingår i en annan, tidigare framtagna, trafikutredning ”Kompletterande trafikanalys Nödinge FÖP som togs fram av Sweco (20180410) i samband med arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Nödinge. Utredningen fanns inte bilagd samrådshandlingarna men har efter samråd med Trafikverket delgivits dem, och kommer även finnas med som ett underlag till granskningshandlingen. I den analysen så redovisas att befintlig cirkulation klarar ungefär hälften av den prognosticerade trafikökningen fram till 2030 (enligt Ales planerade byggnation i fördjupad översiktsplan för Nödinge). Vår bedömning är att detaljplanen för Nödinge Centrum innebär mindre än hälften av trafikökningen och att behov av att bygga ut cirkulationen inte enbart uppkommer av exploateringen av Nödinge Centrum och är därför inte heller en del av planområdet för Nödinge Centrum

Ale kommuns bedömning är att kommande ombyggnad av befintlig cirkulation bör delfinansieras av flera av de nu pågående detaljplanerna i Nödinge som har trafik som kommer belasta denna cirkulation och att detta ska redovisas i genomförandeavsnitt samt exploateringsavtal för de aktuella detaljplanerna varav Nödinge Centrum är en.

Vi avser påbörja planläggning för att möjliggöra ombyggnation av befintlig cirkulation i en separat detaljplan alternativt kommer området ingå i en nyligen påbörjad detaljplan som angränsar till detaljplan för Nödinge Centrum. När i tid denna ombyggnation behöver ske ska under hösten diskuteras vidare mellan Trafikverket och Ale kommun.

Gällande av- och påfartsrampen från E45 har detta inte funnits med i de av Ale kommun framtagna trafikutredningarna. Varken till den fördjupade översiktsplanen eller till detaljplan för Nödinge centrum. Detta har diskuterats med Trafikverket och Ale kommuns bedömning är att belastningen på motet är mycket låg. Anfartsrampen är idag ca 300 meter. Det finns dessutom ca 300 meter reserverat körfält fram till rampen. Om vi i senare skede kommer fram till att det finns risk för kö, föreslås en förlängning

av heldragen linje på det reserverade körfältet som en enkel åtgärd. Liknande diskussion har förts vid Bobusmotet. Genomförande av detta föreslår regleras i avtal mellan Ale kommun och Trafikverket.

Swecos analyser i rapporten från 20180410 (som beskrivs ovan) är gjorda med Capcal. Denna utredning har delgivits Trafikverket.

7. Trafikutredning

Det var Cowis val att använda Göteborgs tekniska handbok i trafikutredningen. Vi har inför granskningen reviderat trafikutredningen och använt oss av VGU istället.

8. Skyltning

Frågan om befintlig skylt inom Ale torg hanteras inte i planarbetet utan frågan har skickats vidare till bygglövsenheten och tillsynshandläggare.

9. Påverkan statlig infrastruktur

Planförslaget innebär att befintlig cykelväg breddas med en 2 meter bred gångväg. Befintlig GC-väg har en sidoförskjutning österut vid befintlig infart till Ale torg. När infarten flyttas något söderut finns inte längre behov av att sidoförskjuta GC-vägen i denna sektion. Det innebär att kvartersmark för parkering föreslås på del av det som idag är vägområde. I övrigt gäller att föreslagen allmän plats Gata möjliggör en breddning till 3 meter cykelväg och 2 meter gångbana längs hela sträckan (idag finns en gemensam GC-väg som endast är 3 meter bred).

Dialog om detta har hållits med Trafikverket och slutsatsen var att vägområdet föreslås revideras på dessa ställen. Dialog har även hållits med Trafikverket angående nya infarter som föreslås från Nödingevägen. De två nya in/utfarter som föreslås mellan parkeringsbus och bostadskvarter har sedan dess godkänts av Trafikverket, enligt mail daterat 210120 och den utfart som i samrådsförslaget föreslogs söder om byggrätt för det nya kommunbuset har tagits bort ur planförslaget. Vid planerat kommunbus föreslås i stället en vändplan och att renhållningsfordon mfl får vända med en backvändning istället för att köra ut på Nödingevägen direkt. Trafikutredningen har reviderats.

De åtgärder som föreslås längs Nödingevägen bedöms inte innebära försämrad kapacitet. Förslagna justeringar av anslutningarna för de två södra cirkulationsplatserna innebär ej nedsättning av kapaciteten. Justeringarna av busshållplatserna medför inte sämre framkomlighet än i nuläget. Det nya förhöjda övergångsstället behövs med avseende på trafiksäkerhet. Det medför viss lokal påverkan på framkomligheten, dock bedöms det ha marginell betydelse vid en eventuell omledning, eftersom hastigheten längs hela Nödingevägen ändå blir mycket låg med stora mängder trafik från E45.

Motorväghållplatsen påverkas inte av det nya planförslaget annat än att passage genom det nya risk- och bullerskyddet måste lösas på ett bra sätt. T1 på plankartan redovisar befintlig "stationsbyggnad" samt T1 inom parentes innebär möjlighet att förlänga pendelbron till den östra sidan om Nödingevägen.

Byggrätt för parkeringsbus i den södra delen av planområdet har av kommunen bedömts ligga utanför Trafikverkets vägområde, men angränsar till det, som enligt underlag från Trafikverkets underlag går i nederkant släntfot.

Risk och bullerskydd bedöms behöva uppföras längs E45 och inom Trafikverkets vägområde. Placeringen av detta bör ske så nära bullerkällan som möjligt och föreslås placeras i enbetyg med andra buller och riskskydd genom Ale kommun. Plankartan har förtydligats med att buller och riskskydd bör vara 3,5 meter högt och inom vilken sträcka det bör finnas. Projektering av buller och

riskskydd avses påbörjas efter sommaren 2021. Placering, utformning och genomförande behöver regleras i avtal mellan Ale kommun och Trafikverket under hösten 2021.

10. Avtal

Ale kommun och Trafikverket har dialog kring flera av de frågor som nämnts ovan och om ekonomi och genomförande. Ett medfinansieringsavtal om dessa åtgärder avses tecknas under hösten 2021.

11. Trafikverkets ledtider

Ale kommun kommer att behöva göra olika typer av arbeten inom TrV:s vägområde. Start blir förmodligen med VA preliminärt under 2022. Dialog kring detta och ifall vissa arbeten kan projekteras och utföras av Ale kommun har påbörjats med Trafikverket.

12. Kommunalt övertagande

Dialog har förts med Trafikverket om detta och det är inte en fråga för denna detaljplan. Ale kommun avser i dagsläget att inte överta statliga vägar inom kommunen.

4. Lantmäteriet

Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för den egna fastigheten/ga:n. ”Av planbeskrivningen ska de konsekvenser som ett genomförande av detaljplanen medför för bland annat sakägare, andra berörda och miljön framgå. Med detta menas att det för i princip varje enskild fastighet bör redovisas vad detaljplanen innebär med avseende på bland annat huvudmannaskap, allmänhetens tillträde, kommande fastighetsbildning, utförande och deltagande i gemensamhetsanläggningar. (prop. 2009/10:170 s. 435)”

I det aktuella planförslaget finns beskrivningar i texten om de flesta åtgärder, men plangenomförandet och dess konsekvenser behöver beskrivas på ett samlat sätt där respektive fastighetsägare kan förstå vad som detaljplanens genomförande innebär för den aktuella fastigheten.

Beskrivningen av åtgärderna kan t.ex. illustreras med en fastighetskonsekvenskarta där förändringar i fastighetsindelning och omfattning av ev. gemensamhetsanläggningar, med plankartan som bakgrund. Beskrivningen bör innehålla ett utkast till redogörelse av juridiska och ekonomiska konsekvenser, även på fastighetsnivå. Ett sätt att åskådliggöra detta på är att upprätta en fastighetskonsekvensbeskrivning. Gemensamhetsanläggningen Nödinge ga:9 behöver som en följd av planförslaget upphävas. Enligt 40 a § anläggningslagen ska ägaren till den mark som blir av med belastning av en ga betala ersättning till de fastigheter som deltagit i ga:n om det uppkommer en skada. I planbeskrivningen nämns inget om dessa regler som inte är dispositiva och numera gäller när en gemensamhetsanläggning upphävs.

I planbeskrivningen anges att ett markanvisningsavtal och exploateringsavtal ska tecknas i senare skede. Det anges också olika åtgärder som exploitören ska bekosta samt på något ytterligare ställe anges åtgärder som exploitören ska ansvara för. Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen, om avsikten är att genomföra markanvisningar och upprätta exploateringsavtal, redan i samrådskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploitörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå och men bedömer att handlingarna i dess nuvarande skick inte uppfyller lagens krav på redovisning och därför behöver kompletteras. Använd gärna handboken

”Lantmäterimyndighetens roll i planeringsprocessen, Handbok 5 kap. 15 och 22 a §§ PBL” som stöd ang. lagstiftningens krav när ni kompletterar planhandlingarna.

Delar av planen som skulle kunna förbättras

I listan med planbestämmelser finns bestämmelse e2000 *största tillåtna bruttoarea (BTA)* och e2 *största tillåtna byggnadsarea är 400 kvm*.

Det som dock inte finns angivet är till vilket område bestämmelsen ska relateras, exempelvis per fastighet eller användningsområde. Detta bör tydligt framgå enligt Boverkets rekommendation.

Observera att om inget område anges som bestämmelsen ska relateras till, kommer bestämmelsen relateras till egenskapsområdet. Det innebär att andra egenskaper såsom prickmark inte omfattas av bestämmelsen.

ÖVRIGA FRÅGOR

Det skulle kunna förtydliga om lagstiftningen före eller efter 2015-01-01 ska användas vid tolkningen av planförslaget

Kommentar:

Inför granskningskedet har planbeskrivningen kompletterats med en fastighetskonsekvensbeskrivning där respektive fastighetsägare kan förstå vad detaljplanens genomförande innebär.

Gemensambetsanläggningen ga:9 kommer upphävas och planbeskrivningen har reviderats och förtydligats. I planbeskrivningen redovisas att markanvisningsavtal och exploateringsavtal kommer skrivas inför antagande av detaljplanen. Detta har inför granskningen reviderats och förtydligats.

Plankartan har reviderats enligt övriga synpunkter om otydliga planbestämmelser om utnyttjandegrad för komplementbyggnad

5.Ale el

Ale El ekonomisk förening har tagit del av detaljplan Nödinge centrum och vi har inget att erinra mot förslaget.

Vi kommer att nyttja de befintliga transformatorstationer som finns i/kring planområdet. Byte av en/eller flera kommer behövas för att klara försörjningen av planen. Sedan kommer det behövas att projektera ett nytt lsp-nät inom exploateringsområdet. Utbyggnad av elnätet som, ökad transformatoreffekt, nya ledningar, kabelskåp och så vidare bekostar vi som nätbolag. Schakter för elledningar inom exploateringsområdet utförs av, och bekostas av, exploitören. Här är det av stor vikt att Ale El är med tidigt i projekteringsarbetet. Sedan finns det sen tidigare ett stort antal kablar i området vilket det behöver tas hänsyn till under arbetets gång.

Kommentar:

Ale Els synpunkter noteras och delges exploitörerna. När projektering inom området påbörjas avses dialog hållas med Ale el

6. Försvarsmakten

Försvarsmakten har inga synpunkter i rubricerat ärende.

kommentar:

Noteras

7. Gryaab

Gryaab noterar att detaljplaneområdet inte ligger i direkt anslutning till Gryaabs berganläggning och har inga invändningar mot själva planförslaget.

Gryaab vill ändå kommentera det som kan bli en följd effekt av detaljplanen. I de i samrådet bifogade handlingarna ”Planbeskrivning” och ”Nödinge framtida spillvattenavledning 200526” beskrivs en ökning av mängden bostäder och verksamheter, vilket ger en ökning av spillvattenmängden. Det ges också många exempel på möjliga framtida förändringar rörande upptagningsområde, huvudpumpstationer etc. Oavsett hur de olika alternativen rörande ledningsomläggningar, pumpstationer etc kommer att utformas så kan det i förlängningen innebära ett behov av ny anslutning/nytt inkommande rör alternativt omläggning av befintlig anslutning till Gryaabs berganläggning.

Gryaab vill därför redan nu uppmärksamma Ale kommun på att ytterligare röranslutningar in i berganläggningen vid Stora Viken inte är optimalt och innebär svårigheter för framtida transporter inuti anläggningen samt underhåll av densamma. I det fall Ale kommun har behov av ytterligare anslutningar ska Gryaab kontaktas i ett tidigt skede för samråd och samarbete omkring lämplig utformning.

kommentar:

Ale kommuns Va-enhet har dialog med Gryaab angående dessa frågor. Enligt tidigare besked från Gryaab är att det finns erforderlig kapacitet för att ta emot spillvattnet för detta projekt. I Ale kommun pågår ett projekt med att utöka kapaciteten i spillvattennätet och planerar för att bygga nya överföringsledningar fram till Stora Viken som sedan går vidare till Gryaab, detta är ett separat projekt och hanteras inte inom denna detaljplan.

8. Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har inget att erinra på den nu föreslagna detaljplanen för Nödinge centrum.

kommentar:

Noteras

9. Luftfartsverket

Luftfartsverket har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning (utrustning för kommunikation, navigation och övervakning) inget att erinra mot detaljplanen.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector Altitude”.

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys.

kommentar:

Synpunkterna noteras och eftersom Nödinge centrum ligger ca 30 km (fågelvägen) från Landvetter flygplats och 17 km (fågelvägen) från Säve flygplats kommer dialog ske med dem under granskningstiden.

10. Vattenfall

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

Kommentar:

Noteras

11. Västtrafik

Västtrafik ser mycket positivt på utbyggnad i anslutning till befintlig kollektivtrafik. Genom att utveckla bostäder och verksamheter i närheten av befintlig kollektivtrafik ges förutsättningar för människor att resa hållbart och på så sätt bidra till en hållbar samhällsutveckling.

För att fler ska välja gång, cykel och kollektivtrafik är det viktigt att låta gång- och cykelbanor samt kollektivtrafikens infrastruktur ta plats i stadsrummet. För betydande effekt bör detta ske på bekostnad av bilens infrastruktur. En attraktiv och effektiv kollektivtrafik är beroende av ett befolkningsunderlag som stödjer ett attraktivt utbud. Ale kommun bör därför sträva efter en hög befolkningstäthet i nya Nödinge Centrum. I planen finns ett stort fokus på bilparkering.

Västtrafik önskar att man redan från start planerar för ett lågt eller mycket lågt parkeringstal i

området, så att området redan från början får en hållbar prägel där de flesta kan klara sig med de hållbara trafikslagen samt ha tillgång till exempelvis bilpool i området.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. En parkerings och mobilitetsutredning har tagits fram för Nödinge och i denna redovisas vilka mobilitetsåtgärder som exploatörerna behöver genomföra för att möjliggöra ett lägre parkeringstal för bostäder och verksamheter.

12.Skanova

Har markförlagda kabelanläggningar inom detaljplaneområdet, se bifogad karta.

Vi önskar att så långt som möjligt behålla befintliga kabelanläggningar nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

Kommentar:

Synpunkterna har noterats. Vissa ledningar behöver troligen flyttas som följd av planförslaget och vissa kan ligga kvar. Ansvar för genomförande och kostnader regleras i exploateringsavtal, mellan kommunen och exploatörerna, under hösten 2021.

13.Räddningstjänsten

Synsättet på risk

Riskutredningen tar själv upp att dess bedömningar omgärdas av betydande osäkerheter (sid 81) vilket är mycket naturligt för riskutredningar kring farligt gods. Utgångspunkten i utredningen är att "spegla den verkliga situationen" eller i vissa fall antagande som är medvetet konservativa (sid 45). Det är mycket svårt att göra en bedömning av vad som faktiskt stämmer och underlaget i sin helhet får också anses genomarbetat. För att tydliggöra problematiken med just bedömningsgrunderna så finns ett antal texter från utredningen med några korta kommentarer.

Punkterna syftar till att belysa just de stora osäkerheter som en sådan analys innebär:

Sida 19 "Någon information om dess karaktär eller omfattning har inte erhållits under arbetet med denna rapport; riskerna med avseende på denna bebyggelse har därför inte kvantifierats i riskberäkningen. Dessa risker bedöms dock ej ha inverkan på resultatet i sådan omfattning att slutsatserna kommer påverkas."

Kommentar: Att inte ta med bebyggelse inom berört område innebär både en osäkerhet och bör också ses i motsats mot en konservativ bedömning.

Sida 20-21 " Det har antagits att personintensiteten för bostäder i området är 0,04 personer/m². Vidare har det antagits att 30% av personerna är hemma dagtid (kl. 08-18) och att 95% av dessa vistas inomhus och att resterande 5% vistas utomhus. Under kvällen

och natten (kl. 18-08) antas 90 % av personerna vara hemma. Av dessa antas 99,5 % vistas inomhus och 0,5 % vistas utomhus. "

Kommentar: Denna typ av underlag kan ge vissa effekter på de slutsatser som dras beroende på vilket antagande som görs. Räddningstjänsten har ingen anledning att ifrågasätta underlaget men samtidigt är det svårt att veta var antagandet har sin grund.

Sida 27 "Någon information om antalet transporter till de specifika bensinstationerna har inte gått att erhålla, men erfarenhetsmässigt brukar 2-3 transporter av brandfarliga produkter per vecka levereras till en bensinstation."

Kommentar: En erfarenhetsmässig grund kan självklart vara gällande om utredaren själv har bedrivit denna typ av verksamhet, helst i någon av de verksamheterna som avses. Samtidigt kan det ju mycket väl stämma överens och kanske då borde få ses som ett rimligt antagande.

Sid 54 " I GÖP (Göteborgs översiktsplan) antas 50 % av bränder i fordon resultera i explosion vilket dock bedöms som mycket konservativt varför detta värde har justerats. Med antaganden enligt ovan hamnar sannolikheten för en olycka på en nivå som motsvarar utländska uppgifter (statistik från Storbritannien om frekvensen för detonation) (WUZ, 2011) och uppgifter från branschen. Dessa antaganden bedöms vara rimliga."

Kommentar: Göteborgs översiktsplan (GÖP) har använts på flera ställen i utredningen (exempelvis sida 39, 56 och 65). I detta fall anses den dock vara för konservativ. Varför just antagandet skulle vara bättre och mer "korrekt" framkommer inte. Skälen till denna ändring kan mycket väl vara motivera men det är svårt att jämföra ett värde med ett annat antaget värde.

Sida 61 " För farligt godsolycka krävs att både det oxiderande ämnet och brännbart material är inblandat. Att ett emballage, för oxiderande ämne, går sönder och att innehållet kommer ut på marken har antagits ske i 10 % av fallen vid en olycka."

Kommentar: Beskrivningen finns kring olycka med oxiderande ämne. I flera fall kan oxiderande ämnen ge ett explosionsartat förlopp när den blandas med organiskt (brännbart) ämne. Dock finns det också oxiderande ämnen som redan är blandade med och som inte är klassade som explosiv vara. Se rapporten "Eksplösjons-ulykke ved mobil produksjon av bulksprengstoff" från DSB (Norges motsvarighet till MSB) för mer information.

Sid 68 " För bedömningar angående omkomna inomhus används i viss mån värden som förekommer i Göteborgs översiktsplan. Vid tryck större än 180 kPa, (total destruktions av byggnader) antas att 30 % omkommer inomhus på avståndet 0-49 meter ifrån explosionskällan."

Kommentar: Det ska poängteras att människor i regel får dödliga skador när de utsätts för tryck större än 180 kPa och byggnader är mer känslig för tryck än människor. Att endast 30% dör när personerna utsätts för dödligt tryck som sannolikt också orsakar en total kollaps av byggnaden, splitter och att personerna i byggnaden kommer att förflyttas låter ju orimligt utifrån givna parametrar. Dock är det svårt att i sin tur hänvisa till varför detta skulle vara felaktigt.

Syftet med ovanstående kommentarer är att visa på de stora osäkerheter och antagande som görs för att få fram de värden som utredningen bygger på. Det är därför viktigt att alltid vara

konserverativ men också lägga en större tyngd på konsekvenserna av en möjlig olycka. Det ska också nämnas att utredningen bygger på den praxis som används inom branschen och i rapporten finns det även flera konservativa bedömningar, exempelvis sida 24 där en avrundning upp till 3% antas.

Framtida bebyggelse

Utredningen är tydlig med att slutsatserna och dess skyddsåtgärder enbart bygger på den markanvändning som beskrivs i kapitel 3 i utredningen. Skulle mer bebyggelse ske eller att något ändras kommer också slutsatserna och bedömningarna att ändras.

ALARP - samhällsrisk

Sida 40 beskriver den samhällsrisk som området får efter att de säkerhetshöjande åtgärderna. Trots säkerhetshöjande åtgärder ligger samhällsriskens fortfarande inom ALARP-området där ytterligare åtgärder rekommenderas sett ur ett nytto-kostnadsperspektiv.

Samhällsviktig verksamhet

Kontorshuset som planeras är tänkt som kommunhus för Ale kommun. Byggnaden bör därför ses som en samhällsviktig verksamhet med ett större skyddsvärde än just kontor. För närvarande finns inget beskrivet kring detta i riskutredningen.

Bedömning

Räddningstjänsten anser att vissa anpassningar behöver göras för att tillse skyddet för kommunhuset vilket bör tas med i riskutredningen. Alternativt kan krisledningsrum och andraväsentliga delar av kommunens verksamheter placera på andra håll.

Utifrån riskutredningen bedöms det ändå finnas ytterligare säkerhetshöjande åtgärder, framförallt för bostäderna. Räddningstjänsten delar inte utredningen syn på att en högt placerad ventilation skulle vara ineffektivt vid en olycka med farligt gods med hänvisning till öppningsbara fönster. De flesta kommer sannolikt ha fönstret stängda på grund av buller. Inte heller öppningsbarheten bör kunna användas som anledning till att ha klassade fönster och obrännbar fasad vilket räddningstjänsten också anser kan vara rimliga ur ett nyttokostnads perspektiv. För mer information kring öppningsbara fönster vid planering av bostäder vid transportleder för farligt gods hänvisas till sida 7 i Länsstyrelsens Stockholm *"Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods"*.

Dagvatten

I dagvattenutredningen föreslås det att ytor med hög föroreningsbelastning, som exempelvis gata och parkering, avleds till en dagvattenlösning med reningseffekt. Detta utförs fördelaktigt genom ytavrinning till dike, regnbädd och/eller skelettjord.

Räddningstjänsten kontakt med dagvattenutformning sker ofta i samband med olyckor. Det kan vara när det skett ett utsläpp av farligt ämne dels kan det vara förorenat släckvatten i samband med brandbekämpning. Det som räddningstjänsten bedömer som avgörande är att det finns förutsättningar att stoppa dagvattenflödet i händelse av olycka så att inte föroreningar når vattendrag där naturvärden eller egendom riskerar att skadas.

Räddningstjänsten önskar framföra att dagvattenutformningen sker med hänsyn till att den ska kunna stängas alternativt ledas om där det är möjligt. Det bör betonas att de områden

där dagvatten kan nå Göta Älv som är vattentäkt blir sådana åtgärder som föreslås ovan mycket viktiga.

Brandposter

Det finns inga brandposter inom detaljplanens område, men ett antal i direkt angränsning till planområdet. Det bedöms föreligga ett behov av nya brandposter inom planområdet.

Brandvattenförsörjning för planområdet dimensioneras enligt svenskt vattens anvisningar P76 och P 83

Kommentar:

Inför granskningen har riskanalysen reviderats och kompletterats, se svar till Länsstyrelsen.

Ale kommun delar Räddningstjänstens bedömning att den nu framtagna riskutredningen endast gäller för den markanvändning som beskrivs på plankartan.

Sambällsviktig verksamhet

Ale kommun är medveten om riskerna att placera ett nytt kommunhus vid E45. I detta tidiga skede skapar vi en byggrikt för kommande behov och hur detta ska lösas i detalj kommer beaktas under detaljprojektering av byggnaden.

Frågan om alternativ placering vid ev. händelse, har lyfts internt inom kommunen men organisation för det, och HUR det skall hanteras kommer att beaktas under detaljprojekteringen.

Dagvatten

I projekteringen av utloppen och eventuella pumpstationer för dagvattnet kommer Ale kommun att ha med avstängningsventiler så att exempelvis räddningstjänsten vid behov kan stänga av utflödet av dagvatten.

Brandposter

I projekteringen har vi räknat med dimensioner på vattenledningarna så att vi kan sätta ut brandposter på ett antal ställen inom planområdet. Exakt placering av dessa är ännu inte färdigutrett men kommer ske i dialog med VA-enheten och Räddningstjänsten.

14.Infraenheten

En betydande del utredningsarbete återstår i planarbetet beträffande tex parkering, cykelnät och trafiksäkerhet. Vi ser fram emot ett vidare gott samarbete för att utreda hur dessa trafikala parametrar kan komma att påverka detaljplanens utformning.

Kommentar:

Noteras

15.Miljöenheten

Strategisk planering, miljömål och hållbar utveckling

Läget för byggnation är strategiskt bra för att bidra till ökat resande med kollektivtrafik och minskat resande med bil. På så sätt förväntas planen bidra till flera av de nationella miljömålen. Planen ligger också i linje med Göteborgsregionens överenskomna strukturbild. Parkeringshuset kan kompletteras med andra funktioner för att öka exploateringsgraden i detta läge. Det hade varit önskvärt att även inkludera fler av de intilliggande områdena i denna detaljplan, exempelvis handelslängan. De övriga planerna för Nödinge centrum bör prioriteras och startas så snart som möjligt. Det vore önskvärt att planbeskrivningen fördjupar sig i hur planen relaterar till rekommendationer i fördjupad översiktsplan för Nödinge. Detta framgår bara för vissa aspekter.

Miljöbedömning

Det är oklart hur miljöbedömningen har integrerats med planarbetet. Vilka av miljöbedömningens slutsatser och förslag har inarbetats i planen? Hur säkerställs dessa? För att miljöbedömningens slutsatser ska vara giltiga krävs att förutsättningarna för dessa är uppfyllda i planhandlingarna.

Det saknas en särskild sammanställning/handling (eller förslag till sådan). Här ska exempelvis framgå hur miljöaspekterna har integrerats i planen.

Det bör tydliggöras om miljöbedömningen har gjorts enligt det gamla eller nya kapitel 6 i miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivningen anger att trädinventering bör göras före byggskedet. Om träd ska kunna bevaras så bör detta göras tidigare för att kunna planera in den hänsyn som behöver tas. Skyddsåtgärder och eventuella kompensationsåtgärder behöver behandlas i miljöbedömningen och säkerställas i planen.

Uppföljning av eventuell betydande miljöpåverkan behöver fördjupas. Hur ska den följas upp efter genomförandet?

Vattenkvalitet, dagvatten och klimatanpassning

Med tanke på behovet av klimatanpassning och god dagvattenhantering behövs tydliga planbestämmelser för att säkerställa tillräckliga lösningar. Ett förslag är att minst 50% av fastighetsarean ska vara genomsläpplig och inte får hårdgöras. Detta kan uppnås genom t ex trädplanteringar, vegetationsklädda tak, genomsläpplig markbeläggningar, dagvattendammar och andra gröna öppna lösningar. Dagvattenutredningen visar att det är möjligt att uppnå riktvärden i Dagvattenhandbok för Ale kommun med föreslagna åtgärder. För att planen ska nå

upp till kommunens dagvattenpolicy och dagvattenhandbok behöver däremot valet av lösningar och gestaltning bearbetas. Regnbäddar finns med som alternativ, men dagvattenutredningen är för löst hållen för att nå upp till ambitionerna i nämnda styrdokument.

Öppna och gröna lösningar bör väljas i första hand. Gestaltning och utformning för att bidra till biologisk mångfald saknas nästan helt i utredningen. Eftersom bygget av det nya Nödinge centrum är viktigt för kommunens och ortens attraktivitet krävs det mer av gestaltningen i denna och intilliggande planer. Här har man möjlighet att göra orten grönare och mer hållbar genom hanteringen av dagvatten. Tillräckliga ytor och planbestämmelser som säkerställer lösningarna behöver arbetas in på plankartan och i övriga handlingar. Möjligheterna att uppnå kommande miljö kvalitetsnormer för Hållsdammsbäcken behöver klargöras. Bäckens har pekats ut som preliminär vattenförekomst och preliminärt fått klassningen hög eller god på alla parametrar. Det är viktigt att planen inte medför påverkan på de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna: hydrologisk regim, morfologiskt tillstånd och konnektivitet.

Luftkvalitet

COWI har utfört spridningsberäkningar av kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) för åren 2022 respektive 2030. Enligt beräkningarna kommer inte miljö kvalitetsnormens gränsvärden (MKN) att överskridas för de beräknade ämnena inom området för de planerade bostäderna, men inom vägområdet kan gränsvärdena komma att överskridas. MKN ska dock inte tillämpas inom vägområdet. Ovanstående är under förutsättning att bullerskärmar byggs, då de utgör ett "fysiskt skydd" för vissa luftföroreningar. Beräkningarna visar också att miljö kvalitetsmålet för partiklar (PM₁₀) inte klaras men att det beror på höga bakgrundshalter och går inte att härröra specifikt från trafiken på E45.

Natur och rekreation

Det finns begränsat med naturvärden inom planområdet. I södra delen angränsar planen till områden med naturvärden. Hållsdammsbäcken och Lodingebäcken är av riksintresse för naturvärden som viktiga biflöden till Göta älv. De ingår också i kommunens naturvårdsprogram. Naturvårdsprogrammet kan nämnas i avsnittet Kommunala beslut i övrigt.

Det behöver säkerställas att naturvärden inte påverkas genom ingrepp i lövskogsmiljön runt Hållsdammsbäcken eller stabilitetsåtgärder i bäckens kringområde. Detta behöver studeras djupare och tydliggöras i planbeskrivningen. Det är osäkert om 25 meters avstånd mellan bäcken och de närmaste byggrätterna räcker för att ta hänsyn till bäcken och lövskogen. Utrymmet bör sannolikt ökas för att bevara naturvärden och ge tillräckligt med utrymme för att området ska kännas tillgängligt för allmänheten. Det krävs också att tillräckligt utrymme finns i byggskedet så att maskiner och arbetsområde inte gör intrång i lövskogen eller belastar geotekniskt instabila ytor. Detta behöver klargöras även för att kunna bedöma om riksintresset för naturvård påverkas.

Dagvattnet behöver omhändertas med tillräcklig rening och med gröna och öppna lösningar så att Hållsdammsbäcken och Lodingebäcken inte påverkas av försämrade dagvattenkvalitet. För att Gymnasiekullen ska vara fortsatt tillgänglig som lokalt grönområde bör tillträde och byggnationens läge i förhållande till kullen studeras och allmänhetens tillgänglighet säkerställas. Förslaget kan justeras så att ingreppet i kullens nedre del minskar.

Planbeskrivningen bör kompletteras med ytterligare information om de sociotopvärden som är kartlagda inom planområdet (Gymnasiekullen och Hållsdammsbäcken) samt bedömning av hur dessa påverkas av planen.

Det finns goda möjligheter att tillföra naturvärden i planen, men detta behöver då säkerställas på plankartan och i andra relevanta handlingar. Exempelvis kan träd planteras i alléer och på andra allmänna ytor. Små ytor med ängsmark eller planteringar som gynnar insekter kan också tillföras. Val av trädslag och annan vegetation bör göras så att biologisk mångfald gynnas.

Ekosystemtjänster

Området har idag mycket begränsat med ekosystemtjänster. För att området ska tillföras ekosystemtjänster så behöver detta säkerställas på plankartan och i övriga handlingar, så som genomförandebeskrivning och exploateringsavtal. Det behöver vara tydligt vilka element och strukturer som bör tillföras för att kunna bidra till ekosystemtjänster. I denna plan är det främst utjämning av vattenflöden, vattenrening och reglering av lokalklimat som är relevant. Det finns också möjligheter att bidra till pollinering genom att skapa miljöer som gynnar insekter.

Konkret kan detta tillföras genom exempelvis gröna dagvattenlösningar och plantering av skuggande vegetation. Gröna tak minskar behovet av att kyla byggnader. Andra exempel som kan arbetas in i planen är alléer utmed gator och torg, dagvattendammar, planteringar med utvalda blommande örter osv. Ytorna och planbestämmelserna behöver vara tillräckliga för att detta ska kunna genomföras.

Görs detta med god gestaltning kan man också bidra till kulturella ekosystemtjänster som mötesplatser och miljöer som inbjuder till rörelse respektive avkoppling i vardagen.

Förorenad mark

Den miljötekniska undersökning som har utförts inom delar av planområdet visar inte på förekomst av föroreningar i den omfattning att det utgör något hinder för att fortsatt planläggning. Föroreningar har dock påträffats och den undersökning som är utförd har varit riktad mot de delar där förekomsten varit mest trolig.

”Sammanfattningsvis är det inget i undersökningsresultaten som indikerar annat än att förorenad mark kan hanteras inom ramen för övriga markarbeten inför byggnation. Exploatören/entreprenören ska oavsett detta ha beredskap att kunna kontrollera och ta omhand förorenade massor under markarbeten inom aktuella delar av planområdet. I projekteringsfasen bör kompletterande provtagning göras där grundläggning, ledningsdragning etc. ska ske som underlag för anmälan om arbete i förorenade mark och hantering av eventuella förorenade överskottsmassor. Särskilt fokus läggs initialt på byggnaderna i delområde 2 som ännu inte undersökts.”Miljöenheten och Bygglövsenheten måste ha gemensam dialog med exploatören i samband med ansökan om bygglov.

Buller och vibrationer

Bullerutredning för detaljplanen har utförts av ÅF Infrastructure AB och bulleranalys för ljuddämpad sida har utförts av Cedoss Akustik AB. Bullerutredningen visar att stora delar av planområdet förväntas få höga bullernivåer vid fasad på tänkt bebyggelse. Detta gäller både dygnskvivalent och maximal nivå.

Riktvärden för trafikbuller vid bostadsbebyggelse finns i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Enligt förordningen bör buller vid en bostadsbyggnads fasad inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå. För bostäder mindre än 35

kvadratmeter är riktvärdet 65 dBA ekvivalent ljudnivå.

Förordningen har ingen övre gräns för acceptabla bullernivåer utan anger att vid överskridande bör minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden samt 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids vid fasaden mellan kl. 22 och 06.

Bullerutredningen redovisar flera förslag på åtgärder i form av olika bullerskärmar. Dock visar utredningen på att riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå förväntas överskridas vid en stor del av fasaderna på byggnaderna. Detta gäller särskilt fasaderna placerade längs med E45 men ljudet smiter även in mellan kvarteren och höga nivåer förväntas där. Även längs Vitklövergatan visar beräkningarna på nivåer som överskrider riktvärdet vid en stor andel av fasaderna.

Utredningen pekar vidare på att det ska finnas möjligheter att uppnå de lägre kraven i förordningen genom att ha bostadsrum vända mot tysta sidor. Detta kommer dock ställa stora krav på noggrann utformning av såväl planlösning som ventilation och fasadens och fönstrens ljuddämpande egenskaper. För husen i södra delen av Vitklövergatan har vi svårt att se att även de lägre kraven kan klaras om lägenheter större än 35 kvadratmeter byggs där.

Bulleranalysen inriktar sig på åtgärder för att kunna tillskapa en tyst sida för hörnlägenheter vilket ska gå att göra genom att husen har en utstickande skärm samt delvis inglasat burspråk mot vilket bostadsrum kan placeras.

Sammanfattningsvis kommer en stor andel av bostäderna och utemiljöerna i området vara utsatta för höga bullernivåer. Detta innebär att området och byggnaderna måste planeras mycket noggrant vad gäller materialval, planlösningar, ventilation, skydd och placering av uteplatser m.m. för att en acceptabel boendemiljö ska kunna uppnås.

Miljöenheten anser att området hade kunnat disponeras betydligt bättre ur bullersynpunkt för att minska risken för olägenhet för människors hälsa. Det hade sannolikt gått att uppnå en betydligt bättre boendemiljö om verksamheter hade placerats jämte motorvägen istället för bostäder. Även lösningen med bostäder i kvarter tycks medverka till att väldigt många av lägenheterna får höga ekvivalentvärden vid fasaden. Då de högsta beräknade bullernivåerna gäller de översta våningarna kan troligtvis en lägre bebyggelse vara ett bättre alternativ.

Angående bullerskydd bör det alternativ som minskar bullernivåerna mest användas och vara ett krav för planens genomförande. Även mer verkningsfulla skydd bör studeras om det är möjligt att bygga sådana då de förslagna främst ger effekt i gatunivå och på de understa våningarna.

Åtgärder på själva bullerkällorna som till exempel sänkt hastighet och tyst asfalt kan vara verkningsfulla för att minska buller och möjligheterna till sådana bör undersökas.

Vibrationsmätningar har utförts ÅF-Infrastructure AB på 4 punkter. Ingen av mätresultaten har visat på värden över riktvärdet 0,4 mm/s. Miljöenheten delar konsultens bedömning om att det finns förutsättningar för att bygga bostäder på Ale torg med avseende på vibrationer. Dock föreslås att hänsyn tas till vibrationer vid val av grundläggning och byggnadskonstruktion och att kompletterande mätningar görs när det

finns färdiga förslag på byggnadskroppar.

Sammanfattande bedömning

Planen ligger i ett strategiskt bra läge och byggnation i detta läge tillstyrks. Dock riskerar placering och utformning av bebyggelse att leda till risk för olägenhet för människors hälsa med avseende på buller.

De kvaliteter man vill uppnå behöver säkerställas på plankartan och i relevanta handlingar som genomförandebeskrivning och exploateringsavtal. Annars riskerar de att inte genomföras eller att försvinna under driftstiden. Planhandlingarna bör kompletteras enligt synpunkterna ovan.

Kommentar:

Miljöbedömningen har reviderats inför granskningen och utgått från de tekniska utredningar som tagits fram i planarbetet. Miljöbedömningens slutsatser finns redovisade i planbeskrivningen. Den framgår i Miljöbedömningen att den är gjord enligt gamla kapitel 6 i miljöbalken. Naturvärdesinventeringen har inför granskningen kompletterats med en inventering av skyddsvärda träd. Tre mindre alléer som är biotopskyddade kommer behövas tas bort och dispens från biotopskyddet avses sökas innan detaljplanen antas. Detta finns beskrivet i miljöbedömningen.

Den dagvattenutredning som finns framtagen för detaljplanen visar hur dagvatten kan tas om hand inom planområdet. Plankartan har efter samråd kompletterats med planbestämmelser om dagvattenhantering men exakt hur det kommer att lösas inom allmän plats dvs gator, torg, handlegata mm kommer att studeras mer i detalj i projekteringen av dessa miljöer. Ett gestaltungs-förslag finns framtaget som bygger på dagvattenutredningen med mycket öppna lösningar som regnrabatter och planteringsytor men det kommer också behövas magasin under mark mm.

I miljöbedömningen redovisas att planförslaget bedöms påverka vattenmiljön i Hållsdammsbäcken positivt på grund av att en stor andel öppna parkeringsytor försvinner och tak och grönytor tillkommer, vilka har en lägre föroreningsbelastning. Detta bedöms dock inte påverka möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna i Göta Älv och Hållsdammsbäcken. I miljöbedömningen beskrivs vidare att planområdet ligger på så pass stort avstånd att Hållsdammsbäcken och Göta Älv inte bedöms påverkas negativt av planförslaget. Sammantaget bedöms påverkan på vattenmiljön som positiv jämfört med nollalternativet pga föroreningarna och flödena minskar.

Den föreslagna bebyggelsen längs Vitklövergatan kommer påverka en mindre del av skogen på Gymnasiekullen. Detta bedöms i miljöbedömningen endast få små negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden, men kan komma att påverka skogsområdet med mer slitage mm. Enligt miljöbedömningen ligger bebyggelsen på så stort avstånd från Hållsdammsbäcken att det inte bedöms påverka varken Hållsdammsbäckens biotop eller flöden.

Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av sociotopvärden för bla gymnasiekullen. Inom allmänna platser som gator och torg så är avsikten att skapa en trevlig miljö med mötesplatser, planteringar och vistelseytor. Exakt utformning av dessa ytor styrs inte i detaljplanen utan i kommande projektering. Ett gestaltungs-förslag finns framtaget som utgångspunkt för detta arbete.

Ett exploateringsavtal kommer skrivas mellan kommunen och exploatörerna och i detta kommer bli förutsättningar och ansvar vid eventuell förekomst av förorenad mark beskrivas. Plankartan har även kompletterats med en bestämmelse om att starbesked ej får ges förrän ev förorening har avhjälpats.

Synpunkter om buller noteras. Bullerutredningen har reviderats och förtydligats inför granskningen. Bullerförordningens riktvärden bedöms klaras för bebyggelsen. De bostadskvarter som ligger närmast E45 avses uppföras i en sluten kvartersstruktur där den sida som vänder sig mot E45 har höga bullervärden i fasad men

bostäderna avses uppföras som genomgående lägenbeter och kommer därför ha en tyst (bullerdämpad) sida in mot gården. De lamellbus som planeras i den södra delen av Vitklövergatan kommer få för höga bullernivåer på byggnadernas gavlar men med åtgärder som exv skärmar på balkongernas gavlar eller motsvarande bedöms riktvärdena klaras för samtliga lägenbeter. Ett 3,5 meter högt kombinerat risk- och bullerskydd föreslås uppföras längs E45 likt övriga risk och bullerskydd genom Ale kommun.

16. Renhållningen

Det är viktigt att i ett tidigt skede planera in soprummens placering i förhållande till möjliga angöringsplatser. Tömningsfordonen skall kunna ta sig till och från angöringsplatserna på genomfartsgator för att undvika att behöva backa. Renhållningen förespråkar alltid full sortering (restavfall, matavfall, förpackningar och glas) vilket ska beaktas vid dimensionering av avfallsutrymmen. Den befintliga återvinningsstationen som ligger vid biblioteket betjänar många hushåll som inte har tillgång till fastighetsnära insamling av återvinningsmaterial, det är viktigt att en ny återvinningsstation planeras för att bibehålla en god service.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Renhållningsfordon kommer kunna ta sig fram på samtliga nya gator, gånggata och över torgyta vid behov. Ny plats för den befintliga återvinningsstationen ska utredas innan den flyttas.

17. VA-enheten

Utrymme för dagvattenhantering måste avsättas inom allmän platsmark för att fördröja ett 30-års regn då fördröjningskravet i Ale kommuns dagvattenhanbok även gäller för allmän platsmark. Detta är extremt viktigt för att undvika översvämningar då området klassas som instängt. Därför bör de avskärande diken, regnbäddar och övriga åtgärder som föreslås för fördröjning och rening av dagvatten säkerställas med lämplig planbestämmelse. VA-enheten ser det som önskvärt med öppen och synlig dagvattenhantering i enlighet med Ale kommuns dagvattenhandbok. Det kan med fördel även integreras i gestaltningen i området så som gestaltas i dagvattenutredningen framtagen av Sigma. Detaljplanen måste säkerställa skyfallsvägar och skyfallsytor för bortledning av nederbördsnivåer motsvarande 100-års regn.

I den dagvattenutredning som tagits fram i samband med den fördjupade översiktsplanen för centrala Nödinge presenteras åtgärder uppströms planområdet. Dessa bör genomföras för att förbättra förutsättningarna inom planområdet för Nödinge C genom att reducera riskerna för översvämning i planområdet då det utgör en lågpunkt.

I planbeskrivningen återges att befintligt dagvattensystem inte har kapacitet för att avleda ett dimensionerat 30-årsregn. Befintligt system har tillräcklig dimension och kan teoretiskt hantera och avleda ett 30-års regn inom planområdet, men Göta Älv dämmer upp ledningarna till centrumområdet, vilket i sin tur resulterar i att det inte går att få ut dagvattnet från området med självfall. Planområdet är även belastat av dagvatten från ovan liggande områden vilket ökar belastningen på dagvattennätet.

På grund av detta är området olämpligt för källare och förbud mot källare ska gälla i området, och framgå på plankartan, i enlighet med vad som presenteras under kapitel 4 punkt 1 i den dagvattenutredning som tagits fram i sammanband med den fördjupade översiktsplanen för centrala Nödinge. Dagvattenutredningen som tagits fram i sammanband med den aktuella detaljplanen beskriver under kapitel 7 att planerad golvnivå bör ligga på minst +2,7 för att minimera riskerna vid skyfall då detta kan resultera i stående vatten i området.

Utförandebestämmelsen som tillåter källare inom detaljplanen skall därför utgå. Vidare skall markanvändning för föreslagen pumpstation och eventuellt tillhörande ledning för dagvatten säkerställas i lämpligt läge för att undvika ovan nämnda översvämning av området.

Utformningsbestämmelsen som reglerar utkragande byggnadsdelar får ej inkräkta på u-områden inom planområdet. Byggnad får ej planeras i fastighetsgräns som gränsar mot u-område eller ledningsförläggning inom allmän plats. Bredd och läge för u-områden kan inte slås fast i detta läge och kommer att behöva justeras efter att de nya ledningarnas läge och djup detaljstuderats. Innan arbetet med detaljplanen fortskrider behöver ledningarnas läge och ledningslösning fastslås då det i nuläget finns tre alternativa ledningslösningar. Bredden på u-områdena ska tillåta säkra schakt i enlighet med AMA 17. Området som avsatts för parkeringshus i söder saknar u-område. Detta behöver åtgärdas och utrymme för de allmänna ledningarna skall säkerställas. Om u-område förläggs mellan planerat parkeringshus och bullerplank/vall/plank (m1 och m2) behöver avstånd hållas till såväl parkeringshus som skyddsanläggning (m1 och m2).

Vid planering och uppförande av ovan nämnda skyddsanläggning skall såväl befintliga som planerade VA-anläggningar tas i beaktning och hanteras med varsamhet. Skador som uppstår på dessa ledningar skall bekostas av exploatör.

Av planbeskrivningen framgår att det planeras för en ny huvudpumpstation för spillvatten väster om E45 i sydvästra Nödinge. Denna kommer inte att byggas ut i samband med aktuell detaljplan. Utbyggnad av denna planeras i det pågående projektet med ny överföringsledning till Rya-verket. Samordning krävs mellan detaljplanarbetet och den nya överföringsledningen såväl tekniskt som ekonomiskt och tidsmässigt för att säkerställa genomförandet av aktuell detaljplan då det planerade spillvattensystemet är avhängt på att den nya huvudpumpstationen väster om E45 är utbyggd och driftsatt.

Va-utredningen behöver uppdateras med flödesberäkningar för spillvatten utifrån ett möjligt scenario där spillvatten från Lilla-Edet ej kommer att anslutas till Rya-verket via Ale kommuns spillvattenanläggning. Efter beslut från GRYAABs styrelse behöver detta eventuellt även korrigeras i planbeskrivningen. Vid beräkningar av föroreningsgrad från de planerad p-husen har dessa förutsatt ha tak. Om dessa kommer ha parkering istället för tak behöver föroreningshalterna räknas om och rening krävs för dessa dagvattenflöden.

I planbeskrivningen står vidare att läsa att det åligger berörd exploatör att:
”genomföra och bekosta flytt av kommunala VA-ledningar inom området om deras läge behöver justeras med anledning av exploatörens byggnation”.

Det är inte möjligt att genomföra en flytt av befintliga ledningar då dessa behöver vara i bruk fram till dess att de nya ledningarna är uppförda. Detta måste därför justeras till omläggning av ledning istället för flytt av ledning. Här skall även tilläggas att exploatören har samordningsansvar vid omläggning och att detta ska ske i samråd med VA-enheten. VA-enheten skall ha en granskande och godkännande roll vid omläggningen av den allmänna anläggningen, och skall

även närvara vid start- och byggmöten. Det är önskvärt om det vid flera exploatörer i området samordnas så att samråd sker via en part.

Om det beslutas att en ny spillvattenstation behövs för att genomföra detaljplanen måste kostnadsansvaret för denna fastslås då behovet av den kan härledas till konflikten mellan det i söder planerade P-huset lokalisering och befintligt ledningssystem.

VA-enheten vill även påpeka att tillstånd behöver sökas för de tillkommande ledningarna från den i norr planerade pumpstationen. Detta är en tidskrävande åtgärd som behöver påbörjas tidigt i projekteringsprocessen.

Det är eftersträvansvärt om ett avstånd om minst 50 meter hålles mellan bebyggelse och den befintliga pumpstationen i planområdets södra del.

I det vidare arbetet behöver även kostnadsansvar för dagvattenpumpstationen samt om denna är en förutsättning för genomförandet av detaljplanen.

Kommentar:

Planbestämmelser har förts in på plankartan att dagvatten ska infiltreras och/ eller fördröjas både inom kvartersmark innan det kopplas in på det kommunala ledningsnätet samt på allmän plats (gator och torg). Ett gestaltungsförslag för de allmänna platserna har tagits fram där dagvatten föreslås bli en synlig komponent i gestaltningen genom att ombänderta dagvatten i regnrabatter och planteringsytor. Detta föreslås studeras mer i detalj vid en förprojektering under hösten 2021.

En skyfallsutredning har tagits fram inför granskningen och i enlighet med denna så föreslås en skyfallsstråk/ skyfallsdike på den västra sidan av Nödingevägen. Detta stråk behövs då det framförallt är Nödingevägen som drabbas av höga vattennivåer. Även en pumpstation för dagvatten föreslås

Skyfallsutredningen visar att med ovan föreslagna åtgärder så drabbas inte de planerade bostadskvarteren av höga vattennivåer. Källare föreslås fortsätta vara möjligt men plankartan har kompletterats med planbestämmelse om att källare ska utformas med vattentät konstruktion och att öppningar ska utformas översvämningsskyddade.

Synpunkt om utkragande byggnadsdelar över u-områden noteras.

Område för parkering i södra delen av planområdet har kompletterats med u-områden. Synpunkt om att huvudpumpstation för spillvatten kommer byggas ut genom projektet med nya överföringsledning till Ryaverket och att samordning krävs mellan dessa projekt noteras.

Planbeskrivningens text om flytt av ledningar har reviderats till ” omläggning av ledningar”.

18.Sektor arbete, trygghet och omsorg

Sektor arbete, trygghet och omsorg ser positivt på planförslaget då det på flera sätt möter behov som sektorn har.

Planförslaget bedöms enligt planbeskrivning vara positivt ur ett äldreperspektiv då nya bostäder nära service och kommunikationer skapas. Även ur tillgänglighetsaspekt bedöms planförslaget positivt.

Behovet av lägenheter är stort för flera av sektorns målgrupper. Sektorn föreslår att kommunen ställer krav på att ett antal lägenheter avsätts till sociala kontrakt eller motsvarande av de planerade hyresrätterna.

Även kommunens hus som planeras blir positivt för sektorn som i och med detta får möjlighet att samla personal som idag är placerade på olika kontor i Nödinge och Alafors. Flera av nuvarande lokaler har bristfällig arbetsmiljö, vilket ytterligare stärker behovet av nya lokaler.

Förutom detta, så har sektorn behov av lokaler för till exempel daglig verksamhet där lokalisering i anslutning till kollektivtrafik är en viktig faktor.

Kommentar:

Synpunkterna noteras

19.Säkerhetsenheten

Trygghets- och säkerhetsperspektiv:

Om planområdet bebyggs bör stor hänsyn tas till trygghets, säkerhetsaspekterna tidigt i processen, inte minst då centrala Nödinge i flera kartläggningar och medborgardialoger pekats ut som otryggt. Trygghetsaspekterna kommer därför vara särskilt viktiga i genomförandefasen vid utformningen av fysiska miljöer och ska användas för att öka områdets attraktionskraft och den upplevda tryggheten.

Platsens identitet och framtoning samt kopplingar och flöden till och från platsen liksom platsens funktionalitet, tillgänglighet och kommunikationer samt vilka aktiviteter och mötesplatser det finns för olika målgrupper ska vara väl genomtänkt. Syftet är att öka naturliga flöden av människor i olika åldrar och med olika bakgrunder dygnet runt och möjliggöra för spontana möten över generationsgränserna samt därigenom minimera risken för brottslighet och missbruk, brott och otrygghet genom att stärka känslan av social kontroll, identitet och tillhörighet.

Möten och kontakter mellan människor är viktiga att få till eftersom befolkade miljöer ofta upplevs tryggare än tomma och öde plaster. Platser som är attraktiva och riktade till olika ålders- och målgrupper skapar större flöden av människor och på så sätt fler ”ögon längs gatan”, vilket höjer känslan av upplevd trygghet och gör att en känner sig säkrare.

I syfte att skapa en sammanhängande småstadsstruktur med en god social miljö och finna en god helhetslösning med bra balans mellan det allmännas och de enskildas intressen är det viktigt att tidigt i planeringsprocessen arbeta kunskapsbaserat då byggnationen är omfattande. Ett bra sätt att få en fingervisning i den delen är att bjuda in olika fokusgrupper (boende i området, särskilt kvinnor och barn och unga) och invertera deras synpunkter gällande utbudet av mötesplatser m.m. Det är samtidigt viktigt med en god mix av olika boendernalternativ i form av både hyresrätter såsom bostadsrätter samt lägenheter i olika storlekar med både, 1:or, 2:or, 3:or, 4:or och 5:or för goda sociala miljöer.

Området är beläget nära både flera förskolor och skolor samt grönområden och lek-ytor vilket är positivt utifrån ett socialt- och ett barnperspektiv.

Bra belysning i området är avgörande för känslan av trygghet hos de boende och besökande så att det inte uppstår mörka partier, som upplevs som otrygga och skapar olustkänsla att vistas på. En jämn avtonande belysning med god färgåtergivning, som inte bländar och gör att man ser de ansikten man möter önskas. Den sortens belysning minimerar risken för att starka kontraster och mörka partier uppstår samt stärker känslan av upplevd trygghet. Hänsyn bör tas till gatubelysningens positionering och spridning i området samt att det inte skymms av växtlighet

såsom träd (*viktigt att träden inte placeras för nära lyktstolparna t.ex.*). Särskilt viktigt i gångar, passage och gång- och promenadstråk i området.

Området runt Ale Torg är vältrafikerat och i närheten av Ale kulturrum. Den delen av Klöverstigen som är vänd mot Ale Torg är relativt öde som det är idag. En betydande ökning av trafiken i hela området runt Ale Torg längs Nödingevägen, Vitklövergatan och Rödklövergatan, Norra Kilandavägen som med undantag för Vitklövergatan redan är hårt trafikerade är att ta i beaktande. En del av hastighetsdämpande åtgärder har redan gjorts i det stora området vilket är positivt men kan behövas fler åtgärder i form av t.ex. behovet av extra skyltning m.m. i syfte att minimera risken för olyckor. Det är samtidigt viktigt att ta hänsyn till ljudnivåerna särskilt för de boende i de höga byggnaderna längs med Nödingevägen som ligger parallellt med pendelstråket och E45 samt finna smarta lösningar (*bullerskydd*) för de boende i just dessa byggnader, som tjänar som bullerskydd för resten av området.

Klimatanpassningsperspektiv

Säkra det föreslagna detaljplaneområdet mot kommande klimatförändringar:
(se vidare Ale kommuns energi och klimatstrategi)

Ex:

- Höga vattenflöden
- Skyfall
- Värmeböljor
- Skred
- Extremt snöfall

Beredskaps- och totalförsvarsperspektiv

Värdera behovet av att utifrån det förändrade säkerhetspolitiska läget i vår omvärld, säkra liv och hälsa (värna civilbefolkningen), samhällets funktionalitet samt miljö och hälsa. Vidare är det kommunens roll att bedriva kommunikation med allmänheten före samt under ett skede där det råder höjd beredskap. Detta kan ske genom att man studerar och värderar behovet av:

- Skyddsrum
- Säkra kommunikationer

Resilienta försörjningssystem

Utifrån hur omvärlden förändras och det geografiska ansvarsområdet som kommunen har, är det av vikt att i planeringen det värderas behovet av en robust infrastruktur.

Som exempel:

- Säkra vattenleveranser, kan göras genom att dubbla V/A ledningar används
- Säkra el leveranser, kan göras genom att dubbla kraftledningar används
- Säkra de elektroniska kommunikationerna till/inom området

Kommentar:

Som beskrivs i yttrandet så är trygghetsfrågorna särskilt viktiga i genomförandefasen. Detaljplanen möjliggör utbyggnation av nya bostadskvarter med centrumverksamhet i bottenvåning, kontor, parkeringsbus samt gator, torg och torggator. Frågor som innehåll, identitet och aktiviteter mm kommer identifieras och förtydligas i kommande projekteringsarbeten. Genom att bebygga platsen, Ale torg, kommer fler människor att befolka platsen och röra sig på torg, gator och gång och cykelvägar. Det kommer bli fler byggnader som har fönster ut mot de aktuella platserna och i detaljplanen möjliggör vi ytor där människor kan mötas och vistas på. Allt detta skapar

förhoppningsvis en större trygghet i området och minskar riskerna för brott och missbruk. Ytterligare dialog kring detta föreslås hållas inför kommande projektering av offentliga platser.

I en detaljplan kan vi inte styra bostädernas upplåtelseform och inte heller lägenhetsstorlekar. Området kommer dock bebyggas av både bostadsrätter och hyresrätter.

Synpunkter om belysning noteras och kommer hanteras i projekteringskedet. Vad gäller buller så kommer ett kombinerat buller och riskskydd att byggas längs E45 och bostäderna i kvarteren närmast E45 kommer utformas som genomgående lägenheter för att klara bullerriktvärden.

En skyfallsutredning för planområdet har genomförts sedan samrådet och den visar att Nödingevägen, liksom den är idag, kan komma att drabbas av höga vattennivåer vid ett skyfall. Utredningen föreslår två åtgärder för att hantera detta och det är dels en pumpstation som ska kunna pumpa ut dagvattnet till älven om vattennivåerna blir för höga så att självfall inte fungerar samt ett skyfallsdike/skyfallsled på den västra sidan om Nödingevägen som ska leda vattnet ner mot Hållsdammsbäcken.

En geoteknisk undersökning för området har utförts och där har risker för skred undersökts. Området närmast Hållsdammsbäcken har fått belastningsrestriktioner i förslag till detaljplan.

Några krav på att anordna skyddsrum inom den aktuella detaljplanen har ej diskuterats och säkra kommunikationer eller att skapa en robust infrastruktur i form av dubbla el och vattenledningar är inte heller en fråga för detaljplaneskedet.

20. Utvecklingsenheten

Hållbart resande

I planbeskrivningen hänvisas till kommunens gamla energi- och klimatplan. I dec 2019 antog kommunfullmäktige en ny Energi- och klimatstrategi. Ett av strategins fyra fokusområden är hållbara transporter med målet att minska utsläppen från transporter med 80 % till år 2030. För att vi ska nå dit krävs kraftfulla och modiga åtgärder. I den fysiska planeringen skapas förutsättningarna för Aleborna att transportera sig klimatsmart och detta är förutsättningar som kommer finnas kvar en lång tid fram över. Ett samhälle som uppmuntrar till hållbara resvanor bidrar också till bättre hälsa och en mer levande stadsmiljö.

Nödinge är en ort med mycket god potential för cykling och här finns möjlighet att verkligen påverka invånarnas resvanor. För att öka gång och cykling är det viktigt att det är gont, attraktivt och säkert. Balansen mellan olika färdmedel är viktig – det måste vara smidigare att färdas med gång och cykel än med bil.

En säker och attraktiv cykelparkering är en av de viktigaste åtgärderna för att öka cyklingen till och från pendeltågsstationen. Cykelparkering bör ske i direkt anslutning till pendeltågsstationen och det bör finnas möjlighet att parkera cykeln i ett låst cykelgarage och inte bara gatuparkering.

Cykelgaraget kan förslagsvis inrymmas i bottenvåningen på Kommunens hus. Cykelparkeringen som föreslås intill parkeringshuset i planområdets södra del är inte i anslutning till någon målpunkt för cyklister och kan därför inte anses vara en lämplig placering. Platsen inrymmer enbart parkeringshus och det finns inga bostäder vilket kan göra att platsen upplevs som otrygg och osäker att parkera sin cykel på.

För att öka cyklingen är det också viktigt att skapa ett fritt och säkert flöde för cyklisterna. Planförslaget innehåller många bilpassager över gång- och cykelvägar och det ser ut som att

cykeltrafiken leds runt vissa kvarter. Ett cykelstråk behöver vara gent för att vara attraktivt - cyklisten väljer närmsta vägen.

Inom planområdet finns idag en snabbbladdstation för elfordon. Någon ny plats för snabbbladdstationen saknas i planförslaget.

Social hållbarhet

Centrala Nödinge har i flera kartläggningar och medborgardialoger pekats ut som otrött av, framför allt, kvinnor i olika åldrar. För att öka andelen som upplever trygghet i området, samt verka för ett mer jämställt samhälle bör kvinnor i olika åldrar bjudas in för att medskapa kring vilka åtgärder som skulle kunna bidra till ökad trygghet i området (exempelvis särskild belysning). Tryggheten i området kan också komma att påverkas i genomförandefasen där trygghetsaspekten är viktigt att beakta med hänsyn till att området ska fungera och vara tryggt och säkert under utbyggnadstiden.

I arbetet med Ale i 360 grader har vikten av det mänskliga mötet diskuterats. I planen omnämns möjligheten och ambitionen att skapa multifunktionella lokaler som kan nyttjas av olika aktörer vid olika tillfällen, eller delar av lokaler som kan nyttjas gemensamt, till exempel för civilsamhällets organisationer – vilket ses som positivt. Expeditionen i Ale i 360 grader har också uttryckt vikten av att hitta möjligheter för kravlösa naturliga möten, likt parkbänkar och samlingsplatser.

Centrala Nödinge är ett område som i förhållande till östra och södra Nödinge är socioekonomiskt utsatt. I planen är det viktigt att inte skapa barriärer eller begränsningar till befintligt bostadsområde (Klöverstigen).

I planförslaget nämns att planen inte riktas specifikt till barn eller unga men att de dock kommer att bo och besöka området tillsammans med vuxna. Vi anser att ett barnperspektiv är viktigt i området - bygger vi ett område som är bra för barn, är det även bra för övriga i befolkningen. För att följa barnkonventionen är det extra viktigt att inkludera barn och ungdomars syn på förslaget.

Kommentar:

Synpunkt om Energi och klimatstrategi noteras och planbeskrivningen har reviderats. I arbetet med detaljplanen för Nödinge Centrum och tidigare skissarbeten stort fokus på gång och cyklist. Att angöra till Nödinge C med cykel kan man göra från flera håll. Dels kommer det finnas en cykelväg längs Nödingevägen, liksom idag. Denna föreslås dock breddas med en två meter bred gångväg för att ytterligare förbättra framkomligheten. Genom Nödinge Centrum, från pendeltågsstation österut mot Da Vinci föreslås cykelvägen passera ett antal olika torgytor samt över Vitklövergatan, innan cykelvägen leds in mot Vitklövergatan och vidare in i Nödinge. Cykelpassager över vägar mm föreslås utformas upphöjda och att cyklist och gångare har företräde framför bilen. Detta kommer studeras mer i detalj i kommande projektering.

Plats för cykelparkering kommer finnas på flera platser i nya Nödinge centrum i anslutning till torg och torgstråk. Cykelparkering för pendlare föreslås kunna lösas på flera platser om behov finns. Både i anslutning till pendeltågsstationen väster om bygggrätt för kontor men även i anslutning till pendelparkeringen i södra delen av planområdet.

Laddstationer för elfordon kommer finnas inom området. Detta regleras i Plan och byggförordningen, enligt nya regler sedan mars 2021, att vid bostadshus med mer än 10 parkeringsplatser ska laddinfrastruktur förberedas till samtliga platser och för andra byggnader med fler än 10 bilplatser ska laddinfrastruktur förberedas till minst

20% av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt byggas. Det är inget vi kan styra i en detaljplan med kommer att utredas vidare i projektering och byggskede.

I Nödinge Centrum har flera medborgardialoger hållits under tidigare utredningsarbeten. Inom ramen för detta detaljplanearbete har ingen ytterligare medborgardialog hållits förutom samrådsmötet. Hur trygghetsaspekten ska beaktas under utbyggnadsskedet är en viktig synpunkt som i det här skedet noteras men som kommer bli aktuell när projektering och byggsamordning påbörjas.

Inom de torg och torgstråk som detaljplanen möjliggör kommer många olika ytor med sittmöjligheter, mindre aktivitetsytor och samlingsytor att skapas.

Övriga synpunkter noteras.

21.Kommunala pensionärsrådet (KPR)

Allmänt

Vi avråder bestämt enl förslaget till att bygga lägenheter som skulle komma att finnas i en mycket bullerrik miljö. Vi föreslår att den föreslagna bostadsbyggnaden flyttas och uppförs på ett område med en lägre bullerpåverkan. Om mot förmodan den planerade bostadsbyggnaden ska vara kvar föreslår vi att betydande insatser ska göras för att hitta lösningar på att minska ljudet vid källan. Vid planering för och byggande av bostäder är omsorgen om människors hälsa en viktig utgångspunkt. Buller är en av de faktorer som påverkar människors hälsa och möjligheter till att ha en god livskvalitet.

För kommunen blir det ett konkurrensargument att ha tysta lägenheter i sitt bestånd. Enligt Boverkets byggregler ska byggnader dimensioneras och utformas med hänsyn till förekommande bullerkällor och så att uppkomst och spridning av störande ljud begränsas i trafiknära lägen.

Bullerfrågan

Vi efterlyser ett antal frekvensanalyser, bland annat inom området 31,5 Hz — 200 Hz, på samma sätt som det har presenterats från olika ljudkällor. Våra synpunkter i detta remissyttrande behandlar bullerfrågan och de ljudnivåer som vi anser ska gälla inomhus i lägenheterna i den planerade byggnaden. I det presenterade underlaget saknas det uppgifter om vilka ljudnivåer inomhus i bostäderna som blir effekten av ljudtrycket på byggnadens utsida. Som underlag för våra synpunkter utgår vi från bl a: ”Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus”, ”Hälsoeffekter av buller och höga ljudnivåer”, Boverket och ”Vägledning om buller inomhus och höga ljudnivåer

FOHMFS 2014:13

Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus Beslutade den 2 januari 2014
I dessa allmänna råd ges rekommendationer för tillämpningen av 9 kap. 3 § miljöbalken (1998:808) vad gäller buller inomhus.

Enligt Boverkets byggregler ska byggnader dimensioneras och utformas med hänsyn till förekommande bullerkällor och så att uppkomst och spridning av störande ljud begränsas.

Negativ påverkan av buller

Buller är enkelt uttryckt oönskat ljud, dvs ljud som människor känner sig störda av. Buller och höga ljudnivåer är ett utbrett miljöhälsoproblem som påverkar många människor i Sverige, både barn och vuxna. Buller och höga ljudnivåer påverkar människors hälsa på olika sätt beroende på vilken typ av buller det gäller, vilken styrka och frekvenser det innehåller, hur det varierar över tid och vilken tid på dygnet det uppstår. Buller kan medföra sömnstörningar och öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar såsom hjärtinfarkt och stroke. Buller kan även inverka på talförståelsen och kommunikationen, försvåra inlärning och ge sämre prestation. Höga bullernivåer kan också bli ett hinder för god livskvalitet genom att aktiviteter, vila, avkoppling eller sömn störs. Störningsupplevelsen blir också starkare om ljudkällan inte syns för den som berörs.

Sömnstörningar

Buller nattetid kan få omedelbara effekter på sömnen och påverka välbefinnandet dagen efter. Det kan också få negativa hälsoeffekter om sömnstörningen kvarstår en längre tid. Det finns ett statistiskt säkerställt samband mellan den maximala ljudnivån i sovrummet och risken för att vakna. Ljudnivån där risken för att börja vakna var generellt 33 – 38 dB LAmax . Studier har visat att sömnstörningar negativt kan påverka den psykiska hälsan och immunförsvaret.

Långvarig exponering av buller orsakar långvarig stress och sömnstörningar.

I Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus rekommenderas ekvivalent ljudnivå 30 dBA och maximal ljudnivå 45 dBA i bostäder.

Lågfrekvent buller

Lågfrekvent ljud definieras som buller, hörbart inom frekvensområdet 20 – 200 Hz.

Lägre frekvenser ligger utanför det mänskliga hörselintervallet och känns snarare som vibrationer än som ett hörbart ljud. Lågfrekvent ljud är mycket svårt att vänja eller avskärma sig från.

Speciellt med lågfrekvent ljud är att det tar sig igenom väggarna utan att det går att hindra detta på samma sätt som gäller för högre frekvenser. Lågfrekventa ljud som kan påverka människors hälsa kan t ex komma från dieselmotorer, lastbilar, bussar och arbetsfordon.

Olika fallstudier visar att vanliga symtom är huvudvärk eller en tryckkänsla över huvudet, trötthet, irritation och illamående. Lågfrekvent ljud är mer störande än ljud utan lågfrekvent innehåll.

Studier av sömnpåverkan visar att lågfrekvent buller påverkar sömnens återhämtande inverkan och påverkar hormonell dygnsrytm. Dessutom i samband med högt blodtryck.

Särskilda riktvärden för barn

Barn har oftast inte lika stor kunskap som vuxna om hur buller påverkar dem.

De har heller inte samma förutsättningar att skydda sig och betraktas därför som en särskild riskgrupp vad gäller hörselskador. Lätta bullerskador vid ung ålder kan ge ett sämre utgångsläge inför kommande åldersrelaterade hörsselförsämringar. Detta är en viktig aspekt för att skydda barn och unga från potentiellt hörselskadande exponering, så långt det är möjligt, och därför finns det **särskilda riktvärden för barn** när det gäller höga ljudnivåer. Om barn under 13 år har

tillträde till lokalerna gäller de lägre riktvärdena i Folkhälsomyndighetens allmänna råd om höga ljudnivåer.

Kommentar:

Området i vid Ale torg har i den fördjupade översiktsplanen pekats ut som ett område som behöver förtätas med bostäder, centrumverksamheter, kontor etc. Området är mycket bullerstört och idag finns inte heller något bullerskydd längs E45 framför den aktuella platsen. Till planförslaget finns en bullerutredning som tittat på både befintliga nivåer och hur dessa kommer bli för planerad bebyggelse samt hur detta förhåller sig till gällande riktlinjer. När vi arbetar med planering så tittar vi alltid på hur man ska klara utomhusnivåer och det är alltid en förutsättning att bullerriktvärden inomhus ska klaras.

I detaljplanen föreslås ett bullerskydd längs E45, detta måste placeras så nära bullerkällan som möjligt för att vara effektivt. För de bostadskvarter som planeras närmast E45 kommer byggas som slutna kvarter ut mot E45 och med genomgående lägenheter, vilket innebär att de kommer ha tillgång till en tyst sida in mot gården.

Genom att placera bostads och kontorsbebyggelsen som en ”skärm” mot E45 skapas en bullerskyddad gågata mellan den planerade bebyggelsen och den befintliga handelslängan och även ett mer bullerskyddat torg som kommer omges av lokaler med olika innehåll. Genom att gå vidare med detta förslag är vår bedömning att vi skapar en mer trivsam och attraktiv vistelsemiljö i Nödinge centrum.

22.Ale torgs företagarförening

- Inga bostäder mot 45:an, Tillgängligheten för konsumenter kommer att försämrans då bostäder blir skyltfönster mot E45
- Inga bostäder mot 45:an, Synlighet för konsumenter kommer att försämrans då bostäder blir skyltfönster mot E45
- Bullernivåerna – hur blir dom för bostäderna?
- Kommunhuset, Flytta kommunhuset till Bättre Bil/Börjessons mark
- Markparkering, Avsaknad av markparkeringen kommer att ge ett mindre kundunderlag
- Markparkering, Vad har hänt med den tilltänkta markparkeringen vid gamla Frukthuset, ICA fick inte bygga där tidigare???
- Markparkering, Lämna ett bostadskvarter till markparkerin
- Varutransporter, Hur löses varutransporter till butiker i bostadskvarteren
- Farhåga, Nödinge centrum byggs för småskalig handel, ICA Systembolaget och Apoteket sedan smått
- Farhåga, Det passar inte små heller; ”Hål i huvudet”
- Farhåga, Kommer tappa kunder från Alafors, Nol och landsområdena
- Farhåga, Närhandel - inga kunder utifrån
- Uppmaning, Tänk Till!!
- Uppmaning, Jämna gamla handelshuset med marken o bygg nytt med samma hyror
- Uppmaning, fräscha till gamla handelshuset
- Uppmaning, parkeringar nära alla butike.
- Uppmaning, Gamla Handelshuset, Se till att handelsgatan blir bred, solig o luftig

Kommentar:

Ale kommun har medverkat vid möten med Ale torgs företagarförening och många av dessa frågor har diskuterats men kommer också behöva diskuteras mer tillsammans med fastighetsägarna.

Eftersom bostäder planeras på den befintliga parkeringsytan så blir skyltning och annonsering av verksamheterna en viktig fråga. Nya parkeringsplatser kommer byggas i huvudsak i parkeringsbus och en mindre del som markparkering. Tillgång på parkeringar för verksamheter och handel bedöms vara god även i framtiden. På

parkeringshusets fasad som vetter mot cirkulationen och E45 finns goda möjligheter att annonsera vilka verksamheter som finns inom området.

I detaljplanen föreslås ett bullerskydd längs E45 och de bostads kvarter som planeras närmast E45 kommer byggas som slutna kvarter ut mot E45 och med genomgående lägenheter, vilket innebär att de kommer ha tillgång till en tyst sida in mot gården.

Genom att placera bostads och kontorsbebyggelsen som en "skärm" mot E45 skapar en bullerskyddad gågata mellan den planerade bebyggelsen och den befintliga handelslängan och även ett mer bullerskyddat torg som kommer omges av lokaler med olika innehåll.

Synpunkten om placering av nytt kommunbus noteras men var kommunhuset ska placeras har inte varit en fråga i detta planarbete utan är ett separat politiskt beslut.

Fastighetsägarna har tillsammans med kommunen diskuterats hur parkering inom området ska lösas på bästa sätt. Planen möjliggör markparkering framför bostads kvarteren, det kommer även finnas långsgående parkeringar på de nya stickgatorna men den huvudsakliga parkeringen både för bostäder, handel och andra verksamheter samt kontor kommer ske i parkeringshus.

Fastigheten där grönsakshuset tidigare låg är nu med i planförslaget och där skapas en byggrätt för centrumändamål för att möjliggöra en flytt av McDonalds.

Leveranser till nya butiker i bostads kvarteren avses ske genom att tillåta transporter (och sophämtning) på den nya gågata och torg. Eventuellt kommer detta regleras till att ske vid vissa tider.

Övriga synpunkter om vilka verksamheter som kan bli aktuella, upprustning av den befintliga handelslänga osv är inte en fråga för detaljplanarbetet men har noterats och skickats vidare till fastighetsägaren.

23. Näringslivsrådet

Aletorgs företagsförening ställer sig positiva till det nya förslaget vilket är en viktig aspekt för hela NR.

- Den oro som föreligger gäller parkeringshusen och dess effekter på handeln.
- Näringsidkare har hört sig för med sina kunder och vissa av dessa har uttryckt att de kommer att undvika att åka till Ale Torg om de tvingas parkera i Parkeringshus.
- Det fanns en tanke kring att omvandla marken som den tidigare fruktbutiken stod på till markparkering men det finns inte med i det nya förslaget vilket är negativt enligt rådet.
- Det är av vikt för näringsidkare kring torget att parkering är gratis.

Kommentar:

Noteras

24. Ale Optik

Vi tycker att det nya förslaget är dåligt, då det blir instängt för butikerna och för mycket bostadshus

framför. Butikerna bör ligga närmast motorvägen både pga att det blir öppnare intryck allmänt och för butikerna, plus mer oväsen för bostadshusen från motorvägen annars.

Kommentar:

Noteras

25. Alfredssons trafikskola

Jag med flera företagare bedriver verksamhet på torget. Handläggning/information om stängning, rivning, utveckling varför är det så tyst. När Alebyggen/Ale exploatering, exploatera fastigheten var fastighetsägare tydliga med information planering. Mycket transparent fanns. En mycket bra dialog och "proffsig" mellan byggherre företagare om utvecklingen på Ale torg. Vad är det som händer? Visst ska det byggas bostäder men det förslag som ligger "saknar ord". Håller med Ole Skoglund skrivelse i Ale kuriren. Ni tjänstemän och politiker i Ale kommun, tänka om och lyssna på företagarna i Ale torgs företagarförening, det finns inte ett möte om vad vi tänker hur vi vill. Hur tror ni politiker, tjänstemän att företag vill satsa i Ale med sådan hantering. Har man tagit upp en fråga om torget fel forum har man fått som svar från BALDER SOM FASTIGHETSÄGARE VA HAR DOM GJORT FÖR ATT UTVECKLA TORGET INTE ETT SKIT SEN BALDER TOG ÖVER bara betala hyror, jag fick köpa sopkvast skyffel bara för att hålla rent framför lokalen fattar inte att Ale kommun befattar sig med Balder.

Lär er , varför sålde ni till Balder ex Bohus centrum kört i botten nu har Ale byggen köpt det tillbaka . Ska det bli likadant med Ale torg ?? Visst har handel ändrats men tänk till utveckla till något positivt spring inte Ica: s ärende se helheten det som var tanken med torget varje hundra lapp som hamnar i kommun gynnar kommun eller har ni glömt det.

ps det finns hur mycket mark som helst öster ut mot Ryd, bygg där för orklas varför bygga bostäder på torget buller, p- hus. Vad kostar det vem ska betala, nä riv upp hela planeringen om torget och tänk till. Balder vill bygga lägenheter på torget fundera varför eller är det (?? gissa) som ligger bakom nånting är det. Jag vill ha en förklaring varför det inte kommunen informerar bättre verkar som samråd sker i tystnad. Frågor:

1. Vad ska vi bedriva verksamhet under byggtid
2. Hur är tillgängligheten till torget under byggtiden
3. Ska man lägga ner verksamheten mm finns många funderingar

Kommentar:

Synpunkterna noteras och har delgivits fastighetsägarna. Utveckling av Nödinge Centrum har pågått länge och många olika strukturstudier och skissförslag har tagits fram. Underlag för denna detaljplan har tagits fram tillsammans med fastighetsägarna Balder samt Peab/ Alebyggen som har en markanvisning på del av området. Kommunen har medverkat vid informations och dialogmöten med näringsidkare/ affärsinnehavare men till stor del förs den dialogen utan kommunens medverkan. Hur tillgängligheten till torget kommer lösas är för tidigt att svara på men byggnation kommer ske etappvis och tillgänglighet till befintliga verksamheter anses bibehållas.

26.OK-Q8 AB

OK-Q8 AB äger fastigheten Nödinge 38:17 i Ale kommun och bedriver där verksamhet i egen regi och lämnar följande synpunkter. Förslagen placering är synnerligen olyckligt vald, eftersom den skulle omöjliggöra fortsatt verksamhet för OKQ8 på platsen. Området för pumpstationen inkräktar på asfalterad ytan med 4-5m. Läget hamnar mitt i tankbilens uppställningsplats och körväg, vilket skulle innebära att drivmedelsleveranser inte kan ske. Placeringen är vid den "farligaste" punkten på en drivmedelsanläggning, alldeles intill tankbilens lossningsplats . Denna är vald så att tankbilen enkelt ska kunna komma dit, utan att behöva backa och dessutom vara uppställd i flyktriktning, om det skulle uppstå behov av att snabbt lämna platsen. Det är också i detta område som anläggningens cisterner är placerade och det är inte osannolikt att de skulle hamna i konflikt med pumpstationens installationer.

Avståndskraven enligt MSB's Handbok "Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer" <http://www.msb.se/sv/publikationer/hantering-av-brandfarliga-gaser-och-vatskor-pa-bensinstationer-handbok-mars-2015/> är inte uppfyllda.

Pumpstationen torde klassas som en B-byggnad, dvs en byggnad där människor vanligen inte vistas (t.ex. fristående förråd, garage) eller objekt med låg brandbelastning. MSB' s avståndskrav mellan centralpåfyllning och B-byggnad är 9 m och i förslagen placering ca 7 m. (För förrådsbyggnad med stor brandbelastning gäller 12 m)

Föreslagen placering vid anläggningens in/utfart skapar även otydlighet för trafikanterna och är därför mindre lämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt. På grund av ovan redovisade skäl rekommenderar OKQ8 att alternativa placeringar utreds, två möjliga alternativ ges i bilaga 1.

Kommentar:

Synpunkterna noteras och detaljplanen har efter samrådet reviderats och byggrätten för avloppspumpstation har lagts till på plankartan precis norr om Balders parkeringshus, E₂ på plankartan.

27. Yttrande utan angiven adress

All den fina utsikten över älven o naturen på andra sidan försvinner och detta är mycket beklagligt för den är vacker o unik för Nödinge samhälle. I framtiden med det nya centrumet ges det inte någon chans till att se solnedgången som vi har kunnat göra förut. Allt är förtätat, stängt och tråkigt, är det bara pengar o hyresinkomster som räknas?

Öppna åtminstone upp genom att ta bort ett av de stora husen och gör det till ett stort öppet grönområde och kanske ett litet vattenland till barnens glädje, som det är nu finns ju ingenting att glädjas åt, bara affärer o något kondis och sånt har vi ju redan.

Olle Skoglund har bra idéer men det är ju ni för stolta att erkänna. (jag var på ett ortsmöte i skolan och där blev Olle Skoglund ombedd att vara tyst av stadsarkitekten) så det är ju lätt att förstå att Olles förslag inte har en chans. Olle är en Alebo och känner för Nödinge men så tycks inte folket bakom denna detaljplan vara.

Som närmsta grönområde nämner ni bobollsplanen, konstigt eftersom den ska ju också bebyggas med ganska höga hus och parkeringsdäck enligt FÖP.

EN stadspark ska det visst bli men den ska ju omgärdas med höga hus, den blir säkert välbesökt och sedan som pricken över allt kommer de 10 höghusen och tar en stor del av en mycket vacker skog och alle". Många säger som Olle Skoglund, gör om och gör rätt, fast folk tycker inte det är någon idé att komma med åsikter för ni bryr er inte trots de s.k samråden där våra åsikter ska höras. Vi får överklaga men om det ändras på något så är det Mark o miljödomstolen som har lyssnat på medborgarna, inte kommunen.

Nu har jag lämnat en del åsikter om det nya centrumet, ni ville ha in åsikter sas det av Tyrone i Alekuriren, hoppas att det finns något bakom hans önskan.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Detaljplanen för Nödinge centrum möjliggör förtätning av både bostäder och lokaler för verksamheter. Den slutna kvartersstrukturen innebär också möjlighet att skapa mer bullerskyddade offentliga platser som gågata och flera torg. I planförslaget för Nödinge centrum så föreslås förutom de nya bostadskvarteren även två nya torg och en gågata/handelsgata. Gestaltungsförslaget för dessa nya gator och torg finns som än så länge endast som ideskisser, eftersom exakt utformning av dessa inte styrs i detaljplanen, och är ännu inte projekterade. I dessa finns både torgytor med mötesplatser, sittplatser, planteringar och vattenlek samt ett ännu mer grönt torg (eller minipark) på platsen framför Ale kulturrum med mer planteringar, grönytor, lektytor, vattenlek

etc. Ale kommuns bedömning är att dessa nya platser kommer bli mycket värdefulla både för den befintliga som den tillkommande bebyggelsen i Nödinge.

Övriga synpunkter noteras.

28. Boende på Ekorstigen 9 i Nol

Det var ett omfattande och på filmen tjugigt framtidsförslag, mycket arbete måste ju vara nedlagt på detta. Ale torg med affärer och parkering fungerar väldigt fint idag även för oss som bor en bit därifrån och kan ta bil och handla där. De flesta vecko- och månadsinköp klaras här, med viss komplettering i Älvängen av ex järnhandlare. Det liggande förslaget har "övervikt på för hög och för tät byggnation" i detta område vilket i kombination med slopande av smidig parkeringslösning kommer att innebära en flykt från Ale Torg av de som inte bor i området.

Risk finns för en utarmning av affärsverksamheten till endast enstaka lite udda butiker av närservicekaraktär. Då blir området endast till för de kringboende som snart tröttnar på att gå runt bland de höga och instängda husen. Alla nyinflyttade lite längre bort i ex Vimmersjöområdet kommer att handla söderut eller i Kungälv eller Älvängen. Stor risk för "gettoområde" tillsammans med Klöverstigen. Försök glesa ut, behåll p-platser i gatuplan och flytta ut framför allt bostäderna sidledes och utmed vägen mot Vimmersjön!

Kommentar:

Noteras

29. Yttrande utan angiven adress

Skall fria parkeringsplatser tas bort för ett avgiftsbelagt parkeringshus. Då slutar många med mig att handla i Nödinge.

Då blir det Bäckebo, Kungälv eller Älvängen med fria parkeringsplatser.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Detaljplanen reglerar inte om parkeringsplatserna är avgiftsbelagda eller inte. Utgångspunkten har dock i planarbetet varit att antalet parkeringar för handel inte ska bli färre och att de ska vara lätta att angöra. Det är antalet parkeringar för bostäder/ kontor etc som föreslås minska och möjligen avgiftsbeläggas. Avgiftsregleringen är inget som styrs i en detaljplan.

30. Yttrande utan angiven adress

-Att rädda Nödinge, som många politiker har som mantra, kan inte ligga i alla medborgares i Ale intresse.

-Nödinge är ett samhälle där ni låtit plöja ner 1 500 000 000 kr under 15 år. Som invånare i Ale kommun funderar man på vad övriga kommuner fått under dessa 15 år?

-Jag har läst utredningen om placering av ett kommunhus i Nödinge, jag blev bestört av att utredarens utgångspunkt var att huset skall ligga i Nödinge!

Detta är den sämsta "icke utredning" jag läst. Den är rena skämtet! Gör om och låt en seriös utredare göra den!

-För alla invånare i norra Ale kommun innebär detta att man måste byta från buss till tåg i Älvängen för att komma till Nödinge. Dessutom stannar inga regiontåg i Nödinge, vilket försvårar rekryteringen av medarbetare från Trestadsområdet.

- Dessutom instämmer jag till fullo i Olle Skoglunds artiklar i Alekuriren nr 28 o 29 år 2020,
- Nöj er med den centralort som funnits från början och vuxit av egen kraft dvs ÄLVÄNGEN

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Många detaljplaner pågår i flera av Ales pendelorter för att utveckla både centrumområden och nya bostads och verksamhetsområden. Placering av nytt kommunbus har inte varit en fråga för denna detaljplan utan har varit ett separat politiskt beslut.

31. Yttrande utan angiven adress

- 1, Lägenheter borde byggas i olika boendeformer, med både hyres- och bostadsrätter. Andelen borde ligga på 50/50.
 - 2, Inga byggnader med fler än 6 våningar för (e1) och 4 på den östra sidan av kvarters byggnaderna.
 - 3, Alla byggnader borde byggas klimatsmart med livscykelanalys i fokus fördelaktigt i trä.
 - 4, På marknivå kan man tillåta min 50% glas/fönster. Men från och med våning 2 till tak ska det inte vara mer än max 20% glas/fönster.
 - 5, Alla fasader bör vara i trä för det ger en mer levande stad. Särskilt på nätter och kvällar. Om någon vill uppleva hur det kommer att bli att bygga Ale torg i betong rekommenderas ett besök i Mölndals centrum. Det är svårt att hitta en mer deprimerande och öde plats under kvällar och nätter.
 - 6, Majoriteten av taken på alla nya byggnader bör vara försedda med gröna tak.
 - 7, Alla byggnader vars fasad är vänd mot E45 bör vara av typen gröna fasader.
 - 8, Parkeringshuset bör byggas helt i trä. Detta för att det ska vara enkelt och billigt att montera ner eller bygga om i framtiden. Det borde vara bättre ur livscykelerspektiv. Eftersom vi inte kommer att färdas lika mycket med bil i framtiden så kommer det inte finns ett lika stort behov av parkeringsplatser.
 - 9, Alla former av bullerskydd så som bullerplank bör vara i naturliga material som har naturligt ljudabsorbering. Så som jord och trä. Betong får inte användas annat än till grund.
 - 10, Alla byggnader som ska användas som bostäder ska vara försedda med rejält tilltagna cykelrum. Det ska finns plats för en cykel/boende. Cykelrummen ska förses med laddningsmöjligheter till elcyklar.
 - 11, kommunhuset ska vara försett med ett cykelförråd som kan garantera att alla anställda kan ta cykel till jobbet. Här finns det många smarta lösningar som sparar utrymme. Cykelrummen ska förses med laddningsmöjligheter till elcyklar.
 - 12, För att hantera dagvatten ska kulvertering INTE användas. Alla vattenlösningar ska vara öppna och synliga för att öka den naturliga känslan. Detta gäller framför allt det vatten som kommer från kringliggande höjder. Här skulle man kunna bygga terrasser som fångar upp vattnet.
 - 13, Mängden träd och grönområden ska ökas för att minska på mängden marksten, betong och asfalt.
 - 14, Laddstationer för elbilar i parkeringshuset bör utgöra 50% av botten våningens parkeringsplatser.
- Geo's kommentar: Vi behöver få med laddplatser för de boende med.
- 15, Det behövs fler cykelställ på allmänna plats i anslutning till nya kommunhuset och centrala delarna som är tänkta som affärslokaler.
 16. Till bostädernas parkeringsplatser ska min 1/3 av parkeringsplatserna förses med ladd stationer för att ladda elbilar. Det bör förberedas med framdragning av el för att kunna ställa upp laddstationer till samtliga parkeringsplatser.

Kommentar:

Inom aktuellt planområde planeras för både bostadsrätter och hyresrätter. Upplåtelseform är dock inget vi kan reglera i en detaljplan. I aktuellt planförslag, liksom i samrådsförslaget varierar höjden på bebyggelsen längs E45. Höjderna är olika inom olika kvarter och i sektioner. Bebyggelsen är som högst ut mot E45 i den nordvästra hörnet av kvarteret närmas det norra parkeringshuset för att sedan trappa ner både mot söder och mot väster. På marknivå längs handelsgata, torg och stråk mot pendeln föreslås fasader utformas med minst 50% glas, för att skapa attraktiva, öppna och levande bottenvåningar. Högre upp i byggnaderna regleras inte andelen fönster.

Inom planområdet eftersträvas en stor variation, inte bara i höjder utan även i fasadmaterial, kulörer och takformer. För att uppnå denna variation har vi föreskrivit att ett antal variationer ska förekomma i fasaderna inom olika sektioner och in mot handelsgatan har vi även föreskrivit att det ska finnas inslag av trä.

I detaljplanen har vi en hel del skyddsbestämmelser för bla de båda parkeringshusen för att de ska kunna klara en eventuell olycka med farligt gods på E45 eller järnvägen. Planen reglerar inte fasadmaterial för dessa byggnader men beskriver att de ska utformas med omsorg och med variation. Det norra parkeringshuset är en förutsättning för att klara parkering för handel och bostäder. Det södra parkeringshuset innebär en bygrätt inför framtida behov.

Utformning av bullerplanket är inte påbörjad. Någon form av kombination av genomskiktligt material och mjukare eventuellt växtbeklätt material skulle kunna vara en möjlighet både för att synliggöra Nödinge Centrum och knyta an till befintliga bullerplank genom kommunen och tillföra mer grönska och eventuellt bidra till att dämpa bullret mot lokalgatan ytterligare. Ale kommuns riktlinjer för parkering innehåller riktlinjer för antalet cykelparkeringar som behöver lösas för både bostäder och kontor. Cykelparkering kommer behöva iordningsställas både inom kvarteren, på gårdar och inne i byggnaderna, samt på allmän plats, torg och handelsgata samt vid pendeltågsstationen.

Dagvatten föreslås hanteras både i regnrabatter, skelettjordar och planteringar samt i fördröjningsmagasin. Exakt hur gator och torg kommer utformas är inte detaljstuderat och projekterat i detta skede. Ansikten är att få in betydligt mer planteringar än vad det är idag på Ale torg.

I detaljplanen styr vi var det kan finnas parkering. Inte hur de utformas eller om de är med eller utan laddmöjligheter. Detta regleras i Plan och byggförordningen, enligt nya regler sedan mars 2021, att vid bostadshus med mer än 10 parkeringsplatser ska laddinfrastruktur förberedas till samtliga platser och för andra byggnader med fler än 10 bilplatser ska laddinfrastruktur förberedas till minst 20% av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt byggas.

32. Yttrande utan angiven adress

Anser att det är synd att man väljer att bygga in torget bakom hus, det har gjorts förr, bl.a. Krokslätts torg, ett torg som numera är helt dött. Detta bidrar också till att ytterligare avskärma befolkningen från älven, något som borde vara tvärt om.

Även synd att stora parkeringshus byggs. Det kan inte vara framtiden. Satsa på stombuss mellan torg/tåg och bostadsområden istället.

Tror kommunen för övrigt på allvar att butiker kommer komma hit när de nu flyr på Kungälv? Det är knappast p.g.a. gamla lokaler! Snarare e-handel. Bättre att satsa på en stor bra Ica med caféförbutik deli mm. Resten ser vi nog i dagsläget vad vi kommer ha sen. Jämför med Älvängen.

Också synd, alltid synd att riva fungerande byggnader, utveckla dem istället. Och varför ett kommunhus för 500 Pers "med olika lokaler"? Vem skall använda detta? Bygg inte för ett önskat behov, bygg efter behov.

Kommentar:

Genom att placera en kvarterstruktur som en "bullenbarriär" mot E45 skapas en mer bullerskyddad handelsgata och torg. Vilket leder till möjligheter att skapa en mötesplats som av många saknats i Nödinge. En parkerings- och mobilitetsutredning har tagits fram för projektet och i denna beskrivs hur parkeringsantalet för framförallt boende kan minskas inom det aktuella området genom att istället erbjuda bilpool, cykelrum och andra cykelfaciliteter mm. Parkeringshusen är också till för att lösa parkeringsbehovet för handeln och där är utgångspunkten att fortsätta erbjuda gott om attraktiv och lättillgänglig parkering.

Dialog förs med fastighetsägaren och butiksinnehavare butiker om utbud men det är inget som kommunen reglerar eller kan styra in en detaljplan. Genom att skapa fler bostäder i Nödinge så skapar vi också ett större underlag för näringsidkarna att bedriva och utveckla sina verksamheter.

Att placera ett kommunbus i Nödinge, där kommunens verksamheter som idag är utspridda på flera orter, är ett politiskt beslut som fattats tidigare inte i denna detaljplaneprocess.

33. Yttrande utan angiven adress

Synpunkter på Detaljplan Nödinge Centrum.

Förslaget skulle vara mycket bättre om den innehöll något med vatten för att ge ett mer harmoniskt/lugnt uttryck och ett ställe för folk att samlas kring.

Exempelvis en fontän eller vatten/skulptur/konstverk med stenbänkar runt.

Eller läktare med bänkar/planteringar/vattenfall liknande, stil som vid Gbg central med Cortenplåtar.

Lycka till med sammanställningen av alla synpunkter!

Kommentar:

Synpunkterna noteras

34. Boende på Tornvägen 14 i Nödinge

- Torghandeln ser inte ut att vara anpassat för den typ av handel som sker från fordon. Även till en merplatsbyggd handel (tex stångmarknad) behöver olika typ av fordon komma fram med sina varor. En djupare analys av torghandelns användning, placeringen, framkomligheten bör göras.

- Både kollektivtrafiken och biltrafiken ser ut att vara hänvisade till vägen längst 45:an. I takt med att orten växer kommer framkomligheten att minska från dagens nivå. Utgår man från att dagens framkomlighet är bra kommer läget i framtiden blir ansträngt/dåligt då ser det inte ut att vara större ändringar på den vägen. Skulle eventuella småbarnsfamiljer som flyttar in i dem husen längs 45:an ta bilen för att lämna sina barn på en förskola för att sedan åka vidare kommer läget att bli ännu värre.

- Vad gäller parkering ser man många frågetecken kring. Parkeringshusen ska vara för både handelsrelaterat och för boende. I så fall ser dem båda parkeringshus ut att vara fel placerade. Det finns en utomhus parkering på baksidan (mot 45:an) av husen längs 45:an. Parkeringsplatser där ser ut att vara för få i antal för husen behov och marken skulle istället kunna utnyttjas till bättre framkomligheten för vägen längs 45:an och ha kvar en av/på lastning yta till de som bor

där. Det finns också en utomhus parkering utanför kommunhuset (söder sidan) trots ett parkeringshus alldeles i närheten. Denna ytan skulle också utnyttjas bättre.

Närmast större parkeringsmöjlighet för boende i nya husen mellan kommunhuset och kulturhuset är "pendelparkeringen" som ligger väldigt långt från dessa hus. Antingen bör parkering vara nära boende eller långt bort med ett effektivt sätt att ta sig dit. Dessa hus med problematiken kring parkering kan vara en utmaning för småbarnsfamiljer, de också.

Det kommer att byggas bostad på en del av det som är parkering idag medan nya parkeringshus kommer att byggas på resterande nuvarande parkeringsyta och dessa parkeringshus skall också utnyttjas av boende i närheten. Med detta i åtanke ser de två parkeringshus ut att vara underdimensionerat. Med tanken på allt ovan bör hela parkering situation ses över.

- Cykelparkeringen vid stationen ser ut att vara extrem liten. Med tanken på orten växande storlek bör denna parkeringen vara mycket större och under tak för att främja cyklande framför bil åkande.

- Område kring nuvarande Mac Donalds plats ser inte ut att vara anpassat till ett snabbmat restaurang med drive-in verksamhet. Skulle ett sådant verksamhet finnas kvar bör detaljplanen ses över.

- Husen längs 45:n är ingen attraktiv boende i alla fall sidan mot 45:n. Buller från 45:n kommer att tvinga boende på den sida att ha stängda fönster jämt. Med ett sådant boende lösning borde ingå att man täcker över 45:n hel eller delvis.

- Detaljplan för Nödinge centrum är ritat för dagens kollektivtrafiks lösningar och tar inte hänsyn till utvecklingen inom transport sektorn. Ett sådan utveckling som med stor sannolikhet kommer att finnas inom några år i många städer stora som små är självkörande fordon. Med självkörande små bussar (ca 8-10 platser) öppnas upp framkomligheten för kollektivtrafik på ett helt nytt sätt och kommer att påverka i grunden hur vi ritar våra samhällen idag och särskilt dess centrum. Istället för att köra runt hela samhället skulle dessa små bussar köra genom Nödinge centrum i ca 10 km/t med flera hållplatser som skulle passa inte minst våra seniorer men här också främja användning av kollektivtrafik framför bilen.

Kommentar:

Torghandel, marknadsstånd, är möjligt längs handelsgata och torgyta liksom erforderliga transporter. Kollektivtrafiken kommer liksom idag ha sina hållplatser längs Nödingevägen och den huvudsakliga biltrafiken kommer också gå på Nödingevägen och kan ta sig in i det aktuella området via ett antal stickekator som avslutas med vändplatser samt via Vitklövergatan. I det trafikförslag och trafikallsträng som tagits fram för detaljplanen har detta bedömts rimligt och där har man även tagit höjd för ytterligare bebyggelse i Nödinge enligt den fördjupade översiktsplanen som vann laga kraft 2019. En parkerings och mobilitetsutredning har tagits fram med en modell för hur vi kan minska antalet parkeringar i Nödinge centrum för framförallt boende genom att erbjuda olika mobilitetstjänster som bilpool, cykelrum etc samt till viss del även för verksamheter genom samnyttjande mm. För handeln är bedömningen att vi inte kommer minska ner på antalet parkeringsplatser. Cykelparkering kommer finnas på flera platser inom planområdet. Både längs handelsgatan och torg samt vid pendeltågsstationen. Exakt utformning av dessa är inte klart i detta skede men avsikten är att cykelparkeringen ska göras trygg och attraktiv så att cykeln blir ett bra alternativ istället för att välja bilen.

Byggrätt för McDonalds avses flyttas till platsen där Grönsaks huset tidigare låg. Detta område har inför granskningen kompletterats i plankarta och planbeskrivning.

Tänkar kring nya kollektivtrafiklösningar noteras och det är ingenting vi har kännedom eller planerar för idag. Den kvarters- och vägstruktur som detaljplaneförslaget medger påverkar inte en sådan utveckling negativt är vår bedömning.

Övriga synpunkter noteras

35.Yttrande utan angiven adress

Med anledning av kommunens markägande inom planområdet förutsätts detaljplanen generera ett ekonomiskt överskott för kommunen. I samrådshandlingen bedöms dock inte möjligt att utläsa kommunens ekonomiska konsekvenser av detaljplanen. Det är således svårt att ta ställning till planförslaget ur ett skattebetalarperspektiv. Innan fortsatt arbete med detaljplanen bör planförslaget kompletteras med en ekonomisk konsekvensbeskrivning.

Konsekvensbeskrivningen ska bland annat redovisa kommunens Intäkter och utgifter till följd av genomförandet av detaljplanen. Ekonomiska konsekvensbeskrivningen bör kommuniceras tillallmänheten och bör biläggas planhandlingen.

Kommentar:

Inom detaljplanen för Nödinge centrum ägs den största delen av området av privata markägare. Ale kommun äger en mindre del i den del som ligger närmast da Vinci och gymnasiekullen.

Detaljplanens genomförandeavsnitt har en utvecklats avseende på planförslagets ekonomi och genomförande samt konsekvenser för varje fastighetsägare. Även ett exploateringsavtal kommer tas fram och godkännas i samband med att detaljplanen antas i kommunfullmäktige under 2022.

36.Boende på Göteborgsvägen 60 i Surte

Yttrandet redogörs i sin helhet med bilagorna har sammanfattats. Hela yttrandet med tillhörande bilagor finns på planenheten Ale kommun.

Ett torg skall vara trivsamt för att kunna attrahera såväl nya som återkommande besökare. Det måste vara den övergripande målbilden när nya Nödinge centrum ska utformas. Dessutom bör grundidén vara att utgå från den befintliga byggnationen, inte att riva och bygga nytt. Det är klokare att renovera och utveckla det som finns idag. Som medborgare och skattebetalare i Ale kommun vill jag delta i den demokratiska process vars syfte är att påverka beslutsfattarna så att ett miljövänligt, levande och genomtänkt Ale Torg skapas. Med erfarenhet som byggmästare och arkitekt i sex decennier samt ett starkt engagemang i samhällsutveckling måste jag reagera på det förslag som nyligen presenterats till detaljplan 1 i Nödinge.

Jag uppmanar er till att tänka om, tänka nytt, tänka form och tänka trä. De flesta alebor har säkert förståelse för höjningar av kommunalskatten i syfte att förbättra skolor, vård och omsorg, men inte för ytterligare koldioxidutsläpp när vi nu står inför en akut klimatkris. (Bilaga 1) Jag tror inte heller att skattebetalarna är beredda att bidra till skapandet av:

- ett öde torg, småbutikerna kommer aldrig att klara de hyror som nya lokaler innebär (Bilaga 2)
- tre kompakta, enorma byggnader (storstadsskala) till höga kostnader och utan plats för grön miljö (Bilaga 3)
- tre bostadskvarter (storstadsskala) stängda mot söder, mörker, kalla gårdar samt med 60 meter till bullret från E45. (Bilaga 4)

I Alekuriren läser jag att politiken är både nöjda och stolta över förslaget till detaljplan 1. Jag ställer mig då frågan var den demokratiska processen kommer in i bilden? Har ni diskuterat andra alternativ? Har ni övervägt miljökonsekvenserna? Har ni tagit hänsyn till handelns behov i framtiden? Har ni genomfört en konkurrens- och riskanalys?

Tanken att kommunen sitter i Balders knä är svår att slå ifrån sig. Ale kommun måste ta ett större ansvar än att tillgodose privata aktörers ekonomiska begär. Det presenterade förslaget till

detaljplan för Nödinge centrum innebär att de befintliga butikerna på Ale Torg förlorar sitt viktiga skyltläge mot E45, då en tredjedel av handelslängan hamnar i skuggan av ett gigantiskt parkeringshus. Det innebär dessutom att de fria markparkeringarna försvinner och ett dyrt parkeringshus ska sannolikt finansieras av höga p-avgifter. Det är ett socioekonomiskt svagt Nödinge inte moget för, inte heller kunderna.

Bostadskvarteren som planeras mitt på nuvarande parkeringsyta borde istället byggas vid platsen för nuvarande Lidl. Denna butik kan flyttas fram till tidigare Frukt och grönsakshuset. Det skulle också kunna innebära lägenheter ovanpå. Likaså kan tomten "Börjessons" bli föremål för bostadsbyggnation. Det är dessutom möjligt att skapa en Portobello Road (London) med lägenheter på pelare och parkering under tak vid nuvarande Ale Torg. Möjligheterna är många för nya Ale Torg och mycket kan ske utan att riva det befintliga.

Det finns också plats för ett kommunhus. Mitt förslag är:

- Genomför en studieresa till Eksjö och Sigtuna i syfte att upptäcka utveckling av småstadsbyggnation. (Bilaga 5)
- Genomför en markbytesaffär med Balder och rädda de fria parkeringsplatserna framför butikerna på Ale Torg. (Bilaga 6)

Tänk om, tänk nytt, tänk form och tänk trä! Glöm inte att det kommer generationer efter oss och därför måste miljö- och klimatperspektivet vara prioriterat. Koldioxidutsläppen skall minska till hälften för Ale kommun år 2030 med utgångspunkt från nivåerna 2008. Piskan kommer att vina.

Kort sammanfattning av bilaga 1-6.

Bilaga 1

Stadsplanering för Ale Torg måste utgå ifrån befintliga byggnader. De bör renoveras och byggas till annars klarar Ale kommun aldrig en halvering av koldioxidutsläppen till 2030. Den 1 juli 2020 träder en avfallslagstiftning i kraft. Den kräver att allt bygg- och rivningsmaterial dokumenteras och att byggmaterial som kan återanvändas redovisas separat.

Klimatdeklarationen träder i kraft 1 januari 2022 för nyproduktion av byggnader. Då skall hänsyn tas till utsläpp av växthusgaser från material (t ex betongelement) transporter och byggnation under uppförandefasen.

I bilaga 2 listas 12 problem för handeln på Ale Torg. Några av dem är att Näthandeln ökar kraftigt, Klädkällarens byggrätter med livsmedel med mera, Kongahälla Centers etablering, att området kommer vara en byggarbetsplats i 10 år kan ge en halvering av intäkterna för butikerna, pendeln som tar kunderna snabbt till Göteborg samt även i Älvängen pågår utveckling för att justera orten till en småstad

I bilaga 3, beskrivs en uppskattat kalkyl för delar av projektet.

I bilaga 4 beskrivs bostadsgårdarna som ska vara boendes mötesplats och lekplats är stängda mot söder. Under vinterhalvåret blir det mörka och kalla gårdar. Bostadshusens västerfasad kommer troligen sakna balkonger som skyltar sig mot E45, vilket bidrar till en slätstruken fasad. Två hus med en längd av 140 m, 8-10 våningar, ett mindre Kvibergshus. Hur klarar man bullerfrågan då västerfasaden ligger 60 meter från E45:ans norrgående fil?

Bilaga 5, skrivs att det behövs mer form och att det behöver göras mer trivsamt.

En småskalig utformning önskas med husen i olika kulörer. Varje butik utformas som ett eget hus. Vackrare utemiljöer kommer att efterfrågas. Höga och tätt byggda hus, 6-10 våningar som planeras på Ale Torg, ger långa skuggor och solen får svårt att ta sig in i de djupa kalla gaturummen.

I bilaga 6 lämnas ett förslag till byteslösning av mark mellan Balder, kommunen och andra aktörer.

Kommentar:

Utveckling av Nödinge Centrum har pågått länge och många olika strukturstudier och skissförslag har tagits fram. Underlag för denna detaljplan har tagits fram tillsammans med fastighetsägarna Balder samt Peab/Alebyggen som har en markanvisning på del av området. Kommunen har medverkat vid informations och dialogmöten med näringsidkare och många utredningar har genomförts både i detaljplaneärende och i den tidigare framtagna fördjupade översiktsplanen. Bland annat har en handelsutredning tagits fram som visar underlag och utvecklingsmöjligheter för handel samt flera andra tekniska utredningar som geoteknik, risk och buller.

Den kvartersstruktur som detaljplaneförslaget bygger på är ett resultat av ett skissuppdrag som genomfördes under 2017 där fler arkitektkontor lämnade in förslag på hur området kunde utvecklas. Detta utvärderades och har sedan utvecklats vidare, även medborgardialog har tidigare hållits anseende dessa förslagen. En sluten kvartersstruktur mot E45 skapar möjlighet för en mer bullerskyddad miljö vid den befintliga handelslängan vilket leder till möjlighet att skapa en trivsamt handelsgata/gågata tillsammans med ett bullerskyddat torg med mötesplatser, planteringar och uteserveringar.

Framtagandet av en detaljplan är en demokratisk process där många olika samrådsparter lämnar sina synpunkter. En miljökonsekvensbeskrivning finns till det aktuella planförslaget och har inför granskningskedet reviderats. Planförslaget arbetas fram i dialog med fastighetsägare i området och butikernas skyltläge och tillgång på parkeringsplatser för handel är en viktig fråga att hantera även för dem.

I yttrandet omnämns flera andra platser i närområdet såsom bla Lidl och Börjessons men dessa platser omfattas inte av det aktuella planarbetet. I bilaga 1-6, beskrivs flera andra alternativ, kalkyler, markbytesaffärer samt viktiga frågor att beakta i planeringen såsom buller, grönska mm. Synpunkterna/ beskrivningarna om kalkyler och markbytesaffärer kommer inte behandlas vidare i detta planarbetet.

37. Yttrande utan angiven adress

Här kommer lite synpunkter i sista minuten. Lyckades för några dagar sedan komma åt att titta på utställningen över Nödinge centrum. Konstaterar att återigen har arkitekterna lyckats ta fram ett förslag som enligt dem är modernt o stilfullt, men som oftast av de människor som skall leva i miljön uppfattas som sterilt, högt och ödsligt. Önskar att vi, även arkitekterna, lärt en del av miljonprogrammets misstag med höga sterila huskroppar vilka får människan att känna sig liten och obekvä. Inser helt och fullt att ekonomidelen är viktig, men i detta fallet tror jag det är avgörande att Nödinge får ett trivsamt centrum där människor vill bo, leva och inte minst handla. Konkurrensen för handlarna är i dagsläget hög med flera köpcentra i närområdet, men med ett miljömässigt tilltalande centrum är det lättare att människor i Ale handlar just i Ale. Om man funderar över lyckade centrum med hög dragningskraft så är ju Alingsås centrum ett strålande exempel, vet ingen som inte vill åka dit och både fika och handla. Säkerligen är det de många trevliga trähusen som skapar en varm inramning till staden som har hög dragningskraft. Även stadsdelar i Göteborg med mycket landshövdingehus har hög trivsselfaktor.

Med detta hoppas jag att alla inblandade i planarbetet kan tänka en stund till, och förhoppningsvis presentera en förbättrad plan med en mer trivsamt och människovänlig miljö som lockar hela Ale att besöka Nödinge centrum.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Ambitionen är att Nödinge Centrum ska utvecklas med bebyggelse med stor variation i både höjder, takformer, färger och material för att skapa ett levande och trivsamt centrum och undvika enformiga

höga betongväggar. Bostadskvarteren är som högst ut mot E45, för att med hjälp av dem skapa ett bullerskydd och föreslås bli lägre in mot torgen och handlegata och där även ha inslag av trä.

38. Boende på Sjövägen 15 i Nödinge

Vi vill ha ett trevligt o inbjudande torg från alla sidor, inte höga betongväggar. Röstar helt på Olle Skoglunds förslag, tänk om tänk trä, det skulle göra Nödinge till Ales mysigaste samhälle.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Flera nya torg planeras inom detaljplanen för Nödinge Centrum. Bostadskvarteren är som högst ut mot E45 för att skapa ett bullerskydd för bebyggelsen, torg och handlegata innanför. All bebyggelse ska utformas med en variation i både höjder, takformer, färger och material för att undvika enformiga höga betongväggar. Bebyggelsen föreslås framförallt in mot torg och handlegata ha inslag av trä.

39. Yttrande utan angiven adress

Jag håller med vad Olle Skoglund skrivit i sin insändare i Alekuriren nr 29. Vi behöver ha vackrare bebyggelse i vår kommun och trä bidrar definitivt till det!

Vi bör tänka på rymd och ljus och tillgång till grönska, som är så viktigt för människor och miljö! Kronogården i Älvängen är visserligen byggt i trä, men ack vad enformigt med alla dessa ”lådor” i ofantlig mängd. Finns många exempel i landet på vacker bebyggelse, även om jag inte kan peka ut något särskilt just nu! Men Sigtuna är ju en oerhört vacker och trevlig stad! Det finns ju idyller vi svenskar åker till när vi har semester, exv många kustorter! Vad är då betecknande för dem, jo att det är byggt efter naturens formationer, inte i räta rader! Kan man inte lära av det?

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Det aktuella planområdet är ett av Ales mest centrala utvecklingsområden dvs med närhet till pendeltåg, bussar och olika former av service. Befintliga byggnader och vägar begränsar utrymmet inom området kan utvecklas och en relativt tät, kvartersstruktur med högre byggnader som ett bullerskydd mot E45 har bedömts vara ett bra sätt att ta tillvara på marken och bygger vidare på den kvartersstruktur som delvis redan finns i Nödinge. Inom de offentliga utemiljöerna som handlegata och torgytor kommer mer gröna platser att skapas med mötesplatser och uteservering/ vistelseytor med goda solförhållanden.

40. Sverigedemokraterna

Sverigedemokraterna anser att detaljplanen inte är fullständigt utredd vilket behöver redas ut innan antagande. Vi anser vidare att våra intentioner i detta dokument ska beaktas och arbetas in innan antagande av detaljplan Nödinge Centrum.

Vägnätet:

Vägnätet måste byggas ut för att bättre serva den södra delen av planområdet och övriga södra Nödinge ifrån det norra fullmotet. Vid utställningen framfördes att kapaciteten vid avfart och cirkulationsplatsen vid trafikplats Nödinge norra kan överstiga kapaciteten. Detta har inte belysts alls vid samrådet.

Vi ser ingen utpekad utbyggnad av vägen som går utmed E45 trots att Nödinge ska tillåtas växa till den dubbla befolkningen. Kapaciteten för på- och avfarter och cirkulationsplatser anser vi ska hanteras i detaljplan Nödinge Centrum. En korrekt utredning bör noggrant presenteras för hela centrala Nödinge då det kan antas bildas köer vid ansträngda tider precis så som de framkommit i studien för den fördjupade översiktsplanen över Nödinge. Att färdas med bil ska inte vara ett nedprioriterat färd sätt som kan skönjas i detaljplanen.

Parkeringsfrågan:

Handeln tror vi gynnas av parkeringsmöjligheter i nära anslutning till respektive butik. Möjlighet saknas för de som kommer med släpkärra eller arbetsfordon. Hur ska de kunna stanna till och handla?

Vem skall bekosta parkeringshusen i slutändan? Balder och kommunen ska bekosta varsitt finns inskrivet. Betalparkeringar är inte att föredra ur ett handelsperspektiv. Ska invånarna, boende och konsumenter åläggas betalparkering hämmas troligen handeln för Nödinge.

Handlarna vill att konsumenter ska stanna till medan risken blir att folk åker förbi pga. Parkeringsbrist eller att det uppfattas som krångligt och tidsödande att parkera och sedan ta sig till butikerna. Orten måste anpassas för att förbipasserande enkelt ska kunna stanna till och handla.

Redan idag är det ont om parkeringar runt torget. Särskilt kl 15-18 vardag eftermiddagar när kommunens medborgare och andra handlar. Vi ser ett stort problem med att kombinera parkeringsplatser avsedda för handel och boendeparkering. Vi måste tänka på att en stor del av kommunens övriga invånare väljer att stanna till i Nödinge för att handla. Sverigedemokraterna tror inte på idén att handelns parkeringsplatser kan samnyttjas med boendeparkeringar i någon större utsträckning.

Gestaltning och utformning:

Sverigedemokraterna anser att hus och byggnader över 5 våningar måste prövas innan byggnation utifrån hur det uppfattas och passar in med omgivningen. Vi ser en relativt tät och hög bebyggelse i denna plan. Vi ser risker att Nödinge kommer uppfattas som en tråkig och obehaglig förort.

De som bor här har valt att flytta ut från staden till en mindre ort med alla dess fördelar.

Vi ser risker med att planerade byggnader och parkeringshus utefter E45 kommer dölja dagens Nödinge. Vi vill inte att Nödinge uppfattas som en ort med en hög fasad där ingen ser in. Alternativ behöver arbetas fram där dels dagens handelshus och bostäder synliggörs och så att utsikt erhålls mot älven ifrån befintliga byggnader.

Fotgångarzon: Sverigedemokraterna tror inte på idén att blanda olika färdstätt så som cyklister och bilister i någon större omfattning. Kartan pekar ut flera viktiga stråk där fordon kommer röra sig i relativt stor omfattning en bättre separering av färdstätten tror vi på ur ett säkerhetsperspektiv. Sverigedemokraterna anser att de tre färdstätt bil, cykel och fotgängare ska likställas i detaljplanen.

Kommentar:

I samband med den fördjupade översiktsplanen för Nödinge gjordes en trafikutredning. I denna redovisades att den norra cirkulationen i anslutning till trafikmotet i framtiden kan behöva byggas ut för att öka kapaciteten. Kapacitetsproblem kommer inte föranledas av utbyggnation av enbart detaljplanen för Nödinge Centrum utan kommer att uppstå när flera av de utbyggnadsområden som föreslås i den fördjupade översiktsplanen genomförs.

Att skapa möjlighet att bygga ut den aktuella cirkulationsplatsen kommer hanteras i en egen detaljplan alternativt i intilliggande detaljplan. Finansiering av denna ombyggnation förslås belasta de kommande utbyggnadsprojekt i centrala Nödinge som bedöms få nytta av en ombyggd cirkulation och kommer regleras i kommande exploateringsavtal i varje ärende.

Kapaciteten på moten har av Ale kommun bedömts vara god då belastningen på motet idag är låg. Anfartsrampen är idag ca 300 meter. Det finns dessutom finns ca 300 meter reserverat körfält fram till rampen. Om det i ett senare skede kommer fram till att det finns risk för kö, föreslås en förlängning av heldragen linje på det reserverade körfältet som en enkel åtgärd. Liknande diskussion har förts vid Bobusmotet. Genomförande av detta föreslår regleras i avtal mellan Ale kommun och Trafikverket.

För att möjliggöra byggnation behöver de stora parkeringsytorna förändras. Ett parkeringshus i den norra delen föreslås innehålla parkering för handel i de lägre våningsplanen och parkeringar för bostäder som ev kommer kunna samnyttjas med andra verksamheter på de övre våningsplanen. Bottenvåningen i parkeringshuset avses utformas så att det känns öppet och tryggt och att det kommer vara lätt att parkera nära handeln. Även väster om bostadskvarteren föreslås parkering, markparkering och på stickgatorna kommer det finnas långsgående parkeringar. Antalet parkeringar för besökare och handel kommer inte minska och handelsparkering föreslås inte bli avgiftsbelagd. En parkerings- och mobilitetsutredning har tagits fram för Nödinge och denna visar att framförallt p-talet för bostäder kan minska i detta läge då det ligger väldigt nära både service och kollektivtrafik.

Nu föreliggande förslag till detaljplan är en prövning av en möjlig förtätning med byggnader i kvarterstruktur med byggnader i som högst 10 våningar. In mot handelsgata och torg föreslås byggnaderna bli 2-5 våningar. En sluten kvartersstruktur har varit en förutsättning för att kunna skapa en mer bullerskyddad miljö och har tidigare beskrivits i den fördjupade översiktsplanen för Nödinge. De flesta lokalgator har cykelvägar separerade från bilvägar. I förslag till detaljplan föreslås dessutom cykelväg längs Vitklövergatan och Nödingevägen breddas med en separerad gångväg. Genom planområdet, från pendeltågsstation mot Da Vinci skolan, föreslås ett cykelstråk som blir en del av torg och torggator.

Övriga synpunkter noteras.

SAMMANFATTNING

Inkomna synpunkter har föranlett följande förändringar av planförslaget:

- Plankartan har kompletterats med fler skyddsbestämmelser
- Plankartan har kompletterats med bestämmelse om villkor för startbesked pga av ev förorenad mark
- Plankartan har kompletterats med bestämmelser om dagvattenhantering på allmän plats och på kvartersmark
- Plankartan har kompletterats med byggrätt för pumpstation för dagvatten samt skyfallsdike
- Plankartan har kompletterats med flera utformningsbestämmelser för samtliga kvarter
- Utfart från vändslingan möt Nödingevägen, söder om byggrätten för kontor (och centrum) har tagits bort från förslaget
- Planbestämmelse om Bullerskydd har ändrats från ”får” uppföras till ”ska” uppföras.
- Planbestämmelse om risk-och bullerskydd har kompletterats med höjdangivelse
- Planbestämmelse har lagts till om att källare ska utföras med vattentät konstruktion och öppningar anordnas översvämningsskyddade

Utöver ändringar utifrån inkomna synpunkter har följande ändringar gjorts:

Planområdet har utökats något norrut och en byggrätt för centrumändamål (McDonalds) har tillkommit i den norra delen av planområdet

En byggrätt för centrumverksamhet (gym) har tillkommit på översta våningen på det norra parkeringshuset.

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

Synpunkter som inte har tillgodosetts

Besvärberättigade:

Inga sakägare har lämnat synpunkter

SLUTSATS

Samhällsbyggnadsnämnden föreslås godkänna samrådsredogörelsen och besluta om granskning

Sektor samhällsbyggnad, planering och exploateringsenheten

Alafors 2021-09-02

.....
Kajsa Reimers
Planerings och exploateringschef

.....
Karin Svensson
Planarkitekt