

Handläggare
Eva Djupfors

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum
2022-03-09

Ärendebeteckning
SBN 2019/0141

Samhällsbyggnadsnämnden

Detaljplan för del av fastigheten Dörby 7:7, m.fl., Tågstation (Smedby tågstation) i Smedby, Kalmar kommun, 2015-2663

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner granskningsutlåtandet som kommunens och föreslår kommunfullmäktige att anta förslaget till detaljplan senast reviderat 2022-03-09.

Bakgrund

Detaljplanens syfte är att skapa förutsättningar för utveckling av flerbostadshus längs med Pendelvägen vid Smedby tågstation samt att möjliggöra kontorsverksamhet och centrumbildning i anslutning till pendeltågstationen.

Byggnation inom planområdet ska ges ett varierat uttryck med avseende på byggnadernas höjd, takutformning och fasader.

Endast mindre förändringar har genomförts i detaljplaneförslaget sedan detaljplanens granskningsskede.

Magnus Juhlin
Planchef

Bilagor:
Granskningsutlåtande 2022-03-09
Antagandehandlingar senast rev 2022-03-09



Detaljplan för del av fastigheten Dörby 7:7, m.fl., Smedby tågstopp, Kalmar kommun

Granskningsutlåtande

Planförslaget har varit utställt för granskning under tiden 2021-12-20 – 2022-01-17. Förslaget har sänts till myndigheter, förvaltningar och föreningar enligt sändlista och till fastighetsägare enligt fastighetsförteckning.

Nedan sammanfattas och kommenteras inkomna skriftliga synpunkter.

Sammanfattning

Inkomna synpunkter under granskningstiden har bl.a. föranlett följande ändringar inför detaljplanens antagande:

- Planbestämmelser har införts i plankartan i syfte att säkra att allt dagvatten upp till minst ett 50-års regn inkl klimatfaktor avleds till dagvattendammen och trumman under järnvägen.
- Ansvarsfrågan för trumman som från planområdets sydvästra hörn leder under järnvägen har utretts. Kalmar kommun kommer att ta över trumman från Trafikverket och trumman därmed klassas som kommunal ledning. Genomförandebeskrivningen har förtydligats avseende detta.
- Planbeskrivningen förtydligas ytterligare avseende Länsstyrelsens rådgörande kommentar avseende markföroreningar.
- Dialog har förts med KalmarÖlandAirport efter granskningstiden. Enligt KalmarÖlandAirport krävs ingen hinderanalys inför detaljplanens antagande.
- Bildtexterna avseende maximal ljudnivå från tågtrafik, sida 36 i planbeskrivningen, justeras inför detaljplanens antagande.
- Bestämmelsen om största sammanlagda byggnadsarea inom respektive användningsområde har uttryckts i procent istället för i kvadratmeter.

Inkomna synpunkter

Länsstyrelsen i Kalmar län

Rubricerat förslag har insänts till länsstyrelsen för granskning enligt 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanen handläggs med utökat planförande enligt PBL.

Handlingarna utgörs av:

Planbeskrivning med undersökning av betydande miljöpåverkan, plankarta med bestämmelser, riskutredning, vibrationsutredning, kompletterande vibrationsutredning, trafikbullerutredning, översiktlig geoteknikutredning samt dagvattenutredning.

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för utveckling av flerbostadshus längs med Pendelvägen vid Smedby tågstation samt att möjliggöra kontorsverksamhet och centrumbildning i anslutning till pendeltågstationen. Byggnation inom planområdet ska ges ett varierat uttryck med avseende på byggnadernas höjd, takutformning och fasader.

Planen överensstämmer med översiktsplanens intentioner.

LÄNSSTYRELSENS SAMLADE BEDÖMNING

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte accepteras och kan därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas. Med anledning av att frågor om dagvatten inte har hantearats på ett tillräckligt sätt kan planläggningen inte anses vara lämplig i nuläget. Länsstyrelsen har även rådgivande synpunkter som kan påverka genomförandet av planen.

Hälsa och säkerhet

Dagvatten

Planområdet är idag obebyggt förutom befintliga Pendelvägen samt parkering. Marken har idag en svag lutning mot järnvägen i söder där det i sydväst förslås anläggas en dagvattendamm.

Plankartan saknar dock reglering av höjder för så väl vägen som kvartersmarken. Dagvattenutredningen påvisar att infiltration av dagvattnet, efter det att området byggts ut, ter sig svårt.

Detta dels på grund av markens beskaffenhet, dels på grund av andelen hårdgjorda ytor.

Eftersom omfattande anläggnings- samt grundläggningsarbete kommer genomföras ska höjdsättning av marken eller marklutning regleras på plankartan för att säkerställa att dagvatten faktiskt kan nå dagvattendammen även efter exploateringen.

I dagvattenutredningen framgår att det vore önskvärt med en genomsläpplig beläggning på parkeringsytorna för att minska belastningen på dagvattendammen. Plankartan har dock ingen reglering om att parkeringsytor ska genomföras med genomsläppligt material.

Upplysningsvis gällande befintlig trumma under järnvägen. Trafikverket bedömer att trumman har en godtagbar funktion men att den bör rensas inför planens genomförande och därefter hållas under regelbunden uppsikt för att säkra funktionen. Genomförandebeskrivningen bör kompletteras med ansvar vad gäller rensande av trumman och när detta ska ske.

Rådgivande

Kommunen har inte tillgodosett länsstyrelsens synpunkter i samrådsyttrande.

Rubriken om Föreerade områden i planhandlingar behöver utvecklas. Kommunen behöver ha en plan för hur eventuellt uppkomna föroreningar ska hanteras. Dessa ska motiveras och konkretiseras i planhandlingarna.

Det behöver framgå i planhandlingar vilka föroreningsnivåer som ska gälla på samtliga delar av planområdet. Vedertagna nivåer för bostäder är känslig markanvändning, KM, enligt naturvårdsverkets generella riktvärden för föreerade områden. Om plats specifika riktvärden tas fram för detaljplanen bör dessa med tillhörande beräkningar skickas in till Länsstyrelsen för bedömning.

Deltagande

Beslut att avge detta yttrande har fattats av länsarkitekt och chef för samhällsbyggnadsenheten Pär Hansson efter föredragning av planarkitekt Ted Kransby. I ärendet har även vattenplanerare Eva Hammarström samt samordnare Miljöenheten Lill Thunberg deltagit.

Kommentar:

Avseende höjdsättning av planområdet

Detaljplaneområdet kommer att ingå i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten. Kalmar Vatten AB kommer att vara huvudman för ledningsnätet, fördröjningsdammen med oljeavskiljande funktion och trumman under järnvägen.

Marken inom planområdet lutar mot sydväst, vilket innebär att det behöver säkerställas att dagvattenflöden upp till ett 50-årsregn inklusive klimatfaktor efter planerad exploatering av området inte leds mot Kläckebergavägen och därmed viadukten under järnvägen. G/c tunneln sydost om planområdet bedöms inte riskeras att belastas med ytterligare dagvatten till följd av planerad bebyggelse.

Ledningsnätet, till vilket fastighetsägare inom kvartersmarken kommer att få en anslutningspunkt, dimensioneras för att kunna hantera upp till 20 årsregn inklusive klimatfaktor. Fördröjningsdammen i planområdets sydvästra hörn har vid projekteringen dimensionerats för att kunna hantera skyfall upp till 50 årsregn. Trumman som leder under järnvägen och som dammen, vid skyfall kan bredda till, för att avleda vattnet till befintligt dikesystem nedströms planområdet, bedöms enligt Kalmar Vatten AB kunna klara upp mer än ett 50årsregn.

För att säkerställa skyfallshanteringen inom planområdet på ett tillfredsställande sätt, dvs för att säkerställa att skyfall som överstiger 20årsregn leds till därtill avsedd fördröjningsdamm, kommer planområdet att höjdsättas inför detaljplanens antagande.

Höjdsättningen kommer att kommuniceras med Länsstyrelsen planhandläggare inför detaljplanens antagande.

Avseende reglering av hårdgörningsgrad av parkeringsytor

Kommunen instämmer att det ur dagvattensynpunkt generellt är önskvärt att utföra parkeringsytor i genomsläppligt material vilket framgår av dagvattenutredningen och planbeskrivningen.

Dagvattendammen har projekterats utefter de renings- och fördröjningsbehovet som finns ifall samtliga parkeringsytor asfalteras. Dagvattnet kommer att ledas till en dagvattendam med oljeavskiljande funktion. Swecos dagvattenutredning påvisar att det är möjligt att fördröja och rena dagvattnet inom därtill avsatt naturområde.

Datum
2022-03-09, rev 2022-03-16

Ärendebeteckning
2015-2663

Kommunen bedömer därför att planbestämmelse som reglerar hårdgörningsgraden på parkeringsytorna inte krävs.

Avseende ansvarsfråga för trumma

Avseende ansvarsfrågan för trumman har en dialog inletts mellan Kalmar kommun, Kalmar Vatten AB och Trafikverket. Inför detaljplanens antagande kommer trumman att avregistrerats hos Trafikverket för att istället klassas som en kommunal ledning. Kommunen ansöker om ett korsningsavtal för trumman hos Trafikverket. Planområdet kommer att omfattas av kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Kalmar Vatten kommer att vara huvudman för dagvattenlösningen och ansvara för skötsel och underhåll för såväl dagvattendammen som trumman. Genomförandebeskrivningen har förtydligats avseende att det är Kalmar Vatten ABs ansvar att rensa trumman i fråga.

Avseende LST rådgivande synpunkt beträffande textavsnitt förorenade områden

Instämmer att marken ska klara KM, känslig markanvändning då området planlagts för bostäder. Enligt Länsstyrelsens ebb-stöd finns det inte några misstanke om föroreningar i marken. Frågan har även tagits upp med tjänstemän inom kommunen som arbetar med frågor som rör förorenad mark. Det bedöms att tidigare verksamhet, dvs jordbruksmark, inom planområdet inte tyder på vare sig utfyllnadsmassor eller förekomst av rester av bekämpningsmedel som riskerar att överskrida riktvärdena för känslig markanvändning inom markområdet som avses för bostadsändamål.

Av planhandlingarna framgår att exploitören vid misstanke eller upptäckt av föroreningar i marken i samband med schaktningsarbeten omedelbart genom en anmälan ska underrätta tillsynsmyndigheten, som i detta fall är kommunen. Inför antagandet kompletteras skrivningen med att exploitören omedelbart ska avbryta sitt arbete och underrätta tillsynsmyndigheten.

Planhandlingarna förtydligas med följande information:

- *att det kan förekomma föroreningar även i områden som inte tagits upp i Länsstyrelsens ebb-stöd som potentiellt förorenade områden,*
- *att det inte är ovanligt att mark i sambällen är utfyllda med förorenade massor,*
- *att det på mark i närheten av sambällen kan ha skett dumpning av förorenat avfall eller att det kan ha använts bekämpningsmedel där odling har skett,*
- *att föroreningar i marken inte kan uteslutas bara för att området inte har varit bebyggt.*

Region Kalmar län

Region Kalmar län har inget att erinra.

Kommentar: Noteras.

LFV / ANS

INFORMATION OM SEKRETESS FÖR SÄKERHETSÅTGÄRDER FÖR DEN CIVILA LUFTFARTEN

Enligt 18 kap. 8 § p 5 offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) (OSL) gäller sekretess för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd, om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs och åtgärden avser den civila luftfarten.

Datum
2022-03-09, rev 2022-03-16

Ärendebeteckning
2015-2663

Luftfartsverkets remissvar kan innehålla information om säkerhetsåtgärder för den civila luftfarten som skulle kunna medföra skada om dessa uppgifter skulle röjas för obehöriga personer. Vi ber er därför ha detta i åtanke när ni hanterar Luftfartsverkets remissvar.

Uppgifter som i regel omfattas av sekretess är uppgifter om var kommunikationsutrustning, navigationsutrustning eller radar- och övervakningsutrustning är belägen (geografisk position), bevakningsåtgärder för sådana anläggningar (information om tillträdeskontroller, avgränsningar och liknande) eller information om hur en anläggning fungerar eller används och teknisk information om anläggningen (uppgifter om konsekvenser för den civila eller militära luftfarten).

LFV:s yttrande angående detaljplan för del av fastigheten Dörby 7:7 med flera, Kalmar kommun

Härmed överlämnas LFV/ANS yttrande över i rubriken nämnda remiss.

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning 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.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: 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. På grund av nyttillkomna satellitbaserade inflygningsprocedurer på Sveriges flygplatser har LFV utökat influensområdet för hinderytor till 90 km från flygplats för att även täcka in de hinderytor som är förknippade med dessa procedurer.

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.

Boende och fastighetsägare

Privatperson 1; boende i Smedby

Var inne och läste ang nya bostadsområdet vid Smedby tågstation. Finns det någon tanke att uppföra någon caféverksamhet i anslutning till stationen? Vet att caféverksamhet har saknats i Smedby och även en vårdcentral. Jag är väldigt intresserad av driva en caféverksamhet och är bosatt i Smedby.

Kommentar: Inom området som i plankartan markerats med C-Centrum är det enligt planförslaget möjligt att ha caféverksamhet.

Fastighetsägare 1, Hammarsmeden 8

Jag vänder mig mot att det skall byggas ett 5-6 våningshus. Jag anser att ett så högt hus inte passar in i närmiljön. Ett så högt hus blir malplacerat där. Åkermarken ligger väldigt högt där detta hus planeras att byggas.

Kommentar:

Den nya bebyggelsen kommer att få en kontrastverkan till den äldre bebyggelsen som tillhör Högalids folkhögskola. Särskilt femvåningshuset i planområdets södra del kommer att utmärka sig. Detta har sedan samrådet förtydligats i textbehandlingen. Angiven höjd i plankartan motsvarar 5 inte 6 våningar. Marknivån där befintlig byggnad för folkbusskolan ligger är cirka +17 möh. Marknivån där 5-våningshuset planerats är cirka 12,5 möh.

Fastighetsägare 2, Låssmeden 5

Äntligen så kommer det att byggas på tomten kring tågstationen i Smedby. Det kommer att ge Smedby en pusch i rätt riktning. För många äldre som vill bo kvar i Smedby och nu bor i hus kan stanna kvar och få ett bra boende. Hoppas det kan bli några verksamheter på bottenvåningarna t.ex. café, apotek, matställe. Studentlägenheter borde finnas. Det kommer att göra stationen mer levande och utveckla Smedby. Hoppas bara det inte drar ut på tiden. Bra jobbat till kommunen.

Kommentar: Noteras.

Datum
2022-03-09, rev 2022-03-16

Ärendebeteckning
2015-2663

Fastighetsägare 3, Högalid 5

Som ägare till närmaste bostadshus fick vi tyvärr inte någon information förra gången detta togs upp 2018–19, och därmed ingen möjlighet att lämna våra åsikter tidigare, därför blir det en hel del nu.

Vårt hus Högalid 5, Högalidsvägen 14 A får detta 18 m höga hus ca 80 m från vår tomtgräns.

Utsikten från vårt hus påverkas väsentligt, kvällssol långt fram på kvällen på vår uteplats är lika viktig för oss som havsutsikt är för andra. Detta går förlorat om det byggs så högt.

Högalidsvägen är en del av den gamla häradsvägen mellan Ljungbyholm och Kläckeberga och har funnits här i många hundra år.

När vi byggde vårt hus 1983 var det väldigt viktigt att det som byggdes skulle passa in i miljöerna runtomkring.

(Bebyggelse från 1900-30) inte påverka landskapsbilden på ett dominant sätt.

Smedby är ett växande samhälle och här byggs redan en hel del, detta har vi inget emot, men höghus på en av de högsta punkterna, intill gammal bebyggelse passar absolut inte in i landskapsbilden.

Ska området bebyggas så låt det bli med 1-2 våningar, eventuellt 3 våningar på mitten av området.

Detta innebär färre lägenheter på denna yta men det finns mark på södra sidan om järnvägen (pendeltågstationen) som också kan bebyggas med 1-3 våningshus för lägenheter. Området ligger lite lägre och då upplevs husen

inte så dominerande, skulle inte det räcka finns det ytterligare en åker utmed Smedbyvägen mellan Högalids Folkhögskola och Fribergsvägen, korsningen Bårstadsvägen Kläckebergavägen (seminstationen) och mellan Mor Saras väg och Tackjärnsvägen.

Syftet med detaljplanen är att skapa fler bostäder, uppnå en tilltalande och trivsamt boendemiljö, detta måste gälla även för oss som redan bor i området

Tänk också på att den biologiska mångfalden är viktig för allas överlevnad även vår egen, det måste finnas rätt sorters träd, buskar och blommor som hjälper insekter, fåglar och andra djur att överleva.

Bebyggelsen som är tänkt att länka samman östra och västra Smedby ska inte upplevas som en mur med höga hus som gräns.

Med tanke på att samhället ska växa och invånarantalet öka så behövs det också fler skyddsrum, det är lämpligare att ha dessa i hyreshus än som det tidigare har varit, lite varstans i privata fastigheter.

Centrumverksamhet (handel) vid pendeltågstationen innebär ökad trafik på Pendelvägen, större behov av parkeringsplatser och är negativt för handeln i nuvarande centrum, det ligger för nära.

Bullernivån är vad vi kan se beräknad efter Öresundståg (enl utredning planbeskrivning) som är det lättaste och tystaste tåget som passerar, tycker detta i så fall är missvisande. Skuggstudien visa endast skuggbildning under de månader solen står högt (vårdagjämning - höstdagjämning) och bara fram till klockan 16.00 inte hur grannfastigheterna påverkas.

För oss är det viktigt att kunna njuta av kvällssol och solnedgång hela året.

Bygg med hänsyn till oss som redan bor här, vi vill behålla vår trivsamma boendemiljö.

Datum
2022-03-09, rev 2022-03-16

Ärendebeteckning
2015-2663

Kommentar: Den nya bebyggelsen kommer att få en kontrastverkan till den äldre bebyggelsen som tillhör Högalids folkhögskola. Se även tidigare svar. Framtagen skuggstudie påvisar inte att er fastighet kommer att påverkas i form av skuggor av det planerade fem våningshuset. Även bedöms avståndet på 80 meter som relativt långt inom tätbebyggt område.

Instämmer i kommentar avseende skyddsrum, frågan förtydligas i planbeskrivningen.

I framtagen trafikbullerutredning redovisas sida 5 att följande tågtrafik har använts i beräkningarna: Öresundståg (X31), Krösatåg (X10), Övriga passagerartåg samt godståg. Instämmer att bildtexten sida 36 i planbeskrivningen är missvisande. Texten justeras inför detaljplanens antagande.

Kommunala nämnder, förvaltningar och bolag

Kalmar Brandkår

Kalmar brandkårs bedömning Utöver Kalmar brandkårs tidigare yttrande (KS 2019/0397-2 och KS2019/0397-9) ser brandkåren inga behov av ändringar i planförslaget.

Kommentar: Noteras.

Ledningsdragande verk, andra företag och myndigheter

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna för rubricerat ärende. Syftet med planförslaget är att medge bostadsbebyggelse.

Trafikverket har yttrat sig i samrådsskedet 2019-03-29 (TRV 2019/41055).

Trafikverkets synpunkter

För grundläggande synpunkter hänvisas till yttrande i samrådsskedet.

Förslagen detaljplan gränsar direkt till järnvägen, Kust-kustbanan som utgör riksintresse för kommunikationer. Planförslaget bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintresset. Järnvägen har ett byggnadsfritt avstånd på 30 meter. Inom detta avstånd kan parkering, garagebyggnader och liknande anläggas ner till ett avstånd av 15 meter.

I sydvästra delen av planområdet finns en teknikkiosk kopplad till järnvägen i fastighetsgräns. Åtkomst att drifta och underhålla denna måste säkras. Trafikverket utesluter inte möjligheten att denna kiosk kan behövas stänglas in i framtiden, varvid förnyad dialog med kommunen kommer att tas. Tills vidare anser Trafikverket att planbestämmelsen Natur i området närmast kiosken ger ett tillräckligt skydd för fortsatt drift av anläggningen.

För väg 582, Kläckebergavägen är Trafikverket väghållare. Vägen har ett byggnadsfritt avstånd på 12 meter, vilket bedöms hållas i planförslaget.

Datum
2022-03-09, rev 2022-03-16

Ärendebeteckning
2015-2663

Dagvatten

I sydvästra delen av planområdet finns en trumma under järnvägen. Trafikverket bedömer att denna har en godtagbar funktion men att den bör rensas inför planens genomförande och därefter hållas under regelbunden uppsikt för att säkra funktionen.

Buller och vibrationer

Trafikverket har haft dialog med kommunen gällande vibrationsutredning och delar kommunens bedömning att med rätt byggnadsteknik kan gällande riktvärden för vibrationer sannolikt klaras. Trafikverket vill dock påtala att det finns en osäkerhet kring dessa värdenas exakthet då vibrationer är väldigt komplexa till sin natur. Vibrationsproblem är mycket svåra att åtgärda i efterhand vilket innebär att tekniska krav i bygglovskedet blir mycket viktiga.

Gällande buller förutsätter Trafikverket att gällande riktvärden inte överstigs för bostäder. Om krav på bullerskärm kommer i senare skede ska ev. bullerplank anläggas utanför järnvägsfastigheten och med ett sådant avstånd till denna att planket helt kan anläggas, driftas och underhållas utanför järnvägsfastigheten.

Kommentar: Noteras, se även svar på länsstyrelsens yttrande avseende ansvarsfrågan för trumman.

Polismyndigheten

Polismyndigheten har ingen erinran eller ytterligare kommentarer till det förslag av detaljplan som presenteras.

Polismyndigheten vill dock uppmuntra ansvariga till att ha i åtanke det trygghetsskapande och brottsförebyggande perspektivet, för att på så sätt bidra till ett område där de som bor där upplever att den fysiska utformningen bidrar till ökad trygghet.

Kommentar: Noteras.

Kalmarsundsregionens Renhållare (KSRR)

Då det är planerat för 2 st underjordsbehållare för hushållsavfall / restavfall / matavfall så bifogas tillgänglighetskraven för tömningsfordon. I övrigt förutsättes att planeringen av miljörum och angöringsplatser följer gällande avfallföreskrifter.

Kommentar: Noteras.

E.ON Energidistribution AB

PK2019 94. E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har inget att erinra.

Kommentar: Noteras.

Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende. Vi har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss. Däremot kan det finnas regionnätledningarna i närheten

Datum
2022-03-09, rev 2022-03-16

Ärendebeteckning
2015-2663

och regionnäsägaren bör därför höras i samrådet. Vid eventuella frågor är ni välkomna att höra av er till oss via registrator@svk.se. Ange ärendenummer SvK 2021/5364

För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för transmissionsnätet för el hänvisar vi till Systemutvecklingsplan 2022-2031 på vår webbplats, www.svk.se

Kommentar: Noteras.

Intresseorganisationer och övriga

Förening1, STF Kalmar lokalavdelning

Vi i STF Kalmar har ingenting att anföra vad gäller detaljplanen för Smedby tågstation.

Kommentar: Noteras.

Förening 2, Kalmar stads hembygdsförening

Här kommer våra synpunkter inför granskningen:

Har marken undersökts eftersom det troligtvis är gott om fornlämningar på platsen enligt vår arkeolog. Ej lämpligt med höghus i en gammal kulturbygd.

Bevara ursprungliga gamla stenmurar och träd.

Kommentar: Marken har inte undersökts. Det är enligt Kulturmiljölagen förbjudet att utan tillstånd från länsstyrelsen på något sätt förändra, ta bort, skada eller täcka över en fornlämning. Inom området finns enligt Riksantikvarieämbetets Fornminnesregister inga kända fornlämningar. Ifall man dock under byggnationstiden stöter på en fornlämning ska arbetet avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsens kulturminnesenhet för vidare information. Planbeskrivningen har sedan samrådet kompletterats med information om kulturvärden i anslutning till planområdet. Vid detaljplanens utformning har hänsyn tagits till befintliga stenmurar. Befintliga alléträd inom planområdet anses inte påverkas vid detaljplanens genomförande. Den nya bebyggelsen kommer att få en kontrastverkan till den äldre bebyggelsen som tillhör Högalids folkhögskola. Särskilt femvåningshuset i planområdets södra del kommer att utmärka sig. Detta har sedan samrådet förtydligats i texthandlingen.

Förening 3, LRF Kalmar kommungrupp

Avsändare är LRF Kalmar Kommungrupp som representerar ca 1000 LRF - medlemmar i Kalmar Kommun fördelat på fem lokalavdelningar. Kommungruppens huvudsakliga arbetsuppgifter är att företräda medlemmarnas intressen i Kalmar kommun samt aktivt delta i framtida översiktsplaner och infrastrukturfrågor i närområdet. Kalmar kommun har i samrådshandlingarna beskrivit planerna för nya bostäder på del av fastigheten Dörby 7:7 Kalmar kommun. LRF ser med stigande oro hur allt mer av bördig åkermark tas i anspråk för vägar och bebyggelse. Det finns en stark lagstiftning för skydd av brukningsvärd åkermark, 3 kap. 4§ miljöbalken. För att brukningsvärd åkermark ska få tas i anspråk för bebyggelse krävs enligt 3 kap. 4§ i miljöbalken att det behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse som inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Det aktuella markområdet på fastigheten Dörby 7:7 är av sämre bördighet och ligger invid samhället och pendelstation och LRF Kalmar kommungrupp anser att man trots en stark lagstiftning i

miljöbalken kan bebygga platsen med bostäder. Bördig odlingsmark bör alltid skyddas i framtida detaljplaner för att livsmedelsproduktionen i regionen inte ska krympa med följd att arbetstillfällen försvinner inom de gröna näringarna. Här är en utökad dialog viktig med LRF när Kalmar kommun växer.

Kommentar: Instämmer.

Följande har accepterat planförslaget skriftligt:

Region Kalmar län

E.ON Energidistribution AB

LFV Luftfartsverket

Kalmar Öland Airport

KSRR

Kalmar brandkår

Lantmäterimyndigheten

Svenska Kraftnät

Privatperson 1

Fastighetsägare 2, Låssmeden 5

Förening 1, STF Kalmar lokalavdelning

Trafikverket

Polismyndigheten

Länsstyrelsen

Följande har senast under granskningstiden inkommit med skriftliga synpunkter som inte blivit tillgodosedda:

Fastighetsägare 1, Hammarsmeden 8

Fastighetsägare 3, Högalid 5

Förening 2, Kläckeberga hembygdsförening

Eva Djupfors

Planhandläggare, Samhällsbyggnadskontoret Kalmar kommun

Handläggare
Eva Djupfors
0480-45 00 00

Datum
Upprättad 2021-12-13
Rev 2022-03-16

Ärendebeteckning
2015-2663

1(19)

Detaljplan för del av fastigheten Dörby 7:7, m.fl., Smedby tågstopp, Kalmar kommun

Samrådsredogörelse

Planförslaget har varit på samråd under tiden 2019-04-01 – 2019-04-30. Förslaget har sänts till myndigheter, förvaltningar och föreningar enligt sändlista och till fastighetsägare enligt fastighetsförteckning.

Planeringsenheten
Adress Box 611, 391 26 Kalmar | Besök Storgatan 35 A
Tel 0480-45 00 00 | Fax 0480-45 04 29
E-post: sam.byggnadskontoret@kalmar.se



Kalmar kommun
SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET



Sammanfattning

Under samrådstiden har det kommit in 16 yttranden.

Inkomna synpunkter under samrådet har föranlett en komplettering av tidigare framtagen dagvattenutredning, framtagandet av dels en riskutredning och dels en kompletterande vibrationsutredning.

Inför granskningskedet har planhandlingarna bland annat förtydligats i följande punkter:

- Plankartan har kompletterats/justerats avseende bestämmelse... för bebyggandets omfattning.
... avseende markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.
... avseende stenmur. *Befintlig stenmur ska bevaras.*
- Grundkartan har...
... kompletterats med befintliga stenmurar i norr och öster.
... har justerats avseende redovisningen av fastighetsgräns mot Järnhandlaren 1:1.
- Planbeskrivningen har kompletterats/justerats...
... med information kring riskutredningens slutsatser.
... med information om att en åtgärdsvalstudie för Kust- till Kustbanan är under framtagande.
... med förtydligande av befintliga kulturvärden i anslutning till planområdet.
... med förtydliganden kring den planerade bebyggelsens omfattning och omgivningspåverkan.
... med förtydliganden kring att det krävs dispens från biotopskyddet att skada eller ta ner befintliga alléträd.
... med information kring att exploitören vid misstanke eller upptäckt av förorening i samband med schaktning av planområdet omedelbart genom en anmälan måste underrätta tillsynsmyndigheten.
... med information kring att E-området för pumphuset avses att ligga kvar på kommunal mark, medan E-områdena till transformatorstationerna föreslås säkras genom ledningsrätt eller avstyckning.
... med information kring slutsatser efter genomförda utredningar med avseende på vibrationsalstrande trafik.
... med information kring att Telias riktlinjer bilaga 1: "Sprängning, påläggning vid teleanläggningar" ska beaktas i genomförandeskedet.

Inkomna synpunkter

Länsstyrelsen i Kalmar län

MKN för vatten samt dagvatten

Både dagvattenutredning och planbeskrivning är väl genomarbetade avseende dagvattenhantering och MKN vatten. Dock återstår några frågor.

- 1) De flöden av yt-/dagvatten som kommer in i detaljplanen behöver beskrivas. Varifrån kommer yt- och eller dagvattnet in i planområdet? Vilka intilliggande områden avvattnas och kan påverka planområdet?
- 2) Dagvattenutredningen föreslår att ytterligare utredning behöver göras för att beskriva dagvattnets väg förbi föreslagen damm och ut på Kläckebergavägen och vidare söderut mot Hossmoviken och slutrecipient Östersjön. Är kulvert tillräckligt dimensionerad att klara av dagvattenhanteringen, så att inte vatten blir stående t ex i intilliggande viadukt? Utredning behöver vara klar inför granskningen av detaljplan. Utredningen ska visa att dagvattnets passage söderut fungerar så att inte angränsande fastigheter belastas av dagvatten från den aktuella planen samt att den klarar ett 50-års regn. Detta för att kunna avvattna, med relevant fördröjning och rening, både föreslaget planområde samt intilliggande Kläckebergavägen och viadukten under järnvägen, innan vattnet slutligen når Hossmoviken och Östersjön. Det ska säkerställas att avvattningssystemet nedströms järnvägstrumman klarar att avbörda de beräknade vattenmängderna. Trumman har sannolikt haft en obetydlig funktion sedan Kläckebergavägen byggdes, och var i dåligt skick när ett plaströr trycktes in i samband med att hållplatsen byggdes 2014. Vissa smärre åtgärder såsom rensning, tätning mellan plaströr och stentrumma samt ev. mindre förlängning bekostas av kommunen/exploatören.
- 3) Eftersom volymen på dagvattendammen är kalkylerad ska den redovisas med ytanspråk inom föreslaget naturområde. Dagvattendamm kan med fördel betecknas som teknisk anläggning på plankartan för att skilja den från naturmarken. Minst 4 m bred körbar yta bör lämnas mellan dammen och järnvägsanläggningen för skötsel av dem bägge.

Hälsa och säkerhet

4) *Buller*

Planområdet är utsatt för höga bullernivåer från järnväg i söder och vägtrafik i väster. Bullerutredningen visar att minst en fasad mot Kläckebergavägen inte uppfyller bullerkraven. Eftersom bullerutredningen endast är gjord på en av flera olika möjliga sätt att bebygga området sett till byggrätterna i plankartan bör således planbestämmelser för buller också visa detta. Nuvarande bestämmelse ”Minst en balkong/uteplats till varje bostad vid ljuddämpad eller tyst sida eller en gemensam uteplats på ljuddämpad eller tyst sida ska utföras” är för otydlig.

Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

I bullerutredningen står att förordningen om trafikbuller anger att om riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en skyddad sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids vid fasaden. De bostäder som får ljudnivåer över riktvärdet 60 dBA uppfyller ej på övriga fasadsidor kraven på skyddad sida. Då ljudnivåerna ej överskrider 65 dBA på gaveln mot Kläckebergavägen kan dessa uppföras som småbostäder om högst 35 kvadratmeter enligt förordningen.

Plankartan ska därför tydligt visa inom vilka områden som planeras för bostäder som endast kan byggas med lägenheter om max 35 kvm eller där uteplatser ska anordnas. Finns även möjlighet att längsida ska placeras i en riktning som möjliggör genomgående lägenheter eller liknande.

5) *Vibrationsutredning*

Länsstyrelsen anser att vid granskningskedet av planen måste kompletterande vibrationsutredning utföras i enlighet med vad som skrivs i planbeskrivningen sid 41. Detta eftersom vibrationsfrågan kan bli dimensionerande för var, och hur området kan bebyggas och mot bakgrund av att vibrationsstörningar är mycket svåra att åtgärda i efterhand.

6) *Farligt Gods*

I samband med ny planläggning inom ett avstånd av 150 meter från led där farligt gods fraktas bör en riskutredning utföras. Dagens farligt godsolymer är relativt begränsade men en analys bör ta höjd för högre trafikflöden.

7) *Betydande miljöpåverkan*

Länsstyrelsen instämmer med kommunens bedömning att planens genomförande inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och att en strategisk miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning därför inte krävs.

Upplysningar

8) *Kommunikationer*

Under 2019/2020 utförs en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Kust-Kust-banan i hela sin sträckning Kalmar/Karlskrona – Borås/ Göteborg. Syftet med ÅVS är att identifiera brister och möjliga åtgärder för ökad kapacitet på bana för såväl gods- som persontrafik. Var eller om denna ÅVS genererar fysiska åtgärder är idag oklart, men studien ska tas som en indikation på ambitionen att öka tågtrafiken på Kust-Kustbanan. Om så blir fallet finns möjligheten att grunderna för beräkningar av t.ex. buller och vibrationer kan komma att förändras i framtiden.

9) **Kulturmiljö**

Länsstyrelsen har från kulturmiljösynpunkt inga direkta invändningar mot förslaget, men menar att planbeskrivningen under ”Nuläge” bör

Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

redogöra för de kulturhistoriskt värdefulla miljöer som finns i direkt anslutning till planområdet. Till dessa hör Smedbyvägen i egenskap av den gamla huvudvägen västerut från Kalmar, liksom Högalidsvägen vilken också varit en historiskt sett viktig väg. Vägarnas kurvatur, samt stenmurar och alléträd utmed vägarna har ett kulturhistoriskt bevarandevärde. Höga kulturvärden finns även i den bebyggelse som kantar Högaslidsvägen: det gamla Gästgiveriet och de byggnader som tillhör Högalids folkhögskola.

- 10) Under rubrik ”Planförslaget” bör kommunen redovisa hur planen anpassats för att visa hänsyn till de angränsande kulturmiljöerna.
- 11) Under ”Konsekvenser av planens genomförande” bör kommunen redovisa sin bedömning av planförslagets påverkan på kulturmiljöerna.

Naturvärden

12) *Stenmurar*

De stenmurar som finns i området omfattas av biotopskyddet. I samband med detaljplaneringen är det viktigt att tidigt i planprocessen ta reda på hur de befintliga biotoperna påverkas och om möjligt kan integreras i det kommande planområdet. De biotopskyddade objekten måste därför inventeras och beskrivas i planhandlingarna. Om biotopskyddade objekt kommer att behöva skadas eller tas bort krävs dispens från biotopskyddsbestämmelserna (7 kap. 11 § miljöbalken). För att få dispens krävs särskilda skäl. Upprättande av en detaljplan är i sig inget särskilt skäl men bostadsbyggande eller andra exploateringar kan vara det.

Det krävs dock att kommunen visar att det sker på en lämplig plats med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön (2 kap. 6 § miljöbalken). Vid inlämnandet av dispensansökan måste det därför redovisas varför man har valt aktuell plats och visa på andra alternativ och varför de inte är lämpliga. Inom den aktuella planen måste kommunen också visa att man har tagit hänsyn till de biotopskyddade objekten och en motivering till varför vissa objekt eventuellt behöver skadas eller tas bort.

Om definitionen för de generellt skyddade biotoperna fortfarande är uppfyllda när exploateringen är genomförd gäller biotopskyddet fortfarande. För övriga biotoper som ska vara kvar är det lämpligt att skydda dem med en planbestämmelse på plankartan.

- 13) Enligt plan- och bygglagen är påverkan på biotopskyddade objekt inte en grund för länsstyrelsens ingripande i samband med planprocessen. Det finns alltså inget formellt hinder mot att anta en detaljplan som berör biotopskydd, men planen kan inte genomföras utan dispens för de biotopskyddade delarna. En ansökan om dispens bör därför vara inlämnad och medgiven innan planen antas (MÖD P 2285-17, 2017-10-17).

Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

14) Alléträden

För de tre alléträden är det bra att förtydliga på plankartan att det krävs dispens från biotopskyddet att skada eller ta ner träden.

Övrigt

- 15) Det är positivt om mark som inte ska bebyggas eller beläggas kan användas för att gynna den biologiska mångfalden. Det kan exempelvis göras genom att plantera blommande och bärande träd och buskar, gärna sälg. Rabatter med blommor som är rika på nektar och örtrika kantzoner med mera. Det kanske också är möjligt att skapa öppna sanddytor och andra bihotell.

Förorenad mark: Länsstyrelsen har inga uppgifter om att marken kan vara förorenad. Detta betyder inte att föroreningar inte kan finnas inom planområdet. Det är inte ovanligt att mark i samhällen är utfyllda med förorenade massor, att det på mark i närheten av samhällen har skett dumpning av förorenat avfall eller där odling har skett att bekämpningsmedel har använts. Föroreningar kan inte uteslutas bara för att området inte har varit bebyggt. Rubriken om Förorenade områden i planhandlingar behöver utvecklas.

- 16) Vid misstanke eller upptäckt av förorening i samband med schaktning av planområdet måste tillsynsmyndigheten, kommunen, omedelbart underrättas. En anmälan måste då inkomma till tillsynsmyndigheten.

17) Plankartan

Bestämmelse om exploateringsgrad e_2 och e_3 reglerar samma sak.

Kommentar:

- 1) Inför detaljplanens granskningsskede har dagvattenutredningen kompletterats. I dagvattenutredningen har det förtydligats huruvida yt- eller dagvatten, från till detaljplaneområdet angränsande områden, kan förväntas påverka slutsatserna som gjordes i de tidigare beräkningarna.
- 2) Instämmer, observera dock att vatten från Kläckebergavägen inte når dagvattendammen eller kulverten under järnvägen. Kläckebergavägen ligger betydligt lägre än dammen och beskriven kulvert. Från dammens utlopp leds dagvattnet till befintlig kulvert och därifrån vidare till befintligt dikessystem nedströms. Föreslagen dagvattenlösning inom planområdet är enligt dagvattenutredningen dimensionerad för upp till ett 50-årsregn. Skyfall upp till 50-årsregn leds inte ”ut på Kläckebergavägen”.

Föreslagen dagvattenlösning bygger på att befintlig kulvert och efterföljande dikessystem har erforderlig kapacitet. Kalmar Vatten AB har sedan detaljplanens samrådsskede synat kulverten och diket på plats, och bedömt att tillräcklig kapacitet finns. Kalmar Vatten AB meddelar att erforderliga rensningar av diken och kulvertar kommer att verkställas i

Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

samband med detaljplanens genomförande. För att visa att dagvattnets passage fungerar söderut har Kalmar Vatten AB ytterligare undersökt dikesystemets kapacitet nedströms våtmarkens utlopp. Dessutom redovisas vart Trafikverkets pump leder dagvatten från Kläckebergavägen som redan idag hamnar på Kläckebergavägens lågpunkt under viadukten. Kalmar Vatten ABs arbete har sammanfattats i ett PM. Planbeskrivningen har justerats och förtydligats med Kalmar Vatten ABs PM. Utöver PM:et har det sedan detaljplanens samråd även tagits fram en förprojektering för VA och dagvattendammen av Kalmar Vatten AB, 2019-04-19.

- 3) Dagvattenutredningen påvisar att kommunen i detaljplanen har lämnat ett tillräckligt stort område betecknat med *NATUR dagvatten*, för att genom föreslagen lösning kunna hantera upp till ett 50-årsregn. Ytanspråket kan variera beroende på vilken teknisk lösning som i slutändan väljs. Redovisningen enligt samrådsförslaget bedöms som tillräckligt. Instämmer, ytbehov för skötsel av våtmark ska och kommer att tillgodoses i den fortsatta planeringen/dimensioneringen av våtmarken.

Hälsa och säkerhet

- 4) *Buller*

Anseende ekvivalent ljudnivå

Det finns inga fasadsidor enligt samrådsunderlaget som överskrider 60 dBA ekvivalent ljudnivå.

Frifältsvärdena för det norra och mellersta husen som med sin kortsida vetter mot Kläckebergavägen är enligt bullerutredningen 58-58 dBA respektive 59-60 dBA. Den yttersta lägenheten närmast Kläckebergavägen i bostadshuset där bullerutredningen visat sig ha ett frifältsvärde på 61 dBA har mot bakgrund av just bullerutredningen strukits innan detaljplanen ställdes ut för samråd. Se samrådsversionens plankarta där byggrätten har begränsats till korsmark. Även i granskningsversionens plankarta har marken, där bullerutredningen påvisar att 60 dBA överskrids, markerad med prick- eller korsmark.

Buller - anseende kommentar om begränsning av lägenhetens storlek och placering av uteplatser

Instämmer att det är möjligt. I samråd med exploatören valdes dock lägenheten, där 60 dBA ekvivalent ljudnivå överskreds, att strykas helt. Se samrådsversionens och likaså granskningsversionens plankarta där byggrätten mot bakgrund av bullerutredningen begränsats till korsmark.

Buller – anseende uteplatser

Instämmer. Uteplatserna bör i första hand anläggas på tyst sida, men där kriterierna för tyst sida inte uppfylls kan ljuddämpad sida godtas. Formuleringen av planbestämmelse har förtydligats. Frågan bevakas vidare i bygglovsskedet.

Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

5) *Vibrationsutredning*

Instämmer, i samråd med Trafikverket har kommunen låtit utföra ytterligare kompletterande vibrationsutredningar samt kompletterande mätningar inför detaljplanens granskningsskede. Resultatet från den slutliga utredningen har förts in i planhandlingarnas granskningssversion och kan sammanfattas enligt följande:

Analysen tyder på att Trafikverkets riktvärden för vibrationer och stomljud kan innehållas förutsatt att rätt val av konstruktion och grundläggningsmetod implementeras i relation till avståndet till rälsen. Vibrationsfrågan bör därför följas upp under följande planeringskedan.

I ForcidConsulting ABs *Vibrationsutredning avseende vibrationsalstrande trafik och nybyggnation av bostäder*, dat 2021-04-27, görs bl.a. följande slutsats: ”Förutsatt att säkerhetszonerna för respektive val av huskonstruktion och grundläggning respekteras överskrids inte miljömålet om 0,4 mm/s RMS.”

6) *Farligt Gods*

Instämmer. En riskutredning med avseende på närheten till järnvägsspåret har utförts sedan detaljplanens samrådsskede. Planbeskrivningen har kompletterats med information kring riskutredningens slutsatser.

7) *Betydande miljöpåverkan*

Noteras.

8) *Kommunikationer - åtgärdsvalstudie*

Åtgärdsvalstudien ÅVS¹ har sedan detaljplanen varit på samråd antagits av Trafikverket 2020-12-18. I åtgärdsvalstudien anges att Trafikverket har studerat möjligheten till en ny kort tvåspårig mötesstation i Smedby. Mötesstationen föreslås att placeras öster om befintlig plattform. Detta innebär att plattformarna flyttas till den nya mötesstationen för att kunna genomföra resandeutbyte samtidigt som tågötet sker. Syftet är att möjliggöra en bättre spridning på tågen mellan Emmaboda och Kalmar. Inför detaljplanens granskningsskede har planbeskrivningen kompletterats med information om detta.

De utredningar som i samband med planarbetet tagits fram, baserar på statistik/trafiksiffror/information som erhållits av Trafikverket. Trafiksiffrorna har räknats upp till en framtidsprognos enligt gängse rutiner.

9) *Kulturmiljö – avseende befintliga kulturvärden*

Instämmer, planbeskrivningen har kompletterats med information om av länsstyrelsen nämnda kulturvärden i anslutning till planområdet.

¹ Åtgärdsvalsstudie Kust till Kustbanan Borås-Kalmar/Karlskrona. TRV 2019/16039. Norconsult, 2020-12-18.

Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

10) *Kulturmiljö – avseende hänsyn till befintliga kulturmiljöer*

Vid detaljplanens utformning har hänsyn tagits till befintliga stenmurar. Befintliga alléträd inom planområdet avses inte påverkas vid detaljplanens genomförande.

- 11) Den nya bebyggelsen kommer att få en kontrastverkan till den äldre bebyggelsen som tillhör Högalids folkhögskola. Särskilt femvåningshuset i planområdets södra del kommer att utmärka sig. Detta har förtydligats i texthandlingen.

Naturvärden

12) *Stenmurar*

Stenmurarna ligger idag i angränsning till jordbruksmark och omfattas därför enligt definitionen i 5 § och p 6 bilaga 1 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. av det generella biotopskyddet i 7 kap. 11 § första stycket 1 miljöbalken.

Då Pendelvägen och Smedby pendeltågstation byggdes erhöll Kalmar kommun, 2014-06-23, bland annat dispens för att göra en 15 meter bred öppning i befintlig stenmur, se Länsstyrelsens ärendenummer 521-3879-2019. Åtgärden genomfördes i samband med Pendelvägens byggnation. I dagsläget bedöms att ett genomförande av detaljplaneförslaget inte innebär någon ytterligare påverkan på någon av de befintliga stenmurarna i området. Alléträden inom planområdet avses heller inte att påverkas.

För gällande stenmurarna kommer definitionen för det generella biotopskyddet inte uppfyllas längre då nuvarande markområde exploaterats. Detta eftersom murarna då inte längre kommer att angränsa till en öppen yta/åkermark. Istället för att brukas för vall kommer marken bebyggas.

Inför detaljplanens granskningsskede har frågan förtydligats och stenmurarna redovisats i detaljplanens grundkarta. Stenmurarnas bevarandevärde förtydligas, inte endast sett som ett värdefullt inslag som biotop för diverse arter, utan även med tanke på murarnas kulturhistoriska och landskapsbildsmässiga värde i sig.

All mark i läget för befintliga stenmurar har i plankartan försetts med planbestämmelse för så kallad *prickmark*, det vill säga mark som inte får bebyggas eller med beteckningen *NATUR, naturområde*. Byggrätternas och parkeringarnas placering har genomförts på så vis att ytterligare fysiska åtgärder på murarna inte ska krävas. Plankartan har kompletterats med bestämmelsen *Befintlig stenmur ska bevaras*.

Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

13) Instämmer. Murarna avses genom detaljplanens genomförande inte att påverkas rent fysiskt. En dispensansökan kommer därmed inte erfordras. I och med att murarnas formella skydd i samband med att nuvarande öppen yta bebyggs, dock inte kommer att uppfyllas längre, enligt definitionen 7 kap. 11 § miljöbalken, har plankartan kompletterats med bestämmelsen *Befintlig stenmur ska bevaras.*

14) *Alléträden*

Planbestämmelse för markklov för fällning av träd bedöms inte som nödvändigt i detta fall. Frågan har förtydligats i planbeskrivningen och träden mätts in i grundkartan. Alléträden ligger inom område för allmän platsmark NATUR och planens genomförande innebär inte någon påverkan på alléträden inom planområdet. Att det krävs dispens från biotopskyddet att skada eller ta ner träden beskrivs i planbeskrivningen. Ytterligare information har lagts till om att kabeldragnings till transformatorstationen inte bör ske inom alléträdens rotzon. Området som är avsedd för transformatorstationen har placerats med hänseende till alléträden.

15) *Övrigt, avseende främjande av insekter/ biologisk mångfald*

Noteras.

16) *Förorenad mark*

Instämmer. Planhandlingen har kompletterats med information om att exploatören vid misstanke eller upptäckt av förorening i samband med schaktning av planområdet omedelbart genom en anmälan måste underrätta tillsynsmyndigheten som i detta fall är kommunen.

17) **Plankartan**

I plankartans samrådsversion avsåg bestämmelsen *e₂ största sammanlagda byggnadsarea angiven i procent av fastighetsarean inom egenskapsområdet* och bestämmelsen *e₃ största sammanlagda byggnadsarea angiven i procent av fastighetsarean inom användningsområdet.*

Inför granskningen av detaljplanen har dessa bestämmelser beräknats på nytt och justerats.

Lantmäterimyndigheten

Plankarta med bestämmelser:

Inga synpunkter.

Planbeskrivning:

Det bör beskrivas vad som ska ske med E-områdena, exempelvis avstyckning, ledningsrätt eller kvar på kommunal mark utan upplåtelse.

Det står att parkeringarna kan lösas genom servitut men de kan även ingå i de nybildade fastigheterna om de ska förse fastighetens enskilda behov. Om parkeringsplatserna ska delas mellan fastigheterna bör det nämnas att gemensamhetsanläggning kan bildas och då bör även ett ”g” finnas med på plankartan.

Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

Grundkarta och fastighetsförteckning:

Inga synpunkter

Andra planhandlingar:

Inga synpunkter

Övrigt:

Fastighetsbestämning mot Järnhandlaren 1:1 pågår och bör vara klar innan granskning.

Kommentar:

Det är i dagsläget oklart vad som kommer att ske med E-områdena. Tanken är att E-området för pumphuset, ska ligga kvar på kommunal mark medan E-områdena för transformatorstationerna bör säkras genom ledningsrätt eller avstyckning. Detta har förtydligats i genomförandebeskrivningen.

De nybildade fastigheternas parkeringsbehov kan antingen lösas genom servitut eller genom bildning av gemensamhetsanläggning/ar. Planbestämmelsen g bedöms inte som nödvändigt eftersom en gemensamhetsanläggning kan bildas oavsett om g skrivs in i plankartan eller ej.

Planhandlingarna förtydligas inför granskningsskedet, att det inte är tvingande, men att det bedöms som lämpligt, att en gemensamhetsanläggning för parkering bildas genom anläggningsförrättning. Detta eftersom fastighetens rätt till anläggningen även gäller vid ägarbyte och att det finns en ekonomisk trygghet för anläggningens framtida drift och underhåll då frågan löses genom lantmäteriförrättning.

Instämmer. Fastighetsbestämning mot Järnhandlaren 1:1 är numera klar. Ny linje visas i grundkartan till granskningshandlingen. Eftersom fastighetsgränsens läge dock inte justerats nämnvärt behandlas frågan inte vidare i planbeskrivningen.

Trafikverket

1. Planområdet gränsar direkt till Kust- till Kustbanan som utgör Riksintresse för kommunikationer. Trafikverket bedömer dock att planen inte medför påtaglig skada på riksintresset.
2. Under 2019/2020 utförs en åtgärdsvalstudie (ÅVS) för Kust- till Kustbanan i hela sin sträckning Kalmar/Karlskrona – Borås/Göteborg. Syftet med ÅVS är att identifiera brister och möjliga åtgärder för ökad kapacitet på bana för såväl gods- som persontrafik. Var/om denna AVS genererar fysiska åtgärder är idag oklart, men studien ska tas som en indikation på ambitionen att öka tågtrafiken på Kust- till Kustbanan. Om så blir fallet finns möjligheten att grunderna för beräkningar av t.ex. buller och vibrationer kan komma att förändras i framtiden.
3. Det byggnationsfria avståndet till järnväg (30 meter för bostäder) klaras enligt planförslaget. Trafikverket utgår från att såväl gällande riktvärden för buller samt vibrationer kommer att klaras. Gällande behov av eventuellt bullerskydd ska dessa anläggas inom detaljplanen och således

Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

utanför järnvägsfastigheten. Dessutom på ett sådant avstånd från järnvägsfastigheten att uppförandet samt underhåll av bullerskyddet kan skötas helt utanför järnvägsfastigheten.

4. I samband med ny planläggning inom ett avstånd av 150 meter från led där farligt gods fraktas bör en riskanalys utföras. Dagens farligt godsvolymer är relativt begränsade men en analys bör ta höjd för högre trafikflöden.
5. Trafikverket anser att, innan planeringsprocessen drivs vidare, måste kompletterande vibrationsutredning utföras i enlighet med vad som skrivs i planbeskrivningen sida 41. Detta eftersom vibrationsfrågan kan bli dimensionerande för var, och hur området kan bebyggas och mot bakgrund av att vibrationsstörningar är mycket svåra att åtgärda i efterhand.
6. Hantering av dagvatten måste utredas vidare. Framförallt måste det säkerställas att avvattningsystemet nedströms järnvägstrumman klarar att avbörda de beräknade vattenmängderna. Trumman har sannolikt haft en obetydlig funktion sedan Kläckebergavägen byggdes, och var i dåligt skick när ett plaströr trycktes in i samband med att hållplatsen byggdes 2014. Vissa smärre åtgärder såsom rensning, tätning mellan plaströr och stentrumman samt eventuell mindre förlängning bekostas av kommunen/exploatören. Rörande dammen förutsätter vi att det blir en minst 4,0 meter bred körbar yta kvar mellan dammen och järnvägsanläggningen för skötsel av dem bägge. Dammen och diken skall utformas så att de klarar ett 50-års regn utan att rinna över kanten till Kläckebergavägen. Även risken för ett genombrott på grund av erosion i diket skall beaktas. Plan- och sektionsritningar, med bakomliggande beräkningar måste upprättas. Dessa tillsammans med eventuella förslag till invallning och erosionsskydd, skall godkännas av Trafikverket.
7. Trafikverket har väghållaransvaret för väg 582, Kläckebergavägen vilken har ett byggnadsfritt avstånd på 12 meter till bostäder. Eventuella bullerskyddsåtgärder längs Kläckebergavägen ska anläggas utanför vägområdet och på ett sådant sätt att uppförande och underhåll av dessa kan ske utanför vägområdet. Även för vägen gäller att hantering av dagvatten måste ske på ett sådant sätt att inte risken för översvämning på vägen ökar.

Kommentar:

1. Instämmer.
2. Noteras. De utredningar som i samband med planarbetet tagits fram, baserar på statistik/trafiksiffror/information som erhållits av Trafikverket. Trafiksiffrorna har räknats upp till en framtidsprognos enligt Trafikverkets anvisningar/gångse rutiner. Planbeskrivningen har kompletterats med information från åtgärdsvalstudien som färdigställdes 2020-12-18.

Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

3. Noteras. Kommunens bedömning är mot bakgrund av bullerutredningen att ett krav på bullerskydd i form av bullerplank/vall inte ska ställas i plankartan.
4. En riskutredning har utförts sedan detaljplanens samrådsskede. Riskutredningens slutsatser har sammanfattats och redovisats i planbeskrivningen.
5. Instämmer. En kompletterande vibrationsutredning har genomförts inför detaljplanens granskning. Arbetets upplägg har stämts av med Trafikverket innan mätningarna genomförts. Konsekvenser och slutsatser från den kompletterande vibrationsutredningen redovisas i planhandlingarna. Se även samrådssvar till Länsstyrelsens yttrande.
6. Noteras. Dagvattenutredning har tagits fram under arbetets gång. Dammen avses att dimensioneras för ett 20-årsregn. Flöden upp till 50-årsregn omhändertas på så vis att dammens utlopp breddas till befintlig trumma under järnvägsbanken och vidare till befintligt dikessystem nedströms. Dagvattenutredningen påvisar att planerade åtgärder klarar att omhänderta ett 50-årsregn utan att riskera att dagvatten från planområdet bidrar till en översvämning av Kläckebergavägen. Inför detaljplanens granskningsskede har dagvattenutredningen kompletterats samt kapaciteten av dikessystemet nedströms vidare undersökts. Se även tidigare svar på Länsstyrelsens yttrande avseende dagvattenfrågorna. Sedan detaljplanens samrådsskede har dessutom en förprojektering av tänkt dagvattenlösning genomförts av Kalmar Vatten, 2019-04-26. Plan- och sektionsritningar kommer att upprättas vid en detaljprojektering av planerad dagvattenlösning. Detaljprojekteringen sker inte i samband med detaljplanen.
7. Noteras.

Boende och fastighetsägare

Hammarsmedens samfällighetsförening

Gång- och cykelväg mot Smedby centrum saknas. Bör anläggas på Högalidsmark. Säker gång- och cykelväg till Smedjan över eller under Smedbyvägen.

Kommentar:

Noteras. En planskild övergång för oskyddade trafikanter lär av kostnadsskäl inte bli aktuellt. Oskyddade trafikanter hänvisas till att använda befintligt övergångsställe intill korsningen Kläckebergavägen-Smedbyvägen tills vidare. En naturremsa med planbestämmelsen NATUR har lagts till längs med planområdets nordvästra gräns. Detta för att möjliggöra en fortsättning av gång- och cykelväg västerut i framtiden. Frågan har vidareförmedlats till kommunens Trafikenhet.

Kommunala nämnder, förvaltningar och bolag

Kalmar Brandkår

Följande behöver beaktas inför beslut om detaljplan.

1. I rapporten angivna säkerhetsavstånd till Kläckebergavägen ska efterlevas.
2. En riskanalys bör tas fram vad gäller avstånd till järnväg. I nuläget finns ingen riskanalys för aktuell järnvägssträcka. Brandkåren anser att det är skäligen att begära in en sådan eftersom det transporteras farligt gods på sträckan. Brandkåren önskar att få granska riskanalysen.

Som jämförelse finns en riskanalys för Stångådalsbanan, där nedanstående åtgärdsförslag presenteras:

- a. Utrymning från de byggnader som ligger närmast järnvägen (150 m) bör främst ske i riktning från järnväg.
- b. Återinrymning skall vara möjligt för utrymningsvägar mot järnväg.
- c. Område inom 60 meter från järnvägsspåret bör utformas så att det inte inbjuder till stadigvarande vistelse.
- d. Järnvägsväxel bör tas bort om den ej används.

Ytterligare jämförelse görs med Länsstyrelsen i Stockholm, där de hänvisar till minst 30 meter mellan järnväg och kontor, samt minst 50 meter mellan järnvägen och bostäder. Vid byggnation innanför dessa avstånd krävs åtgärder i form av bl.a. obrännbar fasad och utrymningsriktning från byggnaderna.

3. Planen medger byggnation av ett femvåningshus med bostäder. Denna typ av verksamhet kräver normalt att räddningstjänstens stegfordon är behjälpligt vid utrymning. I kap. 5:353 Boverkets byggregler (BFS 2018:4) ställs krav vid utrymning med hjälp av stegfordon i form av en insatstid på maximalt 10 minuter. I aktuellt planförslag överstigs denna tid. Planförslaget är därmed inte förenligt med gällande byggregler och Kalmar brandkårs nuvarande placering och insatstid.

Kalmar brandkår föreslår en av nedanstående ändringar i planförslaget, för att kunna tillgodose utrymningsmöjligheterna från planerad byggnation inom detaljplaneområdet.

- a. Byggnader högre än 11 m (från marknivå till underkant fönster eller överkant balkonrädde) förses med trapphus i klass Tr2. *Trapphus i klass Tr2 är godkända som enda utrymningsväg och brandkårens stegfordon behöver därmed inte användas vid utrymning.*

Om detta alternativ väljs, anser brandkåren att utrymningsvägen ska placeras i riktning bort från järnvägen. Detta för att den enda utrymningsvägen från fastigheten inte ska påverkas, i allt för stor utsträckning, om en olycka sker på järnvägen.

- b. Antal våningsplan för byggnader begränsas, så att maximal höjd från markplan till underkant fönster eller överkant balkonrädde maximalt är 11 meter. Med en begränsad höjd på 11 meter krävs inte stegfordon för utrymning. Det är tillräckligt med brandkårens bärbara stegar och en insatstid på maximalt 20 minuter.

Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

4. Brandpostnätet i detaljplaneområdet ska uppfylla gällande normer.

I övrigt har Kalmar brandkår inget att erinra inför genomförande av detaljplanen.

Kommentar:

1. Noteras. Trafikverket anger i den webbaserade nationella vägdatan att det bör hållas en 12 meter bred bebyggelsefri zon längs med Kläckebergavägen. Avståndet mellan Kläckebergavägens östra väggkant och byggrätterna för bostäder längs med Kläckebergavägen ligger mellan 15 – 27 meter. Trafikverkets önskan, om en bebyggelsefri zon på 12 meter längs med Kläckebergavägen, uppfylls därmed enligt planförslaget.
2. Instämmer. I tidigt samtal med Brandkåren och Trafikverket har det nämnts att ett avstånd på 30 meter till ny bebyggelse ska hållas samt minst 15 meter till parkeringsplatser. Dessa mått uppfylls av föreliggande planförslag. Av brandkåren efterfrågad riskanalys har tagits fram inför detaljplanens granskningskede. Av riskutredningen framgår att både individ- och samhällsriskberäkningarna har visat på låga risker under ALARP (inom ALARP 0-5 meter från räls i individriskberäkningarna). Därför bedöms riskerna med planerad bebyggelse som acceptabla. För att visa på god planering ska området mellan byggnader och järnväg utföras så att det inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse (perrong etc. bedöms inte uppmuntra till stadigvarande vistelse). Byggnaderna närmast järnvägen bör (rekommendation) också utföras med möjlighet till utrymning vid fasad som vetter bort från järnvägen.
3. Planbeskrivningen har inför granskningskedet förtydligats avseende detta.
4. Noteras. Brandpostnätet är ingen planfråga men det finns en policy för brandposter som gäller för Kalmar kommun. Mark- och exploateringsenheten ska ta höjd för ett eventuellt behov av investeringskostnader om utbyggnad av brandpostnätet krävs i samband med detaljplaneläggning av nya områden. Planbeskrivningen har kompletterats med information om att genomförande av detaljplaneförslaget kan medföra ett behov och därmed förknippade kostnader för en utbyggnad av brandpostnätet.

Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

Ledningsdragande verk, andra företag och myndigheter

Telia Sverige Net Fastigheter AB (TSNFAB)

TSNFAB äger fastigheten Järnbäraren 1, vår fastighet innehar telestation med tillhörande kanalisering och kablage.

Telestationen inhyser känslig och samhällsviktig telekommunikationsutrustning vilket måste beaktas vid eventuell nybyggnation i närheten. Ett avstånd på minst 10 meter till vår byggnad är nödvändigt.

TSNFAB förutsätter vidare att inga förändringar företas som påverkar TSNFAB:s byggnad och utrustning. Om förändringar företas ska kommunen eller exploatören ha klargjort vem som står för kostnaderna samt att dessa säkras upp via avtalsförbindelse.

Vi vill även göra er uppmärksamma på att telestationen eventuellt skulle kunna komma att orsaka störande ljud för de boende i de bostäder som planeras. TSNFAB förutsätter att exploatören, om behov uppstår, bekostar erforderliga åtgärder för att minimera störningar från telestationen och att TSNFAB hålls skadelösa.

Telestationsbyggnaden inrymmer känslig teknisk utrustning och Telias riktlinjer för sprängning och borring är därför bifogade om sådana arbeten kan komma att bli aktuella i samband med exploateringen, se bilaga 1.

Av vikt är också de ledningar/kabelstråk som finns i området. Kablage och ledningar ägs av Skanova AB vilka också måste ges tillfälle att uttala sig i ärendet.

Kommentar:

Avståndet mellan fastighetsgränsen från Järnbäraren 1 till närmsta planerade bostadsbyggnad är cirka 35 – 45 meter. I dagsläget bedöms planerad bostadsbebyggelse varken påverka eller påverkas av TSNFAB:s byggnad eller utrustning. Ljudalstringen från TSNFAB:s anläggning bedöms som försumbar i förhållande till trafiken på Kläckebergavägen.

Telias riktlinjer för sprängning och borring noteras. Planbeskrivningen har kompletterats med en hänvisning till yttrandets bilaga 1: ”Sprängning, pålning vid teleanläggningar”.

Skanova AB har 2019-05-17 yttrat sig om att Skanovas ledningar bedöms hamna i tomtgräns och därför inte bör vara något hinder för ett framtida bygglov enligt detaljplaneförslaget. Frågan har kommit upp på nytt inför granskningskedet. Kommunen har därför låtit ledningen mätas in och kan konstatera att sträckningen för Skanovas ledning i granskningsversionens plankarta sammanfaller med s.k. prickmark. Mark som inte får bebyggas. Vidare kan nämnas att det handlar sig om en kopparledning som enligt Skanova AB med all sannolikhet kommer att tas ur bruk inom de närmsta fem åren.

Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

Skanova AB

Skanova har tagit del av remisshandlingarna enligt ovan, och låter framföra följande yttrande: Skanova har kablar som det bedöms av handlingarna hamna i tomtgräns och bör inte vara något hinder för bygglov, karta bifogas yttrandet.

Kommentar:

Se tidigare svar.

E.ON Energidistribution AB (E.ON)

I den norra delen, längs med Smedbyvägen, har E.ON en markförlagd lågspänningskabel och i den södra delen, längs med järnvägen en serviskabel (grön streckad linje, se bifogad karta.)

Därutöver finns det vägbelysningsanläggning. Frågor kopplat till denna anläggning hänvisas till kommunen.

Innan markarbete sker så måste kabelvisning i fält beställas via vår kundsupport 0771-22 24 24. Se även vår hemsida: www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html

För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning, inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från ledningen. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande utplag anordnas eller marknivån ändras ovanför ledningen, så att reparation och underhåll försvåras.

E.ON noterar E-områden som är utlagda på plankartan för transformatorstation, vilket vi är tacksamma för. Vi noterar även att dessa E-områden är placerade vid parkeringsplats, gata och vid komplementbyggnader. Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Av svensk standard SS_EN 61936-1 samt tillhörande Handbok SEK 438, utgåva 2, framgår att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart utplag är 5 meter. SS-EN 61936-1 föreskriver också att nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas.

För ytterligare information och planering av elförsörjningen till den planerade bebyggelsen kontaktas E.ON Energidistribution, tfn 072-452 60 78.

Kommentar:

Noteras. Inför detaljplanens granskningsskede har transformatorstationernas planerade läge och utbredning av de två berörda E-områdena justerats i samråd med E.ONs handläggare. U-område har lagts till på nordöstra parkeringskeppet.

Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

Kalmarsundsregionens Renhållare (KSRR)

KSRR ser positivt på beslutet om att använda er av underjordsbehållare (UWS:er) för hushållssopor. Viktigt är att behållaren placeras enligt KSRR:s krav specifikation gällande UWS, se bifogad fil. Påpekas kan också att ni inte får glömma bort att det måste finnas plats för hantering av återvinningsmaterial, exempelvis miljörum/hage. Denna bör ligga i anslutning till UWS:en för att uppnå bästa resultat. Att hänvisa de boende till den idag befintliga återvinningsstationen känns inte tryggt då vi inte vet något om dess framtida existens.

Kommentar:

Den exakta placeringen av UWS:erna har inte bestämts genom detaljplanen. Det finns heller inget formellt beslut om att använda sig av underjordsbehållare. Underjordsbehållare har funnits med i åtanke då dispositionsskissen, som legat till grund till bullerberäkningarna, tagits fram. Till yttrandet bifogad fil "UWS-tömning, krav på transportväg för fordon (98904)" noteras. Kommunen bedömer att detaljplanen har utformats på ett sätt så att det går att hitta lämpliga placeringar på kvartersmark. Vidare bedöms att det har lämnats tillräckligt med byggrätter för att möjliggöra förråd/komplementbyggnader inom vilka det vid behov i framtiden kan anordnas hantering av återvinningsmaterial. Även anläggandet av hage inom kvartersmark kan vara ett alternativ. Frågan om sopherteringen behandlas i bygglovet.

PostNord Sverige AB

Det jag kan se direkt är att vi gärna vill ha alla postlådor på samma sida så att vi kan lämna all post på en körning. Alternativt lådsamlingar om det är något ni funderat på?

Kommentar:

Noteras. Framtida placering av brevlådorna styrs inte av detaljplanen. Troligen är lådsamlingar på vardera sida av vägen lämpligast. Eftersom Pendelvägen är en återvändsgränd krävs ingen extra körning, även om brevlådor finns på båda sidor av vägen.

Intresseorganisationer och övriga

Hyresgästföreningen

Vi tillstyrker i allt väsentligt föreliggande detaljplan, men vill framföra följande synpunkter:

- 1) 50 % av lägenheterna bör vara hyresrätter.
- 2) Området bör förses med laddningsstolpar för elfordon.
- 3) I huskropparna bör finnas läsbara förvaringsutrymmen för cyklar.

Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

- 4) Uteplatser för boende ska byggas så att buller hålls inom gällande riktlinjer eller skyddas genom byggtekniska åtgärder.
- 5) Parkeringsplatser för gäster och personer med funktionsvariationer ska givetvis anordnas.

Kommentar:

- 1) Exploatören avser att erbjuda blandade upplåtelseformer. Detaljplanen styr dock inte detta.
- 2) Instämmer, vid beräkningen av behov för transformatorstationer har det tagits höjd för just möjligheten att installera laddningsstolpar för elfordon.
- 3) Byggrätterna har lagts på ett vis som lämnar ytor på kvartersmark för att möjliggöra just cykelparkeringar och förrådsutrymmen. Detaljplanen styr dock inte i detalj huruvida dessa kommer att utformas.
- 4) Instämmer. I plankartan anges därför följande bestämmelse:
Om en uteplats har en eller flera uteplatser ska minst en av dessa placeras där högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå samt 70 dB(A) maximal ljudnivå ej överskrids.
- 5) Instämmer. Frågan bevakas vidare under bygglovsskedet.

Följande har accepterat planförslaget skriftligt:

Försvarsmakten.

Region Kalmar län.

Kalmar Läns museum.

Kalmar Vatten AB.

Kultur och Fritidsnämnden.

Eva Djupfors

Planhandläggare

Detaljplan för del av fastigheten Dörby 7:7, m.fl., Smedby tågstopp, Kalmar kommun

Planbeskrivning - Antagandehandling



Planområdets läge i Kalmar kommun, markerat genom röd cirkel.

Planbeskrivningens innehåll

Sammanfattning	4
Inledning	5
Syfte med detaljplanen	5
Bakgrund	5
Plandata	6
Planförfarande och tidsplan	7
Nuläge	8
Gällande detaljplaner och planprogram	9
Socioekonomiska förutsättningar	11
Mark- och vattenförhållanden	12
Natur och kultur	13
Bebyggelse	14
Service	14
Infrastruktur	15
Störning och risk	17
Planförslag	22
Ändrade mark- och vattenförhållanden	27
Natur och kultur	27
Ny bebyggelse	29
Tillgänglighet och infrastruktur	30
Ny service	31
Förändring av teknisk försörjning	31
Behov av åtgärd mot störning och risk	33
Beskrivning av planbestämmelser	40
Genomförande och konsekvenser	44
Organisatoriska frågor	44
Fastighetsrättsliga frågor	45
Tekniska frågor	48
Ekonomiska frågor	50
Konsekvenser av planens genomförande	51
Tidigare ställningstaganden	56
Överkommunala beslut	56
Översiktsplaner	58
Kommunala program och beslut i övrigt	59

Planhandlingar

Planhandlingarna består av:

- Planbeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Granskningsutlåtande

Till planen hör också:

- Undersökning som belyser ifall en strategisk miljöbedömning behöver göras, 2019-03-21, rev 2022-03-16.
- Vibrationsutredning Dörby 7:7, Utredning av vibrationer från tågtrafik, Smedby i Kalmar kommun, WSP, 2019-01-03.
- Kompletterande vibrationsutredning, VU Smedby tågstation, Sweco 2020-05-29.
- Vibrationsutredning avseende vibrationsalstrande trafik och nybyggnation av bostäder, NitroConsult, 2020-10-21.
- Vibrationsutredning avseende vibrationsalstrande trafik och nybyggnation av bostäder, ForcidConsult, 2021-04-27.
- Dörby 7:7, m fl i Smedby, Kalmar kommun, Trafikbullerutredning, Soundcon, 2018-12-11.
- Dagvattenutredning Dörby, Smedby, Sweco 2018-12-07, rev 2019-04-14.
- Förprojektering för VA och dagvattendamm, Kalmar Vatten AB, 2019-04-26.
- PM Dagvattenavledning – VA-exp – Smedby stationsområde, Kalmar Vatten 2020-04-19.
- Planprogram för område kring Högalidsvägen i Smedby, Sweco 2016-12-14.
- Översiktlig geoteknisk undersökning, Sweco, 2016-11-01.
- Riskutredning Dörby 7:7 m.fl. Smedby, Kalmar, Tyréns 2019-09-06.

Medverkande tjänstepersoner

Detaljplanen har upprättats av Vatten och Samhällsteknik AB genom Eva Djupfors på uppdrag av Samhällsbyggnadskontoret på Kalmar kommun, i samråd med samhällsbyggnadskontoret, kommunledningskontoret och Lantmäterimyndigheten i Kalmar kommun.

Eva Djupfors

Landskapsarkitekt, Vatten och Samhällsteknik AB

Sammanfattning

Detaljplanens syfte är att skapa förutsättningar för utveckling av flerbostadshus längs med Pendelvägen vid Smedby pendeltågstation samt att möjliggöra kontorsverksamhet och centrumbildning i anslutning till pendeltågstationen. Byggnation inom planområdet ska ges ett varierat uttryck med avseende på byggnadernas höjd, takutformning och fasader.

Detaljplaneförslaget möjliggör, enligt dispositionsskisserna som legat till grund för planarbetet, byggnation av cirka 100 lägenheter i flerbostadshus med upp till fem våningar. Förutom bostäder medges kontor och i direkt anslutning till pendeltågstationen centrumverksamhet och därmed service och handel. Det är önskvärt att bebyggelsen erhåller ett varierat utförande och placeringen av huskropparna sker på så vis att bostadsgårdar bildas.

I samband med framtagandet av nu aktuellt detaljplaneförslag har en undersökning av betydande miljöpåverkan (miljöbalken 6. kap) genomförts i form av en checklista. Mot bakgrund av genomförd undersökning bedöms att ett genomförande av detaljplaneförslaget inte kan antas medföra någon betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning krävs därför inte. Relevanta miljöaspekter behandlas i undersökningen och planbeskrivningen.

Detaljplaneförslaget bedöms stämma väl överens med kommunens gällande översiktsplan och planprogram i vilket nu aktuellt detaljplaneområde pekats ut som möjligt förtätningsområde.

Planförslaget handläggs enligt utökad planförfarande.

Inledning

En planbeskrivning ska underlätta förståelsen för planförslaget och redovisa de syften och förutsättningar planen har. Planbeskrivningen ska också redovisa eventuella avsteg som gjorts från kommunens översiktsplan eller upprättat planprogram. I beskrivningen ska skälen till planens utformning och de bestämmelser som valts motiveras.

Planbeskrivningen har ingen egen rättsverkan utan ska vara vägledande vid tolkning av detaljplanen.

I planbeskrivningen används benämningen ”planförslag”. Det innebär att planen beskriver förslag till möjlig utveckling. Efter att detaljplanen vunnit laga kraft gäller planförslaget.

Syfte med detaljplanen

Detaljplanens syfte är att skapa förutsättningar för utveckling av flerbostadshus längs med Pendelvägen vid Smedby pendeltågstation samt att möjliggöra kontorsverksamhet och centrumbildning i anslutning till pendeltågstationen. Byggnation inom planområdet ska ges ett varierat uttryck med avseende på byggnadernas höjd, takutformning och fasader.

Bakgrund

Bostadsutbyggnaden har de senaste åren varit och är fortsatt stor i Kalmar kommun. Smedby bedöms på grund av sin närhet till Kalmar och tillgång till pendeltågstation som ett attraktivt område för förtätning.

På uppdrag av Samhällsbyggnadskontoret tog Sweco 2006 fram ett planprogram för området kring Högalidsvägen i Smedby. Nu aktuellt detaljplaneområde pekas i planprogrammet ut som möjligt förtättningsområde samt möjlig placering för en framtida pendeltågstation.

Under 2013 togs det av Samhällsbyggnadskontoret fram en placeringsanalys för Smedbys nya stationsområde. I utredningen slås fast att den nya pendeltågstationen kommer att påtagligt omdefiniera Smedbys centrumområde. I stationslägen skapas i regel goda förutsättningar för service, handel och nya bostäder. Det man i placeringsanalysen syftade till var handel för livsmedel.

Sedan placeringsanalysen togs fram har:

- fokus för nu aktuellt planområde förskjutits från centrumbildning till bostäder.
- pendeltågstationen byggts.
- EA fastigheter AB erhållit markreservation för byggnation av flerbostadshus på del av fastigheten Dörby 7:7 samt fastigheten Dörby 7:37.

Planförfarande och tidsplan

Det finns två planförfaranden som kan användas vid framtagandet av en detaljplan, standard och utökat. Standardförfarandet kan användas om planförslaget

- är förenligt med översiktsplanen,
- är förenligt med länsstyrelsens granskningsyttrande,
- inte är av betydande intresse för allmänheten,
- inte i övrigt är av stor betydelse och
- inte antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Om alla godkänner planförslaget i samrådet kan ett begränsat standardförfarande användas. Då behöver inte förslaget ställas ut för granskning utan kan antas direkt efter samrådet.

Om något av kriterierna för standardförfarande inte uppfylls ska ett utökat förfarande användas.

Eftersom ett genomförande av planförslaget bedöms vara av betydande intresse för allmänheten sker handläggningen efter så kallat utökat förfarande. Plankartan är utformad enligt Boverkets allmänna råd BFS 2020:6 om planbestämmelser för detaljplan.

Detaljplanen följer planprocessen för detaljplaner som påbörjas efter 1 januari 2015.

Tidsplanen förutsätter att inkomna synpunkter under remisskedan eller nya förutsättningar under planprocessens gång inte föranleder något omfattande revideringsarbete. Planens preliminära tidsplan:



Nuläge

Nu aktuellt planområde ramas in av järnvägsspåret i söder, Kläckebergavägen längs vilken det löper en gång- och cykelväg i väster och Smedbyvägen i norr. Den östra planområdesgränsen följer en stenmur och gränsar till Högalids folkhögskola.

Från norr till söder löper Pendelvägen som i söder avslutas i en vändplan samt parkeringsplats till pendeltågsstationen längs med spårområdet. För övrigt utgörs planområdet av hävdad gräsmark.

Idag nyttjas området i huvudsak för att komma från och till pendeltågstationen.

Gräsytan slås regelbundet och används som parkeringsyta för deltagare och besökare vid Smedby BOIKs årliga 'Majcup'. Skötseln av gräsmarken inom planområdet har tidigare överlåtits genom arrendeavtal.



Nu aktuellt planområde markerad med röd, streckad linje.

Gällande detaljplaner och planprogram

Gällande detaljplaner

Nu aktuellt område är i stort sett sedan tidigare inte detaljplanelagt, men berörs i norr till viss del av följande detaljplan:

- (0880K-I_340) Förslag till ny och ändrad stadsplan för Kroggårdsområdet väster om Smedby, Kalmar kommun. Fastställd 1975-07-22.

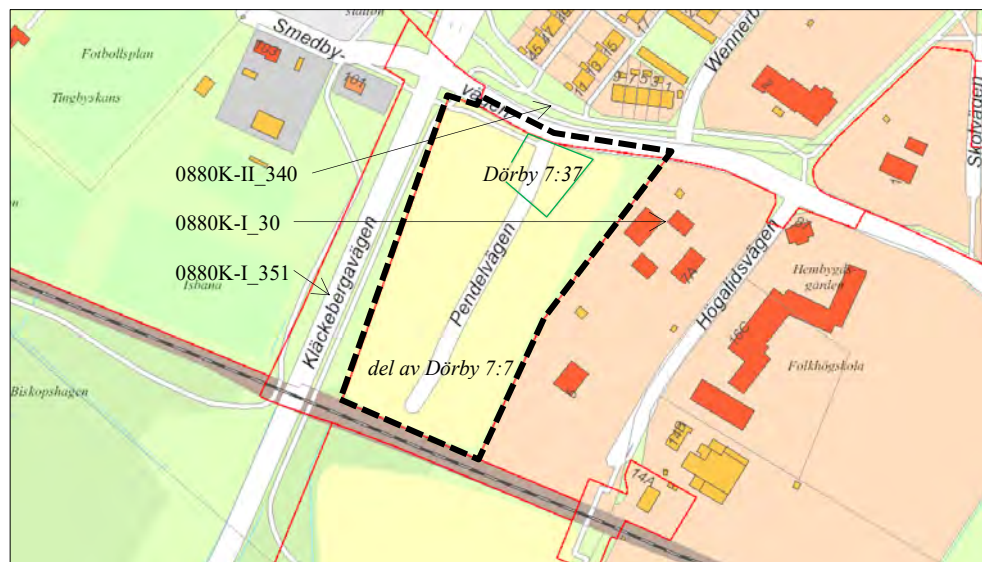
Området som berörs ligger längs med Smedbyvägen och är planlagt som *Park eller plantering* samt *Gata*.

Angränsande planer är:

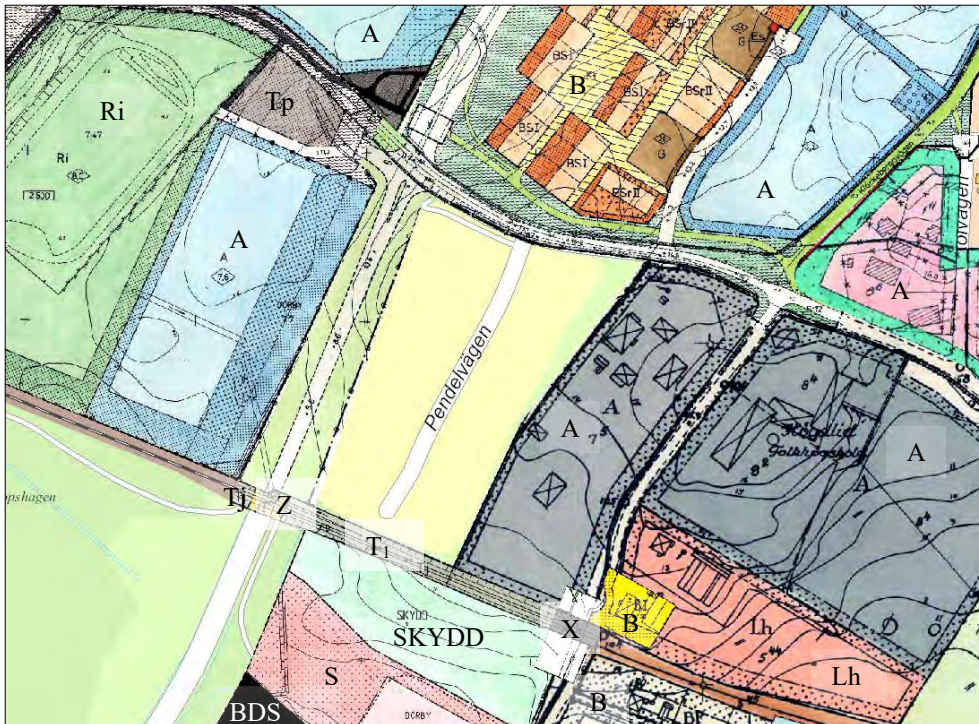
- (0880K-II_30) Förslag till byggnadsplan för Smedby stationssamhälle i Dörby kommun av Kalmar län. Fastställd 1957-01-25.
- (0880K-I_351) Förslag till stadsplan för södra delen av nya Kläckebergavägen väster om Smedby, Kalmar kommun. Fastställd 1975-12-01.

Angränsande markområden till nu aktuellt detaljplanområde är planlagda för följande ändamål:

- *Park eller plantering* längs med Kläckebergavägen.
- *Område för järnvägsändamål* längs med järnvägsspåret.
- *Park eller plantering* och *Gata* längs med Smedbyvägen.
- *Område för allmänt ändamål* för angränsande fastighet i väster.



Planmosaik. Nu aktuellt planområde markerat med svart streckad linje, angränsande detaljplaner markerade med röd linje. Fastighetsgränser inom planområdet markerat med grön linje.



	Ri	Idrottsområde
		Park eller plantering
		Område för allmänt ändamål
	A	
	A	
	Lh	Område för handelsträdgårdsändamål
		Bostäder / Område för bostadsändamål
	B	
	B D S	Bostäder, vård, skola
	S	Skola
	T ₁ / T _j	Järnvägsstråk / Område för järnvägsändamål
	T _p	Parkering
	SKYDD	Skydd mot störning
X		Mark tillgänglig för allmän gångtrafik
Z		Mark tillgänglig för allmän gatutrafik
	GÅNGVÄG ₁	Gångväg

Gällande planbestämmelser i de angränsande detaljplanerna.

Planprogram

Detaljplaneområdet ingår i tidigare genomfört planprogram – Planprogram för Högalidsvägen i Smedby, upprättad 2006-12-14.

I planprogrammet föreslås en strategi om att ”bygga inåt” istället för att ta samhällets ”ytterkanter” med förekomst av höga natur- och kulturvärden i anspråk. Genom att styra Smedbys stadsbyggnadsutveckling till att stärka centrum kring Kläckebergavägen kan ortens äldre och nya delar knytas ihop.

Sedan placeringsanalysen togs fram har fokus förskjutits från centrumbildning till att ge etablering av bostäder större vikt.

Placeringsanalys – Smedby nya stationsområde

I syfte att hitta den lämpligaste placeringen för en pendeltågstation i Smedby och att bidra till en fortsatt utveckling av Smedby togs det 2013 fram en placeringsanalys för Smedbys nya pendeltågstation.

Av placeringsanalysen framgår att den nya pendeltågstationen kommer att omdefiniera Smedbys centrumområde. I stationsnära lägen skapas förutsättningar för service, handel och nya bostäder. Det är därför positivt om det i direkt anslutning till den nya stationen finns utrymme och ledig mark för ny framtida bebyggelse. Då Smedby i dagsläget är tydligt uppdelat i en östlig och en västlig sida, såväl strukturellt som demografiskt, erbjuder det nya stationsläget möjligheten att med tillkommande bebyggelse knyta ihop byns olika delar. Runt stationsområdet faller det sig naturligt att skapa ett tydligt centrum.

Socioekonomiska förutsättningar

Bostadsbebyggelsen i Smedby utgörs idag av radhus, villor och lägenheter. Invånarantalet är idag cirka 3 707¹ vilket utgör ett bra underlag för ortens utbud av service.

Ortens långsiktiga utveckling påverkas av kommunens förmåga att tillgodose behovet av bostäder och goda boendemiljöer för olika målgrupper som har olika behov och önskemål. Tillgång till bostäder är en förutsättning för tillväxt, företagsetableringar och arbetstillfällen, som i sin tur påverkar bostadsmarknaden.

Befolkningsökningen i Kalmar kommun har de senaste åren varit stor, vilket lett till ett behov av att utöka lägenhetsbeståndet i kommunen. Smedby med sitt goda serviceutbud, korta pendlingsavstånd med buss- och tågförbindelse och natursköna läge utgör en attraktiv plats för boendeutveckling i Kalmar kommun.

Flertalet av villorna och radhusen i Smedby byggdes under 1960- och 1980-talet.

¹ Statistiska centralbyrån, 23 mars 2021.

Tillgänglighet

Smedby samhälle omges av ett vackert jordbrukslandskap som, oavsett var man befinner sig i Smedby, ligger inom endast några minuters gångavstånd. Tillgängligheten till natursköna och rekreativa områden i anslutning till detaljplanområdet är god. Barriäreffekten av angränsande trafikled och järnvägsspår minskas tack vare befintlig:

- gång- och cykeltunnel under järnvägen vid Högalidsvägen,
- gång- och cykelväg längs med Kläckebergavägen som leder under järnvägen och
- gång- och cykelöverfart i korsningen Kläckebergavägen - Smedbyvägen.

Se även kartbild sida 9.

Trygghet

Planområdet är i dagsläget inte bebyggt, trafikanter eller fotgängare rör sig relativt sällan längs med Pendelvägen. Därför kan området i dag eventuellt upplevas som folktomt och något otrött att vistas på under kvällstid.

Barnperspektivet

Smedby samhälle är en populär boendeort bland barnfamiljer. Tillgänglighet till rekreation och mötesplatser på allmän platsmark bedöms som god. Inom en kilometers avstånd från aktuellt detaljplaneområde finns det sju lekplatser. Även tillgången till andra rekreativa platser finns inom gångavstånd från planområdet i form av idrottsplatser, motionslinga, öppet landskap och skogsdungar för fri lek. Tillgång till föreningslivet bedöms som god för alla åldrar. För de minsta barnen, det vill säga barn upp till fem år, erbjuds öppen förskola i Smedbys familjecentral.

Mark- och vattenförhållanden

Topografi

Topografin är relativt flack med nivåer mellan cirka + 10 till + 14 meter över havet. Planområdets lägsta punkt är beläget i sydväst och dess högsta punkt i nordost, marken är i huvudsak svagt sluttande från nordost till sydväst.

Vatten

Grundvattenytan varierar generellt med årstid och nederbörd, varför såväl högre som lägre grundvattennivåer kan förekomma. Det kan antas att viadukten vid järnvägen innebär en sänkning av grundvattennivån i sydvästra delen av planområdet.

Geoteknik

I syfte att klargöra de geotekniska förutsättningarna inom nu aktuellt planområde har Sweco på uppdrag av Kalmar kommun utfört en översiktlig geoteknisk undersökning². Den översiktliga geotekniska undersökningen anger att jorden huvudsakligen består av cirka 0,3 meter mulhaltig jord som sedan följs av moränjord. Moränen är övervägande sandig, det förekommer dock även siltig morän. I sydvästra hörnet, som är lägst beläget, utgörs jorden av grusig sand inledningsvis och övergår sedan i en lerig silt innan moränen tar vid, cirka 1,5 meter under markytan. Enligt Swecos preliminära bedömning är utbredningen av detta område begränsad.

Enligt Sweco bedöms det, förutom för planområdets sydvästra del, finnas goda geotekniska förutsättningar för bebyggelse.

Föroreningar i mark

Enligt Länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden finns inga misstankar om föroreningar inom detaljplaneområdet. Generellt gäller att:

- det kan förekomma föroreningar även i områden som inte tagits upp i Länsstyrelsens ebh-stöd som potentiellt förorenade områden,
- att det inte är ovanligt att mark i samhällen är utfyllda med förorenade massor,
- att det på mark i närheten av samhällen kan ha skett dumpning av förorenat avfall eller att det kan ha använts bekämpningsmedel där odling har skett,
- att föroreningar i marken inte kan uteslutas bara för att området inte har varit bebyggt.

Frågan har tagits upp med tjänstemän inom kommunen som arbetar med frågor som rör förorenad mark. Det bedöms att tidigare verksamhet, dvs jordbruksmark, inom planområdet inte tyder på vare sig utfyllnadsmassor eller förekomst av rester av bekämpningsmedel som riskerar att överskrida riktvärdena för känslig markanvändning inom markområdet som avses för bostadsändamål.

Natur och kultur

Detaljplaneområdet ingår i ”Kulturmiljöprogram för Kalmar kommun” från 1994. I programmet nämns att forntida gravar, stensättningar och rösen såväl i Smedby såsom i det öppna åkerlandskapet vittnar om att Smedbyområdet har varit bebott sedan äldre stenåldern. En stor del av stenålderns boplatser har legat vid Littorinahavets³ strand, vars strandlinje löpte 10 meter ovan nuvarande havsnivå.

Gårdar och nuvarande byar runt Smedby har medeltida ursprung. Äldst är Dörby vars kyrka uppfördes under första hälften av 1200-talet. Gårdarna

² Översiktlig geoteknisk undersökning, Sweco, 2016-11-01.

³ Littorinahavet 6 000 – 10 000 före Kristus.

Ulfsborg, Bo, Ebbetorp, Ingelstorp, Barkestorp och Tingby bildades alla kring kyrkbyn. Den första kända noteringen om Smedby är från 1447.

Järnvägen mellan Kalmar och Emmaboda invigdes 1874. I slutet av 1800-talet och början av 1900-talet skedde en långsam utbyggnad av stationsområdet. Hus byggdes framförallt längs med den gamla landsvägen och i Dörby by.

I mitten av 1900-talet var det ont om tomter för egnahemsbyggen i Kalmar. Flygflottiljens bullermatta satte stopp för en vidare utbyggnad av Kalmar stad. Under 1950-talet fram till 1980-talet byggdes därför Smedby samhälle ytterligare ut.

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer i direkt anslutning till planområdet är Smedbyvägen och Högalidsvägen. Historiskt sett har de varit viktiga förbindelser från och till Smedby. Vägarnas kurvatur, stenmurar och alléträd utmed vägarna bedöms ur ett kulturhistoriskt perspektiv som bevarandevärda.

Höga kulturvärden finns även i den bebyggelse som kantar Högalidsvägen: det gamla Gästgiveriet och de byggnader som tillhör Högalids folkhögskola.

Nuvarande stads- och landskapsbild inom planområdet kännetecknas av en öppen, mot sydväst, lätt sluttande gräsyta samt Pendelvägen med vändplan och anslutande bilparkering. Planområdet ramar tydligt in av trafikled, järnvägsbank, vegetationsridå samt stenmurar. Befintliga stenmurar omfattas i dagsläget, då de angränsar till jordbruksmark, av så kallat *generellt biotopskydd*. Stenmurarna har ett bevarandevärde, inte endast sett som ett värdefullt inslag som biotop för diverse arter utan även med tanke på murarnas kulturhistoriska och landskapsbildsmässiga värde i sig.

Längs med norra och östra fastighetsgränsen finns ett antal större träd och buskar. Träden är inte tillräckligt gamla för att i dagsläget bedömas som särskilt värdefulla för biologisk mångfald. Däremot är uppvuxna träd generellt värdefulla för landskaps-/stadsbilden i ett nybyggnadsområde så som i nu aktuellt planområde. Liksom stenmurarna omfattas alléträden av det generella biotopskyddet. Det krävs dispens från biotopskyddet att skada eller ta ner träden i fråga.

Inom nu aktuellt planområde finns enligt Riksantikvarieämbetets Fornminnesregister inga kända fornlämningar.

Bebyggelse

Inom planområdet finns ingen bebyggelse.

Service

Service och utbud är relativt stort i Smedby. Inom gång- eller cykelavstånd till planområdet finns det matbutik, postombud, frisör, gårdshandel, pizzerior, kollektivtrafik, vårdcentral, vårdhem för äldre, förskolor, låg-, mellan- och högstadieskola, lantbruksgymnasium, folkhögskola, gym, idrottsanläggning och föreningsliv, såsom bland annat ridskola och Kalmars orienteringsklubbstuga.

Smedby pendeltågstation angränsar direkt i söder till planområdet, vilket innebär att utbudet av kommersiell och kommunal service i centrala Kalmar är enkelt att nå även för icke bilburna personer som bor i Smedby.

Busshållplatser finns inom gångavstånd längs med Kläckebergavägen och Smedbyvägen, dessa trafikeras i snitt varje 20 minut av KLTs busslinje nr 402 Kalmar Central – Kalmar Öland Airport – Smedby. Under peaktid går bussarna till och med var tionde minut. Resetiden med buss till Kalmar C är 19 minuter.

Ytterligare en busshållplats finns intill pendeltågstationen. Här handlar det om en hållplats för ersättningsbussar för tåget.

Krösatåget stannar idag vid Smedby pendeltågstation åtta gånger i vardera riktning mellan klockan 06.30 och klockan 20.00. Resetiden med Krösatåget till Kalmar C är 7 minuter.

Infrastruktur

Trafik och parkering

Trafik och parkering inom planområdet

- Pendelvägen, en asfalterad bilväg som utgår från Smedbyvägen i norr och leder till pendeltågsstationen i söder där den avslutar med en vändplan och parkering. Enligt trafikmätningar från 2017 är vardagsdygns-trafiken 20 fordon varav andelen tung trafik är 15 %. Tillåten hastighet är idag 50 km/h.
- Gång- och cykelväg i nordvästra delen av planområdet, som förbinder Pendelvägen med gång- och cykelvägen som löper längs med Kläckebergavägen.
- Asfalterad kommunal parkeringsplats i anslutning till Pendelvägens södra ände.

Trafik i anslutning till planområdet

- Kläckebergavägen som är huvudled/en större trafikled som löper längs med planområdets västra sida.
- Gång- och cykelväg som löper längs med Kläckebergavägen och planområdets västra sida.
- Smedbyvägen som löper längs med planområdets norra sida och korsar Kläckebergavägen strax nordväst om planområdet.
- Järnvägsspåret mellan Kalmar och Nybro – Emmaboda, med pendeltågstation i direkt anslutning till Pendelvägen.
- Gång- och cykelvägsförbindelse från Högalidsvägens södra ände till pendeltågstationens östra ände.

Se även översiktsbild sidan 9.

Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten

Nu aktuellt planområde angränsar till det kommunala verksamhetsområdet för vatten och spillvatten i norr och öster.

Dagvatten

Nu aktuellt planområde angränsar till det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten i norr. I dagsläget omhändertas dagvattnet lokalt inom planområdet, det vill säga infiltreras. Kommunal dagvattenledning finns längs med Kläckebergavägen.

Vid kraftiga skyfall har Kläckebergavägen i höjd med järnvägsviadukten översvämmats. Dagvatten som rinner till Kläckebergavägens lågpunkt under viadukten pumpas idag till ett öppet dikessystem nedströms som slutligen munnar ut i Hossmoviken.

Mot bakgrund av befintlig lutning av planområdet kan det inte uteslutas att viss ytavrinning från nu aktuellt planområde vid speciella väderleksförhållanden sker mot Kläckebergavägen.

El- Tele

Planområdet ingår i E.ONs elnätsområde.

Inom planområdet finns följande el- och teleledningar:

- Längs med Pendelvägen finns det elkablar för befintlig gatubelysning.
- E.ON Elnät Sverige AB har jordkabel (servitut) inom planområdet.
- Telia AB Region Sydost har teleledningar (ledningsrätt samt nyttjanderätt).

Det finns i dagsläget ingen befintlig transformatorstation inom eller i närheten av planområdet som kan tillgodose planerad framtida bebyggelse inom planområdet.

Värme

Möjlighet finns att ansluta till befintligt fjärrvärmenät i Kläckebergavägen väster om planområdet. Vid normaldrift får värmenätet i Smedby sin värme från Moskogen eller Draken. Pumpstationen för fjärrvärmeledningen från Moskogen till Kalmar är beläget på fastigheten Järnbäraren 4 cirka 100 meter väster om nu aktuellt detaljplaneområde. På samma fastighet, det vill säga i anslutning till pumpstationen finns det dessutom en oljeeldad spets- och reservanläggning med oljecistern på cirka 20 m³ som används vid driftstörningar på Moskogen och Draken. Detta är dock en ovanlig händelse vilket gör att drifttiden på anläggningen under normala förhållanden är begränsad till kortvariga driftprov någon gång per år.

Avfall

Hämtningen av hushållsavfall ombesörjs i Smedby, precis som i resterande Kalmar kommun, av Kalmarsundsregionens Renhållare, KSRR.

Närmaste återvinningsstation är beläget längs med Smedbyvägen cirka 150 meter från planområdet.

Naturvårdsverket har antagit en ny förordning som innebär att förpackningar ska samlas in nära fastigheten även i de fall det finns en återvinningsstation i närheten. Enligt nu aktuellt planförslag kommer det finnas möjlighet att uppföra miljöhus enligt Naturvårdsverkets intentioner. Frågan bevakas vidare i den framtida bygglovsprövningen.

Närmaste återvinningscentral ÅVC är sedan sommaren 2018 den nya återvinningscentralen i Smedby som ersätter Tegelvikens ÅVC. Avståndet från nu aktuellt planområde till den nya återvinningscentralen är cirka 1,5 kilometer.

Störning och risk

Ljud

Planområdet angränsar till järnvägsområde i söder, Kläckebergavägen i väster och Smedbyvägen i norr. Buller från spår- och vägtrafik förekommer därför inom planområdet. Inför planläggning för och byggnation av bostäder ska de i området förväntade ljudnivåerna beräknas.

Ljudnivåer från spårtrafik och vägar regleras från och med 2015 i förordningen (2015:216) om trafikbuller, med ändring 2017:359. Förordningen anger bland annat följande:

3 § Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

4 § Om den ljudnivå som anges i 3 § första stycket 1 ändå överskrids bör

1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan klockan 22.00 och 06.00 vid fasaden.

5 § Om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå som anges i 3 § första stycket 2 ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan klockan 06.00 och 22.00.

8 § Vid beräkning av bullervärden vid en bostadsbyggnad ska hänsyn tas till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen.

Markvibrationer och stomljud

På grund av närheten till järnvägsspåret förekommer det vid tågpassage markvibrationer längs med järnvägen. Teoretiskt sett kan det även uppstå så kallade stomljud i framtida byggnation. Frågan om markvibrationer och eventuella stomljud måste beaktas i den framtida bygglovsprövningen inom nu aktuellt detaljplaneområde.

Markvibrationer

Markvibrationer uppstår vanligtvis då ett tungt fordon (till exempel godståg, långtradar) passerar ett område där den underliggande marken är mjuk, fenomenet är speciellt vanligt där lerhaltiga jordar förekommer. När markvibrationsvågorna når omgivande hus så sätts dessa i större eller mindre rörelse beroende på husens grundläggning, storlek, vikt, orientering och konstruktion.

Högre vibrationsamplitud erhålls i samband med lätta träbjälklag än jämförelsevis vid tunga betongkonstruktioner. Det blir även skillnad i vibrationsnivå om husen är enplanshus eller om de har flera våningar. Högst vibrationsnivåer uppmäts oftast på det översta våningsplanet.⁴ Vibrationer kan ge upphov till störningar i form av skakningar i byggnaden och kan få föremål att rassla och glas att klirra. I vissa fall kan tonala ljud uppstå vid frekvenser över 20 Hz. Även känslig utrustning kan påverkas och i extrema fall finns det en risk att skador på byggnader och andra konstruktioner kan uppstå.

Människor är olika känsliga för vibrationer varför upplevelsen av vibrationer kan skilja sig. Generellt är människan särskilt känslig i frekvensområdet 1 – 80 Hz. Trafikinducerade vibrationer kan leda till insomningssvårigheter och väckningsrisk, vilket kan medföra trötthet och förhöjt blodtryck hos personer som utsätts för vibrationerna.

Det finns inga generella krav för vibrationer i bostadsmiljö. Dock finns det en Svensk Standard SS 460 48 61 och Trafikverkets riktlinjer TDOK 2014:1021⁵ som beskriver vilka vibrationsnivåer i regel kan förväntas att upplevas som störande.

Svensk Standard SS 460 48 61⁶ *Vibration och stöt – Mätning och riktvärden för bedömning av komfort i byggnader* anger följande riktvärden för komfort i byggnader. Angivna riktvärden avser vägd hastighet.

Komfortvägd vibrationshastighet	Upplevelse
<0,3 mm/s	Känsltröskel enligt ISO 2631-1.
0,3 – 0,4 mm/s	Mycket få människor upplever vibrationer som störande.
0,4 – 1,0 mm/s	Måttlig störning. Ger i vissa fall anledning till klagomål.
>1 mm/s	Sannolik störning. Kännbara vibrationer, upplevs av många som störande.

⁴ Stomljud, Beskrivning och genomgång av riktvärden för spår- och vägburen trafik, WSP, 2015-11-17.

⁵ <https://trvdokument.trafikverket.se/Versioner.aspx?spid=5404&dokumentId=TDOK%202014%3a1021>.

⁶ Svensk Standard SS 460 48 61, *Vibration och stöt – Mätning och riktvärden för bedömning av komfort i byggnader*.

Riktvärdena bör enligt standarden tillämpas vid nyetableringar och nybebyggelse och avser vägd hastighet. Tillämpningen bör ske mer strikt vid bostäder nattetid och mindre strikt för kontor jämfört med bostäder. För att orsaka byggnadsskador krävs i regel vibrationsnivåer som är i storleksordningen 10 till 100 gånger större än de värden som normalt ger komfortstörningar för människor.

Enligt Trafikverkets riktlinjer TDOK 2014:1021, Buller och trafik från trafik på väg och järnväg, version 3, dat 2020-09-25, gällande från 2021-01-01, ska maximal vibrationsnivå 0,4 mm/s vägd RMS inomhus inte överskridas fler än högst fem gånger per trafikårsmedelnatt, vibrationsnivån får dock inte överskrida 0,7 mm/s vägd RMS.

Stomljud

På fast morän och berg kan vibrationer från väg- och spårfordon överföras till byggnaden och uppträda som stomljud. Till skillnad från markvibrationer som oftast ger högst vibrationsnivå längst upp i en byggnad så dämpas stomljudet allt mer ju längre upp i byggnaden man befinner sig. Stomljudsstörningar från spårbunden trafik är därför vanligast i utrymmen som ligger under eller närmast markplanet.

I Sverige saknas nationella riktvärden för stomljud från spårbunden trafik, men det finns projektspecifika riktvärden och även riktvärden som är framtagna av kommuner. För Kalmar kommun finns inga riktvärden framtagna.

Trafikenheten på Stockholm Läns Landsting förespråkar vid nybyggnation av bostäder att maximal stomljudsnivå i sovrum ej ska tillåtas överstiga 30 dB(A) (slow⁷) vid tågpassage, vilket motsvarar L_{maxF} 32 dB(A). Nämnt riktvärde grundar sig bland annat i en serie försök⁸ där källstyrkan reglerades till vad försökspersonerna ansåg sig kunna tåla samt i projektspecifika riktvärden vid svenska tunnelprojekt för spårbunden trafik.

Även i Trafikverkets interna riktlinjer⁹ anges L_{maxF} 32 dB(A) med vilket det avses trafikårsmedeldygn och att fem överskridande per dygn kan accepteras.

⁷ Tidsvägning S (slow) innebär att ljudnivån medelvärdesbildas under en sekund.

⁸ Peter W. Arnberg, Södra stationsområdet i Stockholm. Sida 8, Stomljud, Beskrivning och genomgång av riktvärden för spår- och vägburen trafik, WSP, 2015-11-17.

⁹ Se: Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg, riktlinje, TDOK 2014:1021, version 3.0 samt Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg, handledning, TDOK 2016:0246, version 2.0. Trafikverket, gällande från 2021-01-01.

Radon

Riktvärdet för radon i inomhusluften är 200 Bq/m³. Är radonhalten högre är den en olägenhet för människors hälsa. Nu aktuellt detaljplanområde ingår i normalriskområde: Normalriskområde: 10-50 kBq/m³ jordluft.

Skyddsrum

Närmsta skyddsrum¹⁰ med 76 platser finns på Skolgatan 2 och ligger inom gångavstånd till nu aktuellt planområde. Det är önskvärt att anlägga ytterligare skyddsrum. i samband med nybyggnation av flerbostadshus.

Översvämningsrisk

Det bedöms generellt inte finnas någon översvämningsrisk inom nu aktuellt planområde. Dock har det hänt att starka skyfall lett till översvämning i angränsning till planområdet, det vill säga av vägtunneln vid Kläckebergavägen.

Lokalt värmeverk, Kalmar Energi

I kommunens planprogram för område kring Högalidsvägen i Smedby, Sweco, 2007-09-27, nämns att ett eventuellt behov av skyddsavstånd till Kalmar Energi ABs lokala värmeverk på fastigheten Järnbäraren 4 behöver tas i beaktande vid en framtida bebyggelseutveckling. Skyddsavstånd behövs emellertid inte längre eftersom tidigare gasbehållare som föranlett eventuella krav på försiktighetsmått avlägsnats.

Kläckebergavägen

Trafikverket anger i den webbaserade nationella vägdatan att det bör hållas en 12 meter bred bebyggelsefri zon längs med Kläckebergavägen.

Spårområdet

Farligt gods

Med tanke på närheten till spåret har en riskutredning¹¹ tagits fram. Av riskutredningen framgår dels att transport av farligt gods endast sker i begränsad omfattning samt att både individ- och samhällsrisikberäkningarna visar på låga risker under ALARP (inom ALARP 0-5 meter från räls i individriskberäkningarna). Därför bedöms riskerna vid exploatering av området som acceptabla.

Trafikverkets rekommendationer avseende avstånd mellan bygggrätt och spårmitt ska beaktas vid en exploatering av nu aktuellt planområde.

¹⁰ <https://www.hittaskyddsrums.se/skyddsrum/> Inofficiell data från MSB, 2021-06-21.

¹¹ Riskutredning Dörby 7:7 m.fl., Smedby, Kalmar. Tyréns, 2019-09-06.

Enligt Trafikverket ska följande säkerhetsavstånd hållas till spårmit:

- Minst 15 meter till parkeringsplatser. Mindre garage och carportar kan anläggas närmare järnvägen. Ett avstånd på minst 15 meter rekommenderas, dock med hänsyn till uppförandet och framtida underhåll.
- Minst 35 meter till ny bebyggelse. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast vistas tillfälligt, till exempel parking, garage och förråd, kan tillåtas närmare än 35 meter. Hänsyn bör dock tas till möjligheterna att underhålla såväl järnvägsanläggningen som bebyggelsen.



Ett Krösatåg vid pendeltågstationen i anslutning till planområdet.

Spårspring

I direkt anslutning till nu aktuellt planområde finns två säkra passager för gående, som minskar spårets barriäreffekt i Smedby samhälle.

Planförslag

Detaljplaneförslaget möjliggör byggnation av cirka 100 lägenheter i flerbostadshus med upp till fem våningar. Ett femvåningshus för bostäder och centrumändamål medges i söder, i övrigt avses att möjliggöra en varierad bebyggelse i upp till tre våningar för bostäder och/eller kontor.

Resterande delar av planområdet utgörs av allmän platsmark för gata, gång- och cykelväg, befintlig parkeringsplats och naturmark som avses för omhändertagande av dagvatten.



Utsnitt, förslag till plankartans antagandehandling, daterad 2022-03-16.

Datum
Upprättad 2020-08-06
Senast reviderad 2022-03-16

Ärendebeteckning
2015-2663

23(60)

Planförslaget styr inte i detalj hur huskropparna kommer att placeras eller hur bostadsgårdarnas utemiljö kommer att utformas. Efterföljande dispositionsskiss som har legat till grund för utförd bullerutredning¹², visar endast ett tänkbart exempel på hur det kan uppnås en variation sett till våningsantal och hur huskropparna kan placeras för att uppnå gårdsbildningar.

Dispositionsskissens exempel visar ett möjligt sätt till att skapa innejärddar, privata, halvprivata och mer offentliga platser. En variation i höjd, material och färg ger ett mer levande intryck och bör eftersträvas.



Förslag till disposition av framtida bebyggelse inom planområdet. L-arkitekter 2018-12-02.

¹² Dörby 7:7, m fl i Smedby, Kalmar kommun, Trafikbullerutredning, Soundcon, 2018-12-11.

Under arbetets gång har det tagits fram ytterligare en snarlik dispositionsskiss, som även den ryms inom vad planförslagets plankarta möjliggör. I den senare skissen har den sydvästra lägenhetslängan ersatts med en komplementbyggnad.



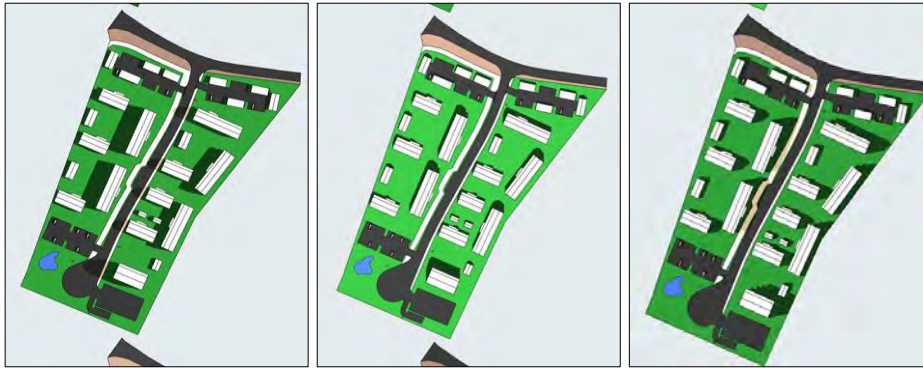
Förslag till disposition av framtida bebyggelse inom planområdet. L-arkitekter 2020-05-14.

Datum
Upprättad 2020-08-06
Senast reviderad 2022-03-16

Ärendebeteckning
2015-2663

25(60)

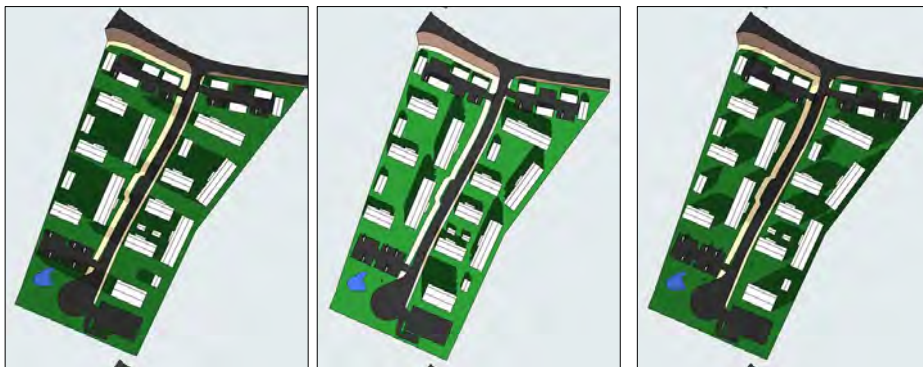
Parallellt med planarbetet har det tagits fram en volym- samt skuggstudie som baseras på dispositionsskissen från L-arkitekter 2018-12-02. Skuggstudien re-
dovisar skuggutbredningen klockan 08.00, 12.00 samt 16.00 för vårdagsjäm-
ning, sista juni samt höstdagsjämning.



Vårdagsjämning klockan 08.00, 12.00 och 16.00.



Sista juni klockan 08.00, 12.00 och 16.00.



Höstdagsjämning klockan 08.00, 12.00 och 16.00.



Volymstudie med vy från sydväst. L-arkitekter 2018-12-02.



Volymstudie med vy från nordväst. L-arkitekter 2018-12-02.

Ändrade mark- och vattenförhållanden

Geoteknik

Planområdet bedöms med undantag för den sydvästra delen ha goda förutsättningar för bebyggelse. I sydvästra planområdet förekommer det bland annat silt, vilket behöver tas särskilt i beaktande för att förebygga sättningar i marken.

Enligt Swecos översiktliga geotekniska utredning, 2016-11-01, kan konventionella byggnader grundläggas på befintliga oorganiska jordlager efter borttagning av vegetationen och mulljorden. Grundläggningen av byggnaderna bedöms enligt den geotekniska utredningen kunna utföras med hel kantförstyvad bottenplatta, utfört med underliggande isolering och kapillärbrytande/ dränerande skikt. Swecos utredning från 2016 har inte tagit hänsyn till närheten till järnvägsspåret och därmed förknippad vibrationer vid passage av tåg.

Undersökningen från 2016 är översiktlig och anger att en mer detaljerad geoteknisk undersökning bör utföras när planerade byggnaders och anläggningars läge är kända. Kompletterande undersökningar bör även utföras i samband med detaljprojekteringen av vägar och ledningar. För mer information se även ”Översiktlig geoteknisk undersökning”, daterad 2016-11-01.

Natur och kultur

Stads- och landskapsbild

Genom planförslaget möjliggörs sammanlagt en exploatering för flerbostadshus på 4 600 m² plus garageportar. Planområdet är sedan tidigare obebyggt, angränsande villabebyggelse norr om Smedbyvägen är småskalig och på grannfastigheten i öster, Högalids folkhögskola, finns äldre byggnader som bedöms som bevarandevärda ur ett kulturhistoriskt perspektiv.

Nuvarande stads- och landskapsbild kommer vid fullt utnyttjande av byggrätten att påverkas påtagligt och den nya bebyggelsen kommer att få en kontrastverkan till befintlig bebyggelse i närområdet. Särskilt femvåningshuset i planområdets södra del kommer att utmärka sig.

Sammantaget bedöms dock nu aktuellt planområde ur ett större stads- och landskapsbildsperspektiv och med hänsyn till dess stationsnära läge som en given plats för en förtätning av Smedby samhälle. Planerad exploatering i planområdet kan på ett positivt sätt bidra till att skapa en centrumkänsla intill pendeltågstationen.

Enligt Plan- och bygglagens (2010:900) 2 kap. 6 § ska bebyggelse och byggnadsverk i ärenden om planläggning och bygglov utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbild, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan. En god helhetsverkan bedöms i nu aktuellt planförslag kunna uppnås om bebyggelsen erhåller ett varierat utförande och placeringen av huskropparna sker på så vis att bostadsgårdar bildas.

Tre av träden längs med Smedbyvägen, det vill säga längs med planområdets norra gräns, är en del i en befintlig allé och omfattas därför av det generella biotopskyddet.

Ett genomförande av nu aktuellt planförslag bedöms inte få påtagliga negativa konsekvenser för natur- och kulturvärden inom eller i närområdet för detaljplaneområdet.

Stenmurar

Befintliga stenmurar inom planområdet ligger idag i angränsning till jordbruksmark och omfattas därför enligt definitionen i 5 § och p 6 bilaga 1 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. av det generella biotopskyddet i 7 kap. 11 § första stycket 1 miljöbalken.

Då Pendelvägen och Smedby pendeltågstation byggdes erhöll Kalmar kommun 2014-06-23 bland annat dispens¹³ för att göra en 15 meter bred öppning i befintlig stenmur. Åtgärden genomfördes i samband med Pendelvägens byggnation. I dagsläget bedöms att ett genomförande av detaljplaneförslaget inte innebär någon ytterligare påverkan på någon av de befintliga stenmurarna i området.

Stenmurarna bedöms ha ett bevarandevärde inte endast sett som ett värdefullt inslag som biotop för diverse arter utan även med tanke på murarnas kulturhistoriska och landskapsbildsmässiga värde i sig. All mark i läget för befintliga stenmurar har i plankartan därför försetts med planbestämmelse för så kallad *prickmark*, det vill säga mark som inte får bebyggas eller med beteckningen *NATUR, naturområde*. Byggrätternas och parkeringarnas placering har lagts på så vis att ytterligare fysiska åtgärder på murarna inte ska krävas. I plankartan anges dessutom bestämmelsen "*Befintlig stenmur ska bevaras*"

Alléträden inom planområdet avses heller inte att påverkas. Det krävs dispens från biotopskyddet att skada eller ta ned alléträd. Dragnig av kablar till transformatorstationen bör inte placeras inom alléträdens rotzon.

¹³ Se Länsstyrelsens ärendenummer 521-3879-2019.

Ny bebyggelse

Föreslagen bebyggelse utgörs enligt den senaste dispositionsskissen¹⁴ i huvudsak av flerbostadshus i två till tre plan. Närmast stationsområdet, i planområdets sydöstra del, föreslås ett flerbostadshus i fem plan.

Planförslaget styr följande parametrar som i sin tur har betydelse för byggnadernas utformning:

- Högsta tillåtna totalhöjd för komplementbyggnader: 4,0 m.
- Högsta nockhöjd i meter för huvudbyggnad, 18 m respektive 13 m. Bestämmelsens syfte är att möjliggöra maximalt fem våningar respektive en variation av två- och trevåningshus.
- Största byggnadsarea per byggnad: 450 kvm respektive 350 kvm.
- Största sammanlagda byggnadsarea är 40/35/30 procent av fastighetsarean inom respektive användningsområde. Detta motsvarar drygt 600 kvm inom området som är avsedd för femvåningshuset samt drygt 2100 kvm vardera inom de områden som är avsedda för två- och trevåningshusen.

För att ny bebyggelse ska bidra till en attraktiv och trivsamt boendemiljö, bedöms det som angeläget att skapa en variation i husens och utemiljöns utformning. Detta kan åstadkommas exempelvis genom att med husens placering skapa bostadsgårdar som i sin tur skiljer sig i sin karaktär. En variation i området vad avser materialval kan även bidra till en god orienterbarhet.

Variation föreslås åstadkommas genom:

- Varierade byggnadshöjder.
- Varierad takutformning, exempelvis pulpettak på fem- och trevåningshusen, sadeltak på tvåvåningshusen och gröna tak på uthusen.
- Kvartersvis varierad kulör på fasader och byggnadsdetaljer, där varje bostadsgård kan ha en viss färgskala/kombination.

Planområdets läge i centrala Smedby med sitt korta pendlingsavstånd till Kalmar är i sig attraktivt för bostäder. Det kan dock antas att en gestaltning med högkvalitativa material såväl avseende husens utformning likväl som utemiljöns gestaltning kommer att vara bidragande faktorer avseende områdets framtida popularitet.

För att detaljplanen ska ha en flexibilitet sker dock genom detaljplanekartan medvetet ingen detaljstyrning av ovan beskrivna aspekter.

¹⁴ Se dispositionsskiss, L-arkitekter 2020-05-14, sida 23 denna planbeskrivning.

Tillgänglighet och infrastruktur

Angöringen till planerad bebyggelse och pendeltågstationen sker för bilister via Pendelvägen som nås från Smedbyvägen i norr. I Pendelvägens södra ände finns befintlig vändplan som är dimensionerad för ersättningsbussar.

För oskyddade trafikanter planeras det att anläggas en tre meter bred gång- och cykelväg längs med Pendelvägens västra sida. I höjd med vändplanen föreslås en passage för att ansluta gång- och cykelvägen till pendeltågstationen samt till den befintliga gång- och cykeltunneln under järnvägen.

Områdets parkeringsbehov ska tillgodoses i enlighet med Kalmar kommuns gällande riktlinjer för parkering, 2016-06-20. Avsedda områden för parkering markeras i plankartan med *n₁ Parkering* (parkering på kvarterersmark) respektive *P-PLATS Parkeringsplats* (parkering på allmän platsmark). Ett samnyttjande av pendeltågstationens parkeringsplatser för boendeparkering är inte aktuellt.

I och med exploateringen av området för bostäder kommer den framtida hastigheten på Pendelvägen troligen regleras till 30 km/h. Hastighetssänkande åtgärder utöver detta bedöms av kommunens mobilitetsenhet i dagsläget inte som nödvändigt. Skulle dock i framtiden behov uppstå för hastighetsdämpande åtgärder kan sådan förslagsvis lösas genom en avsmalning/sidoförskjutning av vägbanan enligt skissen nedan.



Principskiss över hur en avsmalning av vägbanan kan gestaltas i kombination med plantering av uppstammat gatuträd.

Ny service

I direkt anslutning till pendeltågstationen medges centrumverksamhet och därmed service och handel i femvåningshuset.

En utveckling av planområdet enligt nu aktuellt planförslag medför ett ökat underlag för befintlig och framtida möjlighet till utökning av offentlig och kommersiell service i Smedby.

Förändring av teknisk försörjning

Dricks- och spillvatten

Planområdet kommer att ingå i det kommunala verksamhetsområdet för dricksvatten och spillvatten och framtida bebyggelse anslutas till det kommunala dricksvatten- och spillvattennätet. Stamledningen för vatten och spillvatten föreslås att byggas ut och förläggas under den planerade gång- och cykelvägen väster om Pendelvägen i och med att verksamhetsområdet för vatten och spillvatten utvidgas. Framtida fastigheter ansluts sedan via servisledningar till det kommunala vatten- och spillvattennätet.

Det kommer krävas pumpning av spillvattnet för att kunna ansluta till det befintliga ledningsnätet. Med ett självfall från planerad bebyggelse föreslås ett pumphus att uppföras i sydvästra delen av planområdet. Lämplig plats för pumphuset reserveras i plankartan med bestämmelse för Teknisk anläggning.

Dagvatten

Dagvattenhanteringen bör i så stor utsträckning som möjligt följa Kalmar kommuns mål och principer enligt *Vatten och avlopp, Tematiskt tillägg till ÖP, 2016*. Enligt kommunens mål och principer för vatten och spillvatten bör dagvattnet om möjligt i första hand hanteras öppet, omhändertas genom infiltration i marken och fördröjas och renas lokalt inom kvartersmark så att utflödet från området begränsas och föroreningar avskiljs.

Parallellt med planarbetet har Sweco på uppdrag av Kalmar samhällsbyggnadskontor tagit fram en dagvattenutredning, dels i syfte att se över dagens situation och dels för att föreslå långsiktig hållbara lösningar som är anpassade till planområdets och den planerade exploaterings förutsättningar. Dagvattenutredningen¹⁵ påvisar att infiltration av dagvattnet, efter det att området byggts ut, ter sig svårt. Detta dels på grund av markens beskaffenhet och dels på grund av andelen hårdgjorda ytor.

Sweco föreslår därför att anlägga en dagvattendamm i planområdets sydvästra hörn. Dagvattnet planeras att ledas från bostadsgårdarna, parkeringsytorna och den allmänna platsmarken via ledningar under eller längs med den planerade cykelvägen till dagvattendammens inlopp. Enligt planförslaget avses en dagvattenanläggning med oljeavskiljande funktion¹⁶ och en fördröjningsvolym på

¹⁵ Dagvattenutredning Dörby, Smedby, Sweco 2018-12-07, rev 2020-04-14.

¹⁶ Riktlinje för oljeavskiljare i Kalmar kommun, Dnr 2015-0500, 2018-11-18, § 225.

cirka 250 m³ vilket i detta fall motsvarar en dimensionering för ett 20-årsregn inklusive klimatfaktor. Vattenvolymer som överstiger dagvattenanläggningens kapacitet kommer att bräddas till anläggningens utlopp. Utloppet avses att anslutas till befintlig kulvert under järnvägen som i sin tur, via ett befintligt dike, leder vidare söderut mot Hossmoviken (WA 54241773). Recipienten Hossmoviken har måttlig ekologisk status.

Dagvattenutredningen visar att omhändertagandet av dagvattnet är möjligt på ett till Kalmar kommun dagvattenpolicy godtagbart sätt inom naturområdet i planområdets sydvästra hörn. Sammantaget görs bedömningen att föreslagen åtgärd uppvisar goda reningsresultat och att exploateringen därmed inte kommer ha negativ påverkan på möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormen för recipienten.

Kalmar Vatten ansvarar för skicket av dagvattenanläggningens anslutningspunkt. Kalmar Vatten har sedan detaljplanens samrådsskede inventerat trummor och diken nedströms för att försäkra sig om att dagvatten från nu aktuellt detaljplaneområdet inte riskerar att bidra till en översvämning av Kläckebergavägen vid ett 50-årsregn. För detaljerad information se *PM Dagvattenavledning – VA-exp – Smedby stationsområde, Kalmar Vatten 2019-10-16*.

Planbestämmelser har införts i plankartan i syfte att säkra att allt dagvatten upp till minst ett 50-årsregn inklusive klimatfaktor avleds till den planerade dagvattendammen och trumman under järnvägen.

Med avseende på fördröjning av dagvatten och positiva effekten på planområdets ”stadsbild” är det förutom ovan beskriven dagvattenlösning i planområdets sydvästra hörn önskvärt att även genomföra åtgärder på kvartersmark. Åtgärder som kan vara lämpliga för att omhänderta mindre regn är till exempel sedumtak på förrådsbyggnader och regnbäddar. Med tanke på torkan under föregående år bör takvatten dessutom inte enbart ledas till den planerade dagvattendammen utan även ledas till eller via framtida planteringsbäddar inom bostadsgårdarna, intill parkeringskeppen liksom längs med Pendelvägen. Dessutom nämns i dagvattenutredningen att det vore önskvärt med en genomsläpplig beläggning på parkeringsytorna.

El- Tele

Framtida bebyggelse avses att anslutas till befintliga el- och tele leverantörer till de angränsande fastigheterna.

Ett genomförande av planförslaget förutsätter en eventuellt två nya transformatorstationer inom planområdet. Ett avstånd på minst 5 meter ska, med hänsyn till brandrisk, hållas mellan transformatorstation och planerad byggnation. Lämpliga platser för placering av två transformatorstationer har överenskommit med E.ON och reserveras i plankartan med bestämmelse för Teknisk anläggning.

Vidare kan nämnas att det vid exploatering av så pass många lägenheter är önskvärt att förbereda nya parkeringsplatser inom kvartersmarken för laddning av elbilar.

Värme

Det finns möjlighet att ansluta framtida bebyggelse inom planområdet till det kommunala fjärrvärmenätet.

Avfall

Hanteringen av hushållsavfall föreslås ske med hjälp av två så kallade UWS behållare som grävs ned under mark och som avses att tömmas från Pendelvägen. Placeringen av UWS behållarna sker på kvartersmark. Avståndet mellan bostad och behållare får inte överskrida 50 meter.

Behov av åtgärd mot störning och risk

Radon

Nu aktuellt detaljplaneområde ingår i normalriskområde. Det kan dock alltid finnas en viss risk för förekomst av mindre lokala områden av högradonmark.

Enligt Swecos *Översiktliga geotekniska undersökning*, 2016-11-01 rekommenderas att byggnaderna utförs radonskyddade.

Magnetfält

Det är önskvärt att arbeta efter försiktighetsprincipen avseende magnetfält. Det bör undvikas att placera framtida ledningar under uteplatser och lekplatser.

Ljud

Ljudnivåer från spårtrafik och vägar regleras från och med 2015 i förordningen (2015:216) om trafikbuller, med ändring (2017:359). På grund av planområdets omedelbara närhet till järnvägen och Kläckebergavägen har det parallellt med planarbetet tagits fram en trafikbullerutredning¹⁷.

De trafiksiffror som legat till grund för trafikbullerberäkningen har dels erhållits av Trafikverket och dels av Kalmar kommun och räknats upp, till en framtidsprognos för år 2040, med Trafikverkets uppräkningsstal (EVA) för regionen. Beräkningarna har utförts enligt den Nordiska beräkningsmodellen för väg- och spårtrafikbuller.

De ekvivalenta ljudnivåerna har adderats för väg- och tågtrafiken. Den maximala ljudnivån har redovisats separat för väg- och tågtrafiken.

Enligt bullerutredningen, som tagits fram med dispositionsskissen dat 2018-12-02 som utgångsläge, kommer maximal ljudnivå för vissa uteplatser ligga mellan 75 dB(A) och 80 dB(A), dock färre än fem gånger per timme mellan klockan 06.00 och 22.00.

¹⁷ Dörby 7:7, m.fl. i Smedby, Kalmar kommun, Trafikbullerutredning, Soundcon 18-12-11.

Bullerutredningen visar att rekommenderade riktvärden enligt gällande förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216) kan hållas förutsatt att:

- Husen placeras enligt dispositionsskissen som legat till grund för bullerutredningen.
- Endast uthus eller max 35 kvadratmeter stor bostad tillåts där bullret från spårtrafik och vägar visat sig överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Se fasaden som enligt bullerutredningens dispositionsskiss är beläget i sydväst mot Kläckebergavägen.
- Gemensam uteplats anläggs för femvåningshuset på ljuddämpad sida.

Husens placering styrs genom prick- och korsmark på så vis att det inte finns några fasadsidor som överskrider 60 dBA ekvivalent ljudnivå.

I jämförelse till dispositionsskissen 2018-12-11, är frifältsvärdena för det norra, mellersta och södra husen, som med sin kortsida vetter mot Kläckebergavägen enligt bullerutredningen 58/58 dBA, 59/60 dBA respektive 61/61 dBA.

Kommunen anser därmed att detaljplaneområdets lämplighet för byggnation av bostäder med avseende på trafikbuller har kunnat styrkas genom upprättad bullerutredning, dat 2018-12-11.

Mot bakgrund av genomförd bullerutredning anges prick- och korsmark i plankartan. Enbart komplementbyggnader är enligt planförslaget tillåtna där bullret från spårtrafik och vägar har visat sig överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Området för byggnaden som påvisat ett frifältsvärde på 61 dBA, har ersatts med korsmark i plankartan.

Utöver att byggnadernas placering styrs genom prick- och korsmark anges följande planbestämmelse med tanke på bullerproblematiken:

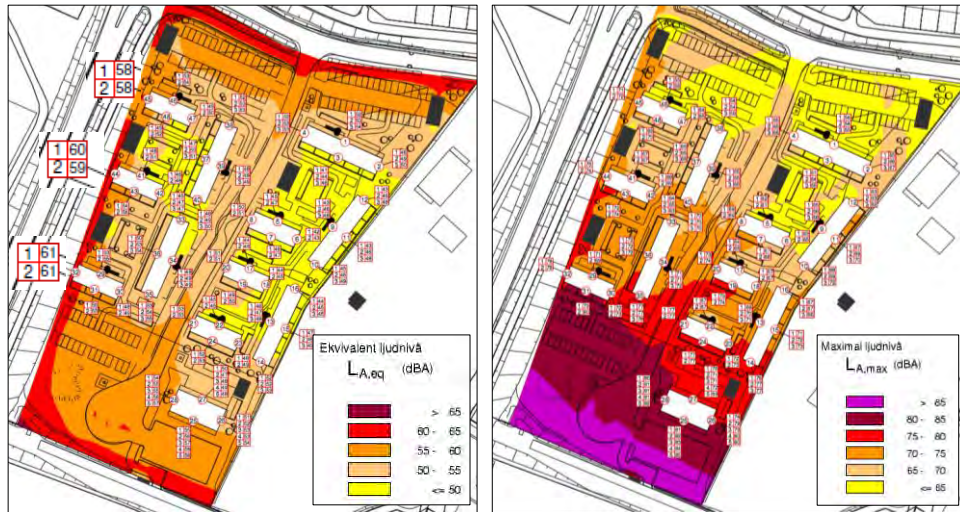
Utförande:

Om en bostad har en eller flera uteplatser ska minst en av dessa placeras där högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå samt 70 dB(A) maximal ljudnivå ej överskrids.

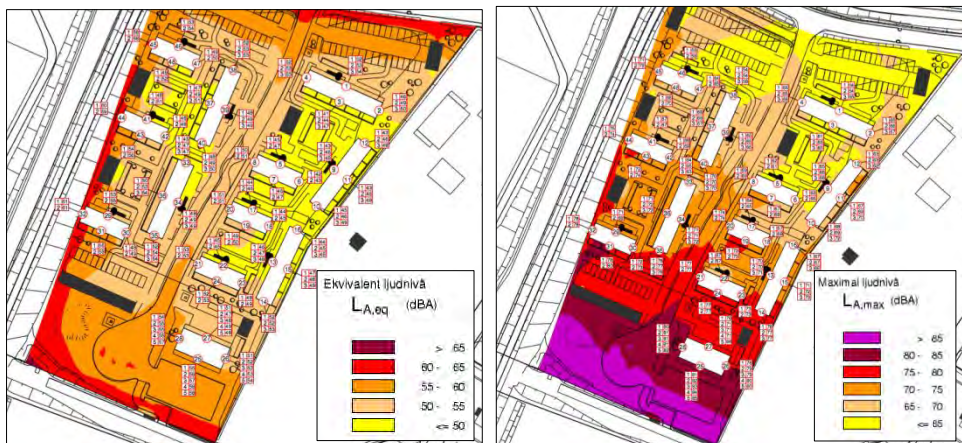
Inte endast vid planläggning utan även i ärenden om bygglov och i ärenden om förhandsbesked ska Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i 2 kap. 6 § plan- och bygglagen (2010:900) är uppfyllt.

Efterföljande kartbilder redovisar utsnitt ur genomförd bullerutredning. För större skala se trafikbullerutredningen¹⁸ som är en bilaga till detaljplanehandlingarna.

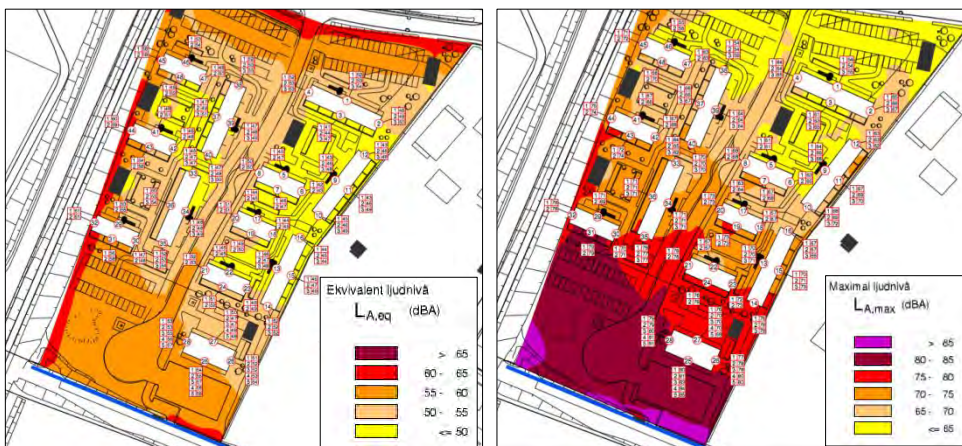
¹⁸ Dörby 7:7, m.fl. i Smedby, Kalmar kommun, Trafikbullerutredning, Soundcon 18-12-11.



Till vänster: Dygnskvivalent ljudnivå, år 2040 för adderade ljudnivåer från väg- och tågtrafik.
Till höger: Maximal ljudnivå, år 2040 från tågtrafik.



Påverkan på ljudnivåerna inom planområdet ifall carport byggs längs sydvästra parkeringen.
Till vänster: Dygnskvivalent ljudnivå, år 2040 för adderade ljudnivåer från väg- och tågtrafik.
Till höger: Maximal ljudnivå, år 2040 från tågtrafik.



Påverkan på ljudnivåerna inom planområdet ifall bullerplank monteras längs med spårområdet (blå linje). Till vänster: Dygnskvivalent ljudnivå, år 2040 för adderade ljudnivåer från väg- och tågtrafik. Till höger: Maximal ljudnivå, år 2040 från tågtrafik.

Trafikbullerutredningen påvisar att en två meter hög bullerskärm längs med spårområdet eventuellt kan sänka såväl den ekvivalenta som den maximala ljudnivån intill femvåningshusets södra fasad med cirka 1 dB(A). Att genom planbestämmelse kräva uppställning av en bullerskärm exempelvis längs med spårområdet är dock inte relevant, eftersom kommunen vid en framtida bygglovsprövning inte kan tvinga fram byggnation av bullerdämpande åtgärder ifall exploitören kan påvisa att gällande riktvärden uppnås.

Trafikbullerutredningens slutsats är att bullerdämpande åtgärder inte är erforderliga. Däremot är det önskvärt att genom placeringen av komplementbyggnader så som cykelskjul, förråd och carportar försöka att uppnå en så bra ljudmiljö som möjligt för bakomliggande bebyggelse och uteplatser. Ljudmiljön vid till exempel uteplatser kan dessutom förbättras genom exempelvis plank, dessa är tillåtna att uppföras även på prickmark.

Markvibrationer och stomljud

På grund av närheten till befintlig tåggräns och eftersom vibrationer och stomljud varken regleras i BBR, Boverkets byggregler eller PBL, plan- och bygglagen bedöms det som motiverat att i nu aktuellt planförslag ange planbestämmelse avseende vibrationer och stomljud. Föreslagen planbestämmelse har samrådats med sakkunnig i buller- och vibrationsfrågor på Boverket samt följer bestämmelser som Stockholm stad i ett flertal detaljplaner använt sig av.

I plankartan anges följande planbestämmelse:

Utförande

Byggnader ska grundläggas och utföras så att komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum ej överskrider 0,4 mm/s rms vid tågpassage samt att maximal stomljudsnivå i bostadsrum ej överskrider $L_{max}F$ 32 dB(A) vid tågpassage.

Med 0,4 mm/s rms avses gällande riktlinjer¹⁹ enligt Trafikverkets TDOK 2014:1021 enligt vilka maximal komfortvägd vibrationsnivå 0,4 mm/s rms får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedelnatt, vibrationsnivån får dock inte överskrida 0,7 mm/s vägd rms. Kommunens bedömning är dock att 0,4 mm/s rms inte bör överstigas för bostäder eller vårdlokaler vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnation.

Med $L_{max}F$ 32 dB(A) avses trafikårsmedeldygn och att upp till fem överskridande per dygn kan accepteras, detta i enlighet med Trafikverkets riktlinjer TDOK 2014:1021.

Markvibrationer

För att utreda om det inom planerat bebyggelseområde finns risk för så kallade trafikinducerade markvibrationer från tågtrafiken på Kust till kustbanan, som passerar söder om bebyggelseområdet, har inför detaljplanens samrådsskede en första vibrationsutredning med fältmätningar utförts i det aktuella området.

¹⁹ vägd vibrationshastighet enligt SS 460 48 61.

I samråd med Trafikverket har kommunen sedan inför detaljplanens granskningsskede låtit utföra två kompletterande vibrationsutredningar samt kompletterande mätningar i några av husens tänkta lägen, för att få en tydligare indikation på ifall byggnadstekniska åtgärder kommer att behöva vidtas eller ej.

Utredningarna tyder på att Trafikverkets riktvärden för vibrationer och stömljud kan innehållas förutsatt att rätt val av konstruktion och grundläggningsmetod implementeras i relation till avståndet till rälsen.

I Forcid Consulting ABs Vibrationsutredning avseende vibrationsalstrande trafik och nybyggnation av bostäder, dat 2021-04-27, görs bl.a. följande slutsats: ”Förutsatt att säkerhetszonerna för respektive val av huskonstruktion och grundläggning respekteras överskrider inte miljömålet om 0,4 mm/s RMS.”

Stömljud

För att förebygga risk för störningar på grund av stömljud i byggnader ska hus grundläggas och utformas så att maximal stömljudsnivå i bostadsrum ej överskrider 30 dB(A) (slow) vid tågpassage.

Trafikförvaltningen Stockholm Läns Landsting anger i sin *Lathund buller i detaljplaner* bland annat, att det finns risk för stömljud om ett järnvägsspår ligger inom 50 meter till bostadsbyggnad. Det kan dock tilläggas att det i praktiken visat sig att det sällan föreligger problem med stömljud längs med järnvägsspår ovan mark om inte husen är grundlagda direkt på berg.

I Forcid Consulting ABs Vibrationsutredning avseende vibrationsalstrande trafik och nybyggnation av bostäder, dat 2021-04-27, anges bl.a. följande:

”Bedömningen har gjorts utifrån underlag från två separata geotekniska utredningar. En översiktlig beräkning gällande stömljud visar på liten risk för stömljud oavsett byggnadsmaterial vid de föreslagna avstånden. Dock bör för boendemiljöns skull ingen byggnad, oavsett konstruktion, placeras inom 30 meter från spåret.”

För det planerade femvåningshuset bedömer Kalmar kommun det som önskvärt att ha mindre ljudkänsliga verksamheter i markplan.

Sprängning och borrning under byggnationstiden

Telia Sverige Net Fastigheter AB, äger fastigheten Järnbäraren 1 nordväst om aktuellt detaljplaneområde. På fastigheten finns en telestation som inrymmer känslig teknisk utrustning.

Ifall sprängning, pålning, spontning eller packning blir aktuellt under byggnationstiden ska därför Telias riktlinjer ”*Sprängning, pålning vid teleanläggningar*”, N15571-04, beaktas.

Översvämningsrisk

Under planarbetets gång har det tagits fram en dagvattenutredning som bland annat redovisar lämpliga åtgärder för att förhindra skador på planerad och befintlig bebyggelse och infrastruktur inom och i anslutning till planområdet. Beräkningar i dagvattenutredningen visar att det är möjligt att omhänderta dagvattnet inom i planförslaget anvisat naturområde. Det kan särskilt poängteras att det dels vid höjdsättning av planområdet generellt och vid dimensionering och projektering av den framtida dagvattenlösningen måste säkerställas att överskottsvatten varken genom ytavrinning eller infiltration ska riskera att hamna i Kläckebergavägen, som har en lågpunkt i höjd med järnvägsviadukten.

Dagvattenanläggningen dimensioneras för ett 20-årsregn och utformas på så vis att ett 50-årsregn inklusive klimatfaktorn inte riskerar att rinna över kanten mot Kläckebergavägen. Större regn än 20-års regn breddas till befintlig kulvert som ansluter till ett dike söder om järnvägsspåret. Som tidigare nämnts har Kalmar Vatten efter detaljplanens samrådsskede inventerat kulvertar och diken nedströms och bedömt att dagvatten från nu aktuellt detaljplaneområde inte riskerar att bidra till en översvämning av Kläckebergavägen vid ett 50-årsregn²⁰.



Ett exempel på flödesvägar vid större regn enligt Swecos dagvattenutredning, daterad 2018-12-07, rev 2020-04-14.

²⁰ PM Dagvattenavledning –VA-exp– Smedby stationsområde, Kalmar Vatten 2019-10-16.

Planerade byggnader och marknivåer inom planområdet ska höjdsättas så att byggnader inte riskerar att ta skada vid extrem nederbörd och till exempel klarar ett 100-årsregn. Instängda områden får ej skapas. Planbestämmelser har införts i plankartan i syfte att säkra att allt dagvatten upp till minst ett 50-årsregn inklusive klimatfaktor avleds till dagvattendammen och trumman under järnvägen.

Farligt gods

Transport av farligt gods sker endast i begränsad omfattning. Avståndet till spårmitt och närmaste bygggrätt för bostadshus överensstämmer med skyddsavstånd som rekommenderas av Trafikverket²¹ avseende olycksrisker. Riskförebyggande åtgärder utöver det rekommenderade skyddsavståndet bedöms i dagsläget inte som nödvändiga.

För att visa på god planering ska dock området mellan byggnader och järnväg utföras så att det inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse (perrong etc. bedöms inte uppmuntra till stadigvarande vistelse). Riskutredningen²² anger vidare att byggnaderna närmast järnvägen bör (rekommendation) också utföras med möjlighet till utrymning på fasad som vetter bort från järnvägen. Kalmar brandkår anger dock i ett internt remissyttrande²³ att utrymningsvägen skall utföras med möjlighet till utrymning på fasad som vetter bort från järnvägen om utrymningsvägen utgör den enda från bostaden i fråga.

Kalmar Brandkår har vidare uppmärksammat på att byggnader högre än 11 m från marknivå till fönstrens underkant eller överkant av balkongräcke ska försees med trapphus i klass Tr2 om brandkårens insatstider, så som är fallet i aktuellt planområde, överskrider med tio minuter. Trapphus i klass Tr2 är godkända som enda utrymningsväg vilket innebär att brandkårens stegfordon därmed inte behöver användas vid utrymning. Eftersom denna fråga regleras i Boverkets byggregler (BFS 2018:4, kap 5:353) har ingen planbestämmelse förts in i plankartan. Frågan bevakas i kommande bygglov.

Enligt Trafikverket ska följande säkerhetsavstånd hållas till spårmitt:

- Minst 15 meter till parkeringsplatser. Mindre garage och carportar kan anläggas närmare järnvägen. Ett avstånd på minst 15 meter rekommenderas dock med hänsyn till uppförandet och framtida underhåll.
- Minst 35 meter till ny bebyggelse. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligt vistas, till exempel parkering, garage och förråd, kan tillåtas inom 35 meter. Hänsyn bör dock tas till möjligheterna att underhålla järnvägsanläggningen och bebyggelsen.

²¹ Trafikverket, L. Ivarsson, muntligen, 2018.

²² Riskutredning Dörby 7:7 m.fl. Smedby, Kalmar, Tyréns 2019-09-06.

²³ Kalmar brandkår, Remissyttrande innan granskning av detaljplan, F. Cesar, 2020-06-09.

Ovan angivna säkerhetsavstånd tillgodoses i plankartan för carportar och husbyggnation. Placeringsförslagen av tekniska anläggningar har under planarbetets gång kommunicerats och godkänts av Trafikverket.

Spårspring

Ett genomförande av planförslaget bedöms inte öka risken för spårspring. Det finns två säkra passager för gående i direkt anslutning till planområdet.

Beskrivning av planbestämmelser

Följande avsnitt redovisar vilka planbestämmelser som angetts i kartan. Fetmarkerad text anges i plankartan. Övrig text och illustrationer anges som förtydligande för tolkningen av bestämmelserna.



Utsnitt ur detaljplanekarta, antagandehandling, rev 2022-03-09.

Användning av mark och vatten

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap.

GATA	Gata. Inom Gatuområdet, väster om befintlig väg avses det byggas en gång- och cykelväg.
GATA₁	Huvudgata.
GCVÄG	Gång- och cykelväg.
NATUR	Natur. Grönområde som inte sköts mer än enligt skötselplan eller genom viss städning. Syftet med naturområdet i nordvästra planområdet är att möjliggöra en fortsättning av gång- och cykelvägen i framtiden västerut.
P-PLATS	Parkering. Som är avskild från väg eller gata och som är avsedd för uppställning av olika slags fordon för kortare eller längre tid. Parkering avsedd för centrumverksamhet och resande från och till pendeltågstationen.

Kvartersmark.

B	Bostäder. Även bostadskomplement är tillåtna.
C	Centrum. Centrumändamål inbegriper exempelvis handel, kontor, service, samlingslokaler och andra icke störande verksamheter.
E₁	Pumpstation.
E₂	Transformatorstation.
K	Kontor.



Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Utformning av allmän plats.

+ 11	Markens höjd över angivet nollplan.
dagvattenhantering₁	Marken är avsedd för fördröjning av dagvatten. Inom anvisad naturområde avses det att anläggas en dagvattenanläggning med oljeavskiljande funktion, för rening och fördröjning av dagvatten, exempelvis i form av en öppen vattenspegel i kombination med en översilningsyta. Om planområdet byggs ut i sin helhet krävs en fördröjningskapacitet på 250 m ³ .

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Begränsning av markens utnyttjande.

	Marken får inte förses med byggnad.
	Marken får endast förses med komplementbyggnad.

Höjd på byggnadsverk.

h₁	Högsta nockhöjd på huvudbyggnad är 18.0 meter. Inom egenskapsområdet avses att möjliggöras en fem våning hög byggnad med förhöjt bottenplan.
h₂	Högsta nockhöjd är 13.0 meter. Byggnation inom egenskapsområdet ska ges ett varierat uttryck med avseende på byggnadernas höjd och våningsantal. Inom egenskapsområdet avses att möjliggöras två- och treplanshus.
h₃	Högsta totalhöjd är 4.0 meter för komplementbyggnad.

Lägenhetsfördelning och storlek på lägenheter.

v₁	Entrévåningen ska ha en lägsta våningshöjd på minst 3.3 meter.
----------------------	---

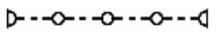
Markens anordnande och vegetation.

n₁	Parkering. Parkering avsedd för boende och kontorsverksamhet.
→	Minsta lutning är 1:100. (Pilen pekar uppåt.) Med denna planbestämmelse avses att ytavrinningen ska styras till dagvat-tendammen.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u₁	Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.
----------------------	--

Stängsel, utfart och annan utgång

	Utfartsförbud.
---	-----------------------

Takvinkel

o₁	Största takvinkel är 35 grader. Byggnation inom egenskapsområdet ska ges ett varierat uttryck med avseende på byggnadernas takutformning.
----------------------	--

Utformning

f ₁	Entréväningen ska vara förhöjd jämfört med ovanliggande våningar.
----------------	---

Utförande

b ₁	Om en uteplats har en eller flera uteplatser ska minst en av dessa placeras där högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå samt 70 dB(A) maximal ljudnivå ej överskrider.
b ₂	Byggnader ska grundläggas och utföras så att komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum ej överskrider 0,4 mm/s rms vid tågpassage samt att maximal stomljudsnivå i bostadsrum ej överskrider L _{maxF} 32 dB(A) vid tågpassage.

Utnyttjandegrad

e ₁	Största byggnadsarea per byggnad är 450 kvm.
e ₂	Största byggnadsarea per byggnad är 350 kvm.
e ₃	Största byggnadsarea för komplementbyggnad är 110 kvm.
e ₄	Största sammanlagda byggnadsarea är 40 procent av fastighetsarean inom användningsområdet.
e ₅	Största sammanlagda byggnadsarea är 35 procent av fastighetsarean inom användningsområdet.
e ₆	Största sammanlagda byggnadsarea är 30 procent av fastighetsarean inom användningsområdet.

Egenskapsbestämmelser för all allmän plats

Utformning av allmän plats

Befintliga stenmurar ska bevaras.

Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Markens anordnande och vegetation

Befintliga stenmurar ska bevaras.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

Genomförande och konsekvenser

Organisatoriska frågor

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

Fastighetsägarna har under planens genomförandetid en garanterad byggrätt i enlighet med planen. Om planen ersätts med en ny, ändras eller upphävs under genomförandetiden kan fastighetsägarna ha rätt till ersättning av kommunen.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän platsmark. Det innebär att kommunen ansvarar för underhåll och skötsel av dessa områden.

Regler och tillstånd

I och med att befintlig jordbruksmark inom planområdet bebyggs kommer befintliga stenmurar inte längre att omfattas av så kallat generellt biotopskydd. I plankartan anges därför enligt Länsstyrelsens önskemål bestämmelsen *Befintlig stenmur ska bevaras*.

Det krävs dispens från biotopskyddet för att skada eller ta ner de befintliga alléträden inom planområdet.

Exploatören ska vid misstanke eller upptäckt av förorening i marken i samband med schaktning av planområdet omedelbart genom en anmälan underrätta tillsynsmyndigheten som i detta fall är kommunen.

Det är enligt Kulturmiljölagen förbjudet att utan tillstånd från länsstyrelsen på något sätt förändra, ta bort, skada eller täcka över en fornlämning. Inom området finns enligt Riksantikvarieämbetets Fornminnesregister inga kända fornlämningar. Ifall man dock under byggnationstiden stöter på en fornlämning ska arbetet avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsens kulturminnesenhet för vidare information.

Befintlig telestationsbyggnad nordväst om planområdet inrymmer känslig teknisk utrustning. Telias riktlinjer för sprängning, pålning vid teleanläggning, 2012-04-17, N15571-04, ska beaktas om sådana arbeten blir aktuella i samband med exploateringen.

Etapputbyggnad

Planerad bebyggelse föreslås att byggas ut i etapper.

Fastighetsrättsliga frågor

Allmänt

De fastighetsrättsliga konsekvenserna beskrivs per fastighet. Förändringarna framgår av efterföljande karta och tabell.

Fastighetsregleringarna genomförs i första hand med överenskommelse om fastighetsreglering mellan fastighetsägarna som grund. Detsamma gäller inrättande av gemensamhetsanläggningar och bildande av ledningsrätter. Ansökan om lantmäteriförrättning görs hos Lantmäterimyndigheten i Kalmar kommun.

Fastighetsbildning

Fastigheterna Dörby 7:7 samt Dörby 7:37 inom planområdet är idag kommunalägda. Fastigheten 7:37 föreslås att fastighetsregleras till Dörby 7:7. Utöver detta kommer det att erfordras avstyckningar för att bilda fastigheter för enskilt ändamål. Troligen kommer exploatören vilja bilda 2-3 fastigheter. Antalet fastigheter kan påverkas av vilka upplåtelseformer (till exempel hyresrätter, bostadsrätter) det kommer att bli.

I efterföljande tabell framgår tillsammans med en karta vilka fastighetsrättsliga åtgärder detaljplanen medför för de berörda fastigheterna och ledningshavarna. Ungefärliga arealer för de beskrivna ytorna framgår av en särskild tabell.

Fastighet	Fastighetsrättsliga konsekvenser
Dörby 7:37	Från Dörby 7:37 ska område 2, 3 och 9 överföras till Dörby 7:7.
Dörby 7:7	Från Dörby 7:37 ska område 2, 3 och 9 överföras till Dörby 7:7. Från Dörby 7:7 kan område 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 och 8 avstyckas till en eller flera fastigheter. Område 6, 7 och 8 kan också säkras med ledningsrätt. Ny ledningsrätt ska bildas för u-område inom Dörby 7:7s nybildade fastighet/-er.
Rättighetshavare	Fastighetsrättsliga konsekvenser
Järnvägsfastigheterna Tingby 1:7 m.fl.	Servitut avseende rätt att trädsäkra Kust till Kustbanan på sträckan Uddebo-Kalmar, akt.nr. 0880K-13/108.1, ska bestå
Telia AB Region Sydost	Ledningsrätt avseende teleledning, akt.nr. 0880K-93/84.1, ska bestå och säkras med u-område.

Gemensamhetsanläggningar

För gemensamma anordningar, exempelvis parkering, kan gemensamhetsanläggningar bildas om fler än en fastighet bildas och det uppstår gemensamma behov.

De nybildade fastigheternas parkeringsbehov kan antingen lösas genom servitut eller genom bildning av gemensamhetsanläggning/ar. Det bedöms generellt som lämpligt att en gemensamhetsanläggning för parkering bildas genom anläggningsförrättning. Detta eftersom fastighetens rätt till anläggningen även gäller vid ägarbyte och att det finns en ekonomisk trygghet för anläggningens framtida drift och underhåll då frågan löses genom lantmäteriförrättning. Planbestämmelsen g bedöms dock inte som nödvändigt eftersom en gemensamhetsanläggning kan bildas oavsett om g skrivs in i plankartan eller ej.

Rättigheter

Befintliga och nya underjordiska allmänna ledningar på kvartersmark ska säkerställas med ledningsrätt.

VA-ledning och dagvattenledning kommer troligen att läggas på allmän platsmark och det krävs i så fall ingen ledningsrätt eller u-område. Beroende på fastighetsindelning och fastigheternas anslutning till det kommunala nätet kan servitut och ledningsrätter behöva bildas.

Det är i dagsläget oklart vad som kommer att ske med E-områdena. Tanken är att pumphuset, ska ligga kvar på kommunal mark (se E-området i sydväst) medan transformatorstationerna (se E-områdena öster om Pendelvägen) bör säkras genom ledningsrätt eller avstyckning.

Fastighetsindelningsbestämmelser

Kommunen bedömer inte att några fastighetsindelningsbestämmelser behövs för att detaljplanen ska kunna genomföras. Om behov uppstår, kan sådana bestämmelser införas senare genom ändring av detaljplanen.



Karta som tillsammans med efterföljande tabell visar detaljplanens fastighetsrättsliga konsekvenser.

Områdesfigur	Areal i kvm	Nuvarande fastighet	Markanvändning enligt detaljplan
1	6963	Dörby 7:7	Bostäder, Kontor
2	184	Dörby 7:37	Bostäder, Kontor
3	726	Dörby 7:37	Bostäder, Kontor
4	5511	Dörby 7:7	Bostäder, Kontor
5	1506	Dörby 7:7	Bostäder, Centrum
6	157	Dörby 7:7	Transformatorstation
7	42	Dörby 7:7	Pumpstation
8	164	Dörby 7:7	Transformatorstation
9	550	Dörby 7:37	Allmän platsmark, gata

Områdenas arealer ungefärligt angivna efter grafisk tolkning. 2021-12-07.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Planarbetet har föregåtts av följande tekniska utredningar:

- Trafikbullerutredning, Dörby 7:7, Smedby, Kalmar kommun, Soundcon (11985), 2016-08-18.
- Översiktlig geoteknisk undersökning, SWECO, 2016-11-01.

Under planarbetets gång har det tagits fram följande tekniska utredningar:

- Dörby 7:7, m fl i Smedby, Kalmar kommun, Trafikbullerutredning, Soundcon (12658), 2018-12-11.
- Riskutredning Dörby 7:7 m.fl. Smedby, Kalmar, Tyréns, 2019-09-06.
- Vibrationsutredning Dörby 7:7, Utredning av vibrationer från tågtrafik, Smedby i Kalmar kommun, WSP, 2019-01-03.
- Kompletterande vibrationsutredning, VU Smedby tågstation, SWECO, 2020-05-29.
- Vibrationsutredning avseende vibrationsalstrande trafik och nybyggnation av bostäder, NitroConsult, 2020-10-21.
- Vibrationsutredning avseende vibrationsalstrande trafik och nybyggnation av bostäder, ForcidConsult, 2021-04-27.
- Dagvattenutredning Dörby, Smedby, SWECO, 2018-12-07, rev 2020-04-14.
- Förprojektering för VA och dagvattendamm, Kalmar Vatten AB, 2019-04-26.

- PM Dagvattenavledning – VA-exp – Smedby stationsområde, Kalmar Vatten 2019-10-16.
- En förprojektering för ledningar och dagvattendamm har tagits fram av Kalmar Vatten AB.

Framtida utredningar i samband med bygglovsprövningen:

- Enligt Swecos geotekniska undersökning från 2016-11-01 är utredningen som genomförts översiktlig, därför är en av rapportens slutsatser att en detaljerad geoteknisk undersökning kan komma behövas att utföras när planerade byggnaders och anläggningars läge är kända.
- Kompletterande vibrationsmätningar kan komma att behöva utföras innan och/eller under byggnationstiden.

Tekniska anläggningar

Vatten och spillvatten

Framtida bebyggelse avses att anslutas till det kommunala vatten och spillvattennätet. Kalmar Vatten AB kommer att anlägga serviser för vatten, spillvatten och dagvatten i Pendelvägen till varje fastighet. Spillvattnet kommer att gå med självfall till pumpstationen som trycker spillvattnet upp till brunn och ledningar i Smedbyvägen. Kalmar Vatten AB ansvarar för pumpstationen.

Hantering av dagvatten

Hantering av dagvatten föreslås i framtiden ske genom en dagvattendamm som placeras inom i plankartan utpekade område i sydväst. Dammens släntlutningar, och ytåtgång står i relation till dammens vattenvolym och till säkerhetsaspekter som behöver beaktas för att hitta en optimal lösning. Även om släntlutningarna utformas flackt i strandkanten kan vid lågt vattenstånd vattenbrynet hamna i den branta släntlutningen. Vidare kan barn/ungdomar vintertid lockas gå ut på isen och på så vis hamna på djupt vatten. Det är önskvärt att det innan anläggandet av dagvattendammen görs en jämförelse avseende en dagvattendamms funktion med permanent vattenyta samt en alternativ lösning, exempelvis en mindre våtmarksyta som enbart tar hand om ett ettårs regn i kombination med en anslutande multifunktionsyta som enbart svämmas över vid stora skyfall. Oavsett vilken lösning som väljs måste det säkerställas att lösningen för omhändertagandet av dagvattnet är så pass tätt att vattnet i fråga inte infiltrerar genom slänten ned mot Kläckebergavägen och på så vis belastar Trafikverkets pumpanläggning.

Lösningen för hanteringen av dagvatten behöver, om hela området byggs ut, ha en oljeavskiljande funktion eftersom det inom planområdet föreslås parkeringsplatser med sammantaget fler än 50 platser.

Inför detaljplanens antagande kommer trumman, till vilken dammen kommer att breddas vid starka skyfall, att avregistrerats hos Trafikverket för att istället klassas som en kommunal ledning. Kommunen har ansökt om ett korsningsavtal för trumman hos Trafikverket. Planområdet kommer att omfattas av kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Kalmar Vatten

kommer att vara huvudman för dagvattenlösningen och ansvara för skötsel och underhåll för såväl dagvattendammen som trumman. Trumman skall rensas av Kalmar Vatten AB i samband med byggnation av dammen.

Brandpostnätet

Eventuellt medför ett genomförande av detaljplaneförslaget ett behov för en utbyggnad av brandpostnätet.

Ekonomiska frågor

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Kostnader

Kommunen får en kostnad för framtagandet av detaljplanen. I genomförandet av den uppkommer förrättningskostnader och kostnad för anläggande av kommunal gång- och cykelväg med tillhörande belysning och grönområde samt eventuell utbyggnad av brandpostnätet. Gång- och cykelvägen ger också upphov till ökade drifts- och skötselkostnader.

Intäkter

Kommunen får intäkter ifrån försäljningen av mark som i och med detaljplanens framtagande kan bebyggas.

Ekonomiska konsekvenser för ledningsägare och rättighetsägare

Kommunen äger marken inom planområdet. Tidigare markarrende har sagts upp sedan detaljplanen varit på samråd.

Kostnader

De ledningsägare som kommer att anlägga behövliga ledningar till planområdet kommer att få en kostnad för det anläggandet. Kalmar vatten AB, Kalmar Energi AB och Skanova AB är troliga ledningsägare. Kalmar Vatten AB får även en kostnad för anläggandet av den nya allmänna dagvattenlösningen inom planområdet.

Inga kostnader uppstår för fastighetsägare utöver Kalmar kommun.

Intäkter

De ledningsägare vars ledningar och anläggningar ska betjäna planområdet får intäkter i form av anslutningsavgifter.

Inga intäkter uppstår för fastighetsägare utöver Kalmar kommun.

Planavgift

Planavgift ska inte utgå vid bygglov, eftersom plankostnaden regleras i ett särskilt avtal.

Konsekvenser av planens genomförande

Strategisk miljöbedömning

När en plan upprättas eller ändras ska kommunen enligt Miljöbalken 6 kap 5 § genom en undersökning bedöma om planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, ska en strategisk miljöbedömning göras enligt Miljöbalken 6 kap 3 § och 9 §. En miljökonsekvensbeskrivning skall då upprättas i enlighet med Miljöbalken 6 kap 11 §.

Undersökning

Kommunen har gjort en undersökning och i den bedömt att genomförandet av detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning krävs därför inte. Relevanta miljöaspekter behandlas i planbeskrivningen.

Sociala konsekvenser

Flertalet av villorna och radhusen i Smedby byggdes under 1960- och 1980-talet. Ett genomförande av nu aktuellt detaljplaneförslag, enligt vilket det planeras för cirka 100 lägenheter, kan antas medföra positiva socioekonomiska effekter. Dels möjliggörs en generationsväxling. Äldre som vill flytta från sina hus till ett mindre och mer lättskött boende kan bo kvar på orten, samtidigt som yngre barnfamiljer kan flytta till befintliga villor. Så kan exempelvis en utflyttning från småhusbeståndet till lägenheter minska behovet av småhustomter och ge en förnyring av befolkningsstrukturen i villakvarteren.

Planerad bebyggelse bedöms bidra till en blandad ålderstruktur även inom planområdet. De mindre lägenheterna lär inte enbart vara attraktiva för äldre människor utan, även för studerande på Högalids Folkhögskola eller tack vare det korta pendlingsavståndet, även för studerande i Kalmar. Närheten till barnomsorg och skola i sin tur innebär att detaljplaneområdet även är intressant för barnfamiljer.

Tillgänglighet och trygghet

Smedby samhälle omges av ett vackert jordbrukslandskap som ligger oavsett var i Smedby inom endast några minuters gångavstånd. Tillgängligheten till natursköna och rekreativa områden i anslutning till detaljplanområdet är god. Barriäreffekten av angränsande trafikled och järnvägsspår minskas tack vare befintlig:

- gång- och cykeltunnel under järnvägen vid Högalidsvägen,
- gång- och cykelväg längs med Kläckebergavägen som leder under järnvägen,
- gång- och cykelöverfart i korsningen Kläckebergavägen - Smedbyvägen.

Det är önskvärt att skapa allmänt tillgängliga mötesplatser likaväl som halvprivata och privata platser i anslutning till de planerade bostadshusen. Detaljplanebestämmelserna har medvetet utformats för att möjliggöra detta. För att uppnå en trivsamt vardagsmiljö med rekreativa värden för framtida boenden

krävs särskild eftertanke vid placering och utformning av planerade framtida byggnation samt gestaltning av utemiljön inom planområdet. I takt med att detaljplaneområdet byggs ut kommer liv och rörelse ökas längs med Pendelvägen, vilket tillsammans med vägens belysning och gestaltningen av utemiljön ökar upplevelsen av trygghet för personer som vistas i området.

Barnperspektivet

Ur ett barnperspektiv är det önskvärt att i samband med ovan nämnda mötesplatser anlägga möjlighet till småbarnslek inom planområdets kvartersmark.

Säkerhet

Trafik

Under förutsättning att hastigheten för trafikanter sänks från idag tillåtna 50 km/h till 30 km/h och en separerad gång- och cykelväg byggs enligt detaljplaneförslaget bedöms säkerheten för oskyddade trafikanter som god.

Hastighetssänkande åtgärder i form av hinder längs med Pendelvägen bedöms av kommunens mobilitetsenhet i dagsläget inte som nödvändigt. Skulle dock i framtiden behov uppstå till detta så föreslås åtgärder som exempelvis en avsmalning/sidoförskjutning längs med vägens sträckning.

Framtida tillåten hastighet bör, i och med exploateringen av området, vara låg för att skapa en trygg och säker trafikmiljö.

Siktförhållandena i korsningspunkten Pendelvägen – Smedbyvägen har av kommunens mobilitetsenhet bedömts som goda. Stenmurarna längs med Smedbyvägen bedöms inte medföra försämrade siktförhållanden.

Dagvattendamm

I de fall fördröjning och rening av dagvattnet löses genom anläggning av en dagvattendamm ska särskilt risken för barnolycksfall minimeras. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap rekommenderar flacka stränder med en maximal lutning på 1:6, så att vattendjupet inte blir djupare än 0,2 meter i strandkanterna. Vidare föreslås det anläggas växtlighet med eftertanke, så att den inte försvårar upptäckten av en nödställd person²⁴. Enligt Boverkets byggregler (BFS 2014:3) förespråkas flacka stränder eller ett minst 0,9 meter högt staket. Grindar i staketet bör inte kunna öppnas av barn.

Mark- och vattenförhållanden

Dagvatten avses att avledas mot Kalmar Vatten ABs planerade dagvattenledning längs med Pendelvägen och vidare till en dagvattendamm i sydvästra delen av planområdet. I annat fall riskerar viss ytavrinning kunna ske till angränsande cykelvägar och trafikled. Inför exploateringen av området krävs det därför med all sannolikhet en modellering av områdets topografi. Ifall åtgärderna

²⁴ Guide till ökad vattensäkerhet – för kommuner och andra anläggningsägare, Myndighet för samhällsskydd och beredskap, MSB, 2013.

i praktiken innebär underskott eller överskott av massor är i dagsläget inte känt. En massbalans och höjdsättning av området kan med fördel tas fram inför bygglovsprövningen.

Ett genomförande av detaljplaneförslaget bedöms inte medföra en försämring av ovan nämnd recipient. För beräkningar och mer ingående information se *Dagvattenutredning Dörby, Smedby, SWECO, 2018-12-07, rev 2020-04-14.*

Föroreningar i mark

Exploatören är, ifall det till exempel i samband med schaktningsarbeten, upptäcks misstanke om föroreningar i marken, skyldig att omedelbart avbryta arbetena och genom en anmälan underrätta tillsynsmyndigheten, som i detta fall är kommunen.

Natur och kultur

Nuvarande stads- och landskapsbild kommer att påverkas påtagligt vid exploatering av det i nuläget obebyggda planområdet. Befintlig gräsmark kommer att tas i anspråk för bebyggelsen med angränsande innergårdar, gångstigar och parkeringsplatser. I sydvästra delen av planområdet kommer det att anläggas ett område för fördröjning av dagvatten. Pengar har avsatts för plantering av träd och buskar på denna plats.

Planområdet ramas tydligt in av trafikled, järnvägsbank, vegetationsridå samt stenmurar. Nu aktuellt planområde bedöms ur ett stads- och landskapsbildsperspektiv som en given plats för en framtida förtätning av Smedby samhälle.

Ifall man dock under byggnationstiden stöter på en fornlämning ska arbetet avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsens kulturminnesenhet för vidare information.

Ett genomförande av nu aktuellt planförslag bedöms inte få påtagliga konsekvenser för natur- och kulturvärden i angränsning till detaljplanområdet.

Bebyggelse

I dagsläget är detaljplaneområdet obebyggt. Sett till landskaps- och stadsbilden kommer exploateringen av planområdet därför innebära en påtaglig förändring. Dock bedöms området som en given plats för förtätning av Smedby samhälle.

Tillgänglighet och infrastruktur

En sänkning av tillåten hastighet på Pendelvägen från 50 km/h till 30 km/h kommer sannolikt bli en konsekvens av detaljplanens genomförande.

Pendelvägen behöver vara tillgänglig för persontrafik, varutransporter, räddningsfordon, sopbilar och ersättningsbussar. Befintlig vägbredd såväl som i dispositionsskissen föreslagen sidoförskjutning uppfyller behoven för fordonens tillgänglighet som kommer att finnas inom området.

Tillgängligheten för räddningsfordon enligt föreslagen placering av byggnaderna, se dispositionsskiss daterad 2018-12-02, bedöms uppfyllas. Ett avstånd på maximalt 50 meter till husens entréer och utrymningsvägar ska enligt

riktlinjerna inte överstigas. Pendelvägen bedöms därför ge tillräcklig åtkomlighet för eventuella framtida räddningsinsatser. Frågan måste bevakas vid en framtida bygglovsprövning.

Antal parkeringsplatser har för dispositionsskissen dat 2018-12-02 beräknats enligt Kalmar kommuns riktlinjer för parkering, 2016-06-20. Utrymme finns för att placera handikapparkeringar på kvartersmark inom ett avstånd på maximalt 25 meter från entréerna. Frågan måste bevakas vid en framtida bygglovsprövning.

Service

I direkt anslutning till pendeltågstationen medges centrumverksamhet och därmed service och handel i femvåningshusets bottenplan.

En utveckling av planområdet enligt nu aktuellt planförslag medför ett ökat underlag för befintlig och framtida möjlighet till utökning av offentlig och kommersiell service i Smedby.

Teknisk försörjning

Avseende hanteringen av dagvatten, vatten och spillvatten förutsätter ett genomförande av planförslaget följande åtgärder:

- Utvidgning av de kommunala verksamhetsområdena för dagvatten, vatten och spillvatten.
- Ledningsnätet behöver byggas ut och lämpligen förläggas längs med/under den nya gång- och cykelvägen.
- Pumpstation för pumpning av spillvatten krävs i höjd med lägst belägna byggnaden i området.
- Teknisk lösning för fördröjning och rening av dagvattnet behöver anläggas. Lösningen för hanteringen av dagvatten behöver, om hela området byggs ut, ha en oljeavskiljande funktion eftersom det inom planområdet föreslås parkeringsplatser med sammantaget fler än 50 platser.
- Eventuellt medför ett genomförande av detaljplaneförslaget ett behov för en utbyggnad av brandpostnätet.

Framtida bebyggelse avses att anslutas till befintliga el- och tele leverantörer till angränsande fastigheterna. Ett genomförande av planförslaget förutsätter en ny transformatorstation inom eller i direkt anslutning till planområdet.

Det finns möjlighet att ansluta framtida bebyggelse inom planområdet till det kommunala fjärrvärmenätet.

Hämtningen av hushållsavfall ombesörjs i Smedby, precis som i resterande Kalmar kommun av Kalmarsundsregionens Renhållare, KSRR. Uppsamling av hushållsavfallet planeras att ske genom så kallade UWSer, underjordiska behållare som placeras inom respektive bostadsfastighet.

Enligt nu aktuellt planförslag kommer det finnas möjlighet att uppföra miljöhus inom kvartersmark enligt Naturvårdsverkets intentioner. Frågan bevakas vidare vid den framtida bygglovsprövningen.

Störning och risk

Risk för störningar i form av ljussken, magnetfält eller lukt bedöms varken orsakas inom eller i anslutning till planområdet.

En bullerutredning²⁵ och vibrationsmätningar²⁶ har på uppdrag av Samhällsbyggnadskontoret utförts för att undersöka i vilken utsträckning störningar i form av buller och vibrationer från Pendelvägen, angränsande järnvägsspår, Kläckebergavägen och Smedbyvägen kan förväntas. För mer information se respektive utredning samt textavsnitten *Störning och risk* sida 18 samt *Behov av åtgärd mot störning och risk* sida 35.

Följande avstånd ska hållas till spårområdet:

På grund av risk för partiklar från spåret måste ett minimiavstånd på 15 meter hållas mellan spårmittpunkt och parkeringsplatser samt 35 meter till bostadshus. Vidare ska enligt Trafikverkets önskan ett minimiavstånd på 15 meter hållas till spårmittpunkt mellan ytan för framtida dagvattendamm.

Översvämningsrisk till följd av en höjning av havsnivå eller höga vattenflöden i sjöar, åar eller vattendrag bedöms inte föreligga inom planområdet. Dagvattenhanteringen avses ske på ett sätt som minimerar risken för att detaljplaneområdet genom ytavrinning eller infiltration av dagvatten riskerar att bidra till en översvämningsrisk av Kläckebergavägens lågpunkt under järnvägsviadukten sydväst om planområdet.

Utloppet från den planerade dagvattendammen planeras att ske till av Kalmar Vatten AB anvisad anslutningspunkt, som är en kulvert under järnvägen.

²⁵ Dörby 7:7, m fl i Smedby, Kalmar kommun, Trafikbullerutredning, Soundcon, 2018-12-11.

²⁶ Vibrationsmätning, WSP, 2019-01-03. Vibrationsutredning Dörby 7:7, Utredning av Vibrationer från tågtrafik, Smedby i Kalmar kommun, WSP, 2019-01-03. Kompletterande vibrationsutredning, VU Smedby tågstation, Sweco 2020-05-29. Vibrationsutredning avseende vibrationsalstrande trafik och nybyggnation av bostäder, NitroConsult, 2020-10-21. Vibrationsutredning avseende vibrationsalstrande trafik och nybyggnation av bostäder, ForcidConsult, 2021-04-27.

Tidigare ställningstaganden

Överkommunala beslut

Riksintressen

Planområdet berörs av följande riksintressen:

- Riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § miljöbalken, område med särskilt behov av hinderfrihet.
- Riksintresse för Kalmar Öland Airport enligt 3 kap 8 § miljöbalken, influensområde avseende flyghinder.

Planområdet angränsar till följande riksintresse:

- Riksintresse för kommunikationer, järnväg, enligt 3 kapitel 8 § miljöbalken, Kust till Kustbanan.

Föreslagen bebyggelse enligt planförslaget bedöms inte stå i konflikt med ovan nämnda riksintressen. Detaljplanens utformning har samrått med Försvarmakten, Transportstyrelsen och Kalmar flygplats.

Trafikverket har låtit ta fram en åtgärdsvalstudie²⁷ för hela Kust till Kustbanan. Syftet är att få en samlad bild av vilka åtgärder som kan bli aktuella för att förbättra förutsättningarna för både gods- och persontrafik på banan. Sträckan Borås-Kalmar/Karlskrona har utretts av Trafikverket Region Syd. Målsättningen är att stråket ska vara så pass utrett att föreslagna åtgärder kan övervägas i Trafikverkets nästa planeringsomgång och planrevidering, som omfattar åren 2022 - 2033.

I åtgärdsvalstudien anges att en ny kort tvåspårig mötesstationen föreslås att placeras öster om befintlig plattform i Smedby. Detta innebär att plattformarna flyttas till den nya mötesstationen för att kunna genomföra resandeutbyte samtidigt som tågmötet sker. Syftet är att möjliggöra en bättre spridning på tågen mellan Emmaboda och Kalmar.

Nationella friluftsmål

Riksdagen har antagit tio nationella friluftsmål för att stödja människors möjligheter att vistas ute i naturen och utöva friluftsliv där allemansrätten är grundpelare. Målen syftar till att alla människor ska ha möjlighet att få naturupplevelser, välbefinnande, social gemenskap samt ökad kunskap om natur och miljö. Det finns tio mätbara mål för friluftslivspolitikens genomförande:

- Tillgänglig natur för alla
- Skyddade områden som resurs för friluftslivet
- Starkt engagemang och samverkan
- Allemansrätten

²⁷ Åtgärdsvalsstudie Kust till Kustbanan Borås-Kalmar/Karlskrona. TRV 2019/16039. Norconsult, 2020-12-18.

- Tillgång till natur för friluftsliv
- Attraktiv tätortsnära natur
- Hållbar regional tillväxt och landsbygdsutveckling
- Ett rikt friluftsliv i skolan
- Friluftsliv för god folkhälsa
- God kunskap om friluftslivet

Planområdet ligger centralt i Smedby samhälle. Samhället omges av ett vackert jordbrukslandskap som nås inom endast några minuters gångavstånd. Tillgängligheten till natursköna och rekreativa områden i anslutning till detaljplanområdet är god. Barriäreffekten av angränsande trafikled och järnvägsspår minskas tack vare befintlig:

- gång- och cykeltunnel under järnvägen vid Högalidsvägen,
- gång- och cykelväg längs med Kläckebergavägen som leder under järnvägen,
- gång- och cykelöverfart i korsningen Kläckebergavägen - Smedbyvägen.

För att uppnå en trivsamt vardagsmiljö med rekreativa värden för framtida boenden krävs särskild eftertanke vid placering och utformning av planerade framtida byggnation samt gestaltning av utemiljön inom planområdet. Det är önskvärt att skapa allmänt tillgängliga mötesplatser likaväl som halvprivata och privata platser i anslutning till de planerade bostadshusen. Även aspekter som upplevelsen av trygghet för såväl boende som förbipasserande kan uppnås genom gestaltningen av utemiljön.

Miljökvalitetsnormer

Regeringen har fastställt riktlinjer för utomhusluft, omgivningsbuller (ej aktuellt i Kalmar) och vatten, dessa normer är huvudsakligen baserade på krav i EU-direktiv och syftar till att skydda människors hälsa och miljön.

Utomhusluft

Miljökvalitetsnormer (MKN) gäller för kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar (PM10 och PM2,5), arsenik, kadmium, nickel, bensen(a)pyren och ozon. I Kalmar genomfördes mätningar under 2003 - 2004 vilka sammanställts av Kalmar läns luftvårdsförbund. MKN överskreds inte för något utsläpp. Dock överskreds de nationella miljömålen för exempelvis bensen.

På Kläckebergavägen och Smedbyvägen är trafikmängden betydligt lägre än antal fordon/dygn som krävs för att riskera ett överskridande av miljökvalitetsnormerna för utomhusluft (SFS 201:527).

Vatten

För att uppnå EU:s mål om god vattenstatus har Sverige infört miljökvalitetsnormer för vatten (*Vattenförvaltningsförordningen 2004:660*). Vattenmyndigheterna beslutade i december 2009 om de normer (=kvalitetskrav) som ska gälla för yt-

och grundvatten. Målsättningen var att alla vattenförekomster skulle ha uppnått god status 2015. Eftersom det bedömts tekniskt omöjligt att uppnå statusen till 2015 har nytt mål satts att vattenförekomsterna senast år 2021 ska ha uppnått god ekologisk status. I förslaget till ny klassning inför perioden 2016-2021 föreslås fortsatt måttlig ekologisk status med en förlängd tidsfrist till 2027. Miljöproblemet bedöms främst vara övergödning.

Dagvattnet från området leds via ett mindre dikessystem till ett vattendrag (WA55974596) som benämns som övrigt vatten i VISS. Ingen statusklassning är gjord. Det mynnar söder om Dunö och norr om Ljungbyåns mynning i vattenförekomsten Hossmoviken (WA54241773). Hossmoviken har måttlig ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus exklusive överallt överskridande ämnen (kvicksilver och bromerad difenyleter).

Nedan följer VISS motivering till den ekologiska statusbedömningen:

”Den sammanvägda ekologiska statusen för Hossmoviken har bedömts vara måttlig. Aktuell biologisk provtagning saknas. Modellbaserad bedömning av näringsämnen och satellitbaserad bedömning av siktdjup och klorofyll visar på måttlig status. Angränsande vattenförekomster bedöms också ha otillfredsställande eller måttlig status (Västra sjön; N v s Kalmarsunds kustvatten). Mot ovanstående har gjorts bedömningen att status i vattenförekomsten är måttlig. Statusen för näringsämnen har varit utslagsgivande.”

Dagvattenutredningen²⁸ som har tagits fram parallellt med planhandlingarna påvisar att i planförslaget föreslagna åtgärder och avsatt område för dagvattenhantering medverkar till att ytavrinning från planområdet inte riskerar att försämra recipientens vattenstatus.

Översiktsplaner

Översiktsplan Kalmar kommun

Enligt kommunens översiktliga planering tillhör Smedby samhälle till ”Västra Staden”. I kommunens översiktsplan ÖP 2013, pekas nu aktuellt planområde ut som den mest fördelaktiga placeringen av en ny pendeltågstation längs Kust till Kustbanan i Smedby. Översiktsplanen redovisar dessutom kommunens vision om att förtäta Smedby samhälle med ny tät bebyggelse i stationsnära läge. Enligt översiktsplanen skapar en förtätning kring stationen med bostäder och i viss mån verksamheter dessutom nya förutsättningar för att knyta ihop nya och gamla Smedby.

Sedan översiktsplanen antogs 2013-06-17 har Smedbys nya pendeltågstation byggts. En exploatering enligt nu aktuellt planförslag bedöms stå väl i linje med översiktsplanens redovisade intentioner.

²⁸ Dagvattenutredning Dörby, Smedby, SWECO, 2018-12-07, rev 2020-04-14.

Tematiskt tillägg till översiktsplanen

VA-plan

Dagvattenhanteringen ska i så stor utsträckning som möjligt följa Kalmar kommuns mål och principer enligt *Vatten och avlopp, Tematiskt tillägg till ÖP, 2016*. Enligt kommunens mål och principer för vatten och spillvatten bör dagvattnet om möjligt i första hand hanteras öppet, omhändertas genom infiltration i marken och fördröjas och renas lokalt inom kvartersmark så att utflödet från området begränsas och föroreningar avskiljs.

Parallellt med planarbetet har Sweco på uppdrag av Kalmar samhällsbyggnadskontor tagit fram en dagvattenutredning, dels i syfte att se över dagens situation och dels för att föreslå långsiktigt hållbara lösningar som är anpassade till planområdets och den planerade exploateringsens förutsättningar. Dagvattenutredningen påvisar att infiltration av dagvattnet efter det att området byggts ut ter sig svårt, dels på grund av markens beskaffenhet och dels på grund av andelen hårdgjorda ytor. Sweco föreslår därför att anlägga en dagvattendamm i planområdets sydvästra hörn. Dagvattnet planeras i så fall att ledas från bostadsgårdarna, parkeringsytorna och den allmänna platsmarken via ledningar under eller längs med den planerade cykelvägen till dagvattendammens inlopp.

Ett genomförande av detaljplaneförslaget bedöms inte strida mot kommunens VA-plan, eftersom Swecos dagvattenutredning påvisar att det är möjligt att fördröja och rena dagvattnet inom därtill avsatt naturområde.

Kommunala program och beslut i övrigt

Planprogram

På uppdrag av Samhällsbyggnadskontoret tog SWECO 2006 fram ett planprogram för området kring Högalidsvägen i Smedby. Nu aktuellt detaljplaneområde pekas i planprogrammet ut som möjligt förtätningsområde samt möjlig placering för en framtida pendeltågstation.

Placeringsanalys för Smedbys pendeltågstation

Under 2013 togs det av Samhällsbyggnadskontoret fram en placeringsanalys för Smedbys nya stationsområde. I utredningen slås fast att den nya pendeltågstationen kommer att påtagligt omdefiniera Smedbys centrumområde. I stationslägen skapas i regel goda förutsättningar för service, handel och nya bostäder. Runt ett stationsområde faller det sig naturligt att skapa ett tydligt centrum.

Sedan planprogrammet och placeringsanalysen togs fram har fokus förskjutits från centrumbildning till att ge etablering av bostäder större vikt. Sammantaget bedöms dock nu aktuellt planförslag gå väl i hand med intentionerna i såväl planprogrammet från 2006 samt placeringsanalysen från 2013. Huvudsakligt användningsområde kommer att vara kvartersmark för boende inom vilket även kontorverksamhet möjliggörs. I sydost medges dessutom centrumsverksamhet. Detta innebär bland annat möjlighet till etablering av handel och service närmast spårområdet.

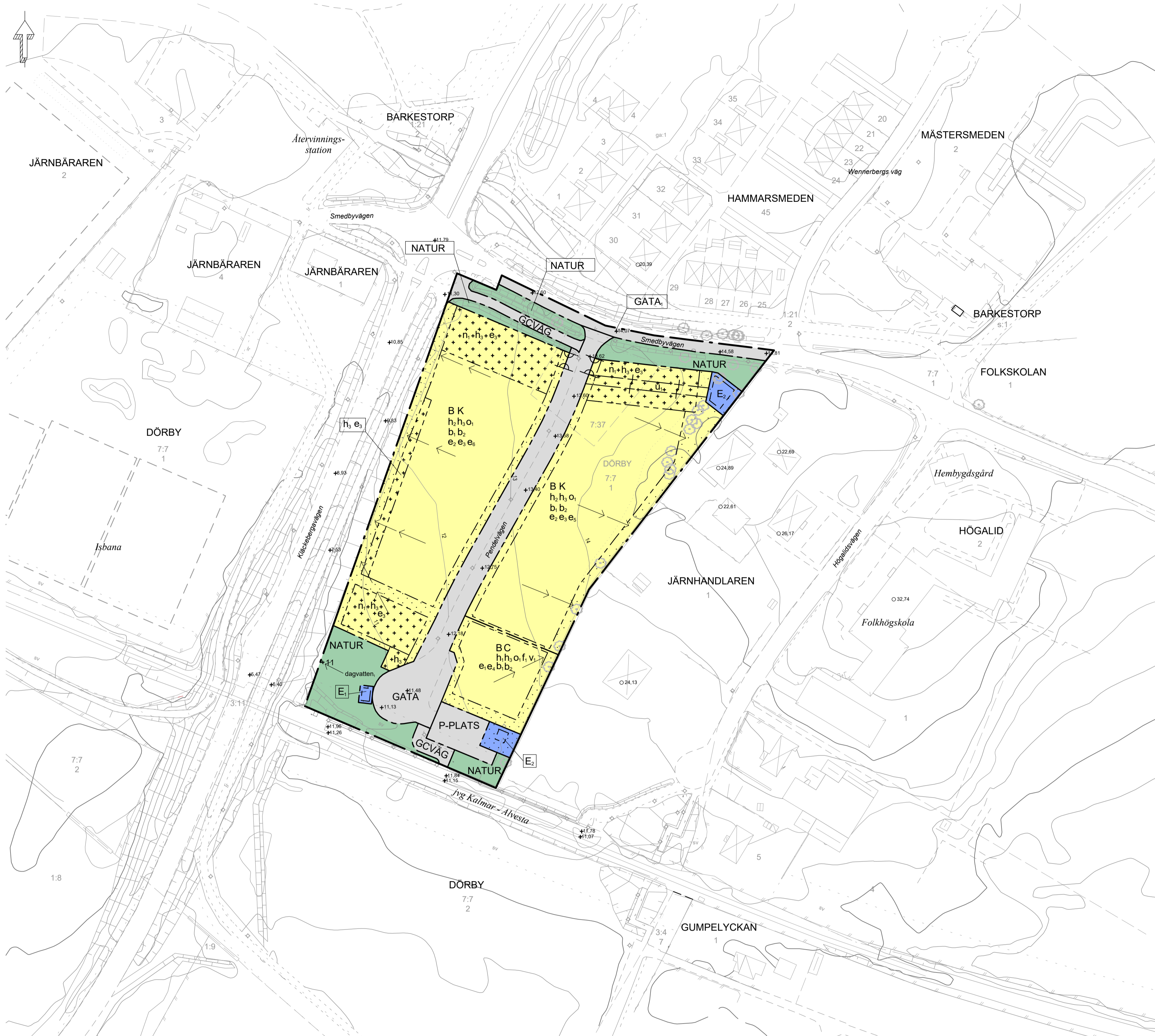
Bostadsförsörjningsprogram

För att säkerställa en god bostadsförsörjning har kommunen tagit fram riktlinjer för bostadsförsörjning enligt lag 2000:1383. Bostadsförsörjningsprogrammet som aktualiserades 2017 redovisar att Kalmar kommun är en kommun på frammarsch med en positiv befolkningsutveckling som växer både i staden och på landsbygden. Trots att kommunen har fått fart på byggandet och flera nya bostadsområden har växt fram de senaste åren saknas det idag tillräckligt med bostäder för att tillgodose medborgarnas behov. Det råder till exempel brist på små billiga hyresrätter. Många bor trångbodda och eftersom flera boende inte är folkbokförda i kommunen kan det antas att det finns ett större behov av bostäder än vad statistiken visar.

Planförslaget bedöms gå väl i hand med de behov som beskrivs i kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning, KS 2017/0257.

Riktlinjer för parkering i Kalmar kommun – i detaljplan och bygglov

Gällande parkeringsriktlinjer, antagen av KF 2016-06-20, har legat till grund för utformning av de två dispositionsskisserna för detaljplaneområdet som presenterats i denna planhandling. Vid beräkning av framtida behov av antal p-platser har inget hänsyn tagits till närheten av pendeltågstationen. Frågan ska vidare bevakas i bygglovskedet.



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Sekundär egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmän plats

- GATA Gata
 - GATA Huvudgata
 - GCVÄG Gång- och cykelväg
 - NATUR Natur
 - P-PLATS Parkering
- Kvartersmark**
- B Bostäder
 - C Centrum
 - E₁ Pumpstation
 - E₂ Transformatorstation
 - K Kontor

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS
Utformning av allmän plats

- +11 Markens höjd över angivet nollplan
- dagvatten Markens är avsedd för fördröjning av dagvatten

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK
Begränsning av markens utnyttjande

- Marken får inte förses med byggnad
- Marken får endast förses med komplementbyggnad

Höjd på byggnadsverk

- h₁ Högsta nockhöjd är 18,0 meter
- h₂ Högsta nockhöjd är 13,0 meter
- h₃ Högsta totalhöjd är 4,0 meter för komplementbyggnad

Lägenhetsfördelning och storlek på lägenheter

- v₁ Entréväningen ska ha en lägsta våningshöjd på minst 3,3 meter

Markens anordnande och vegetation

- n₁ Parkering
- Minsta lutning är 1:100. (Pilen pekar uppåt)

Markreservat för allmännyttiga ändamål

- u₁ Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Stängsel, utfart och annan utgång

- o₁ Utfartsförbud

Takvinkel

- o₂ Största takvinkel är 35 grader

Utformning

- f₁ Entréväningen ska vara förhöjd jämfört med ovanliggande våningar

Utförande

- b₁ Om en bostad har en eller flera uteplatser ska minst en av dessa placeras där högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå samt 70 dB(A) maximal ljudnivå ej överskrids
- b₂ Byggnader ska grundläggas och utföras så att komfortvärd vibrationsnivå i bostadsrum ej överskrider 0,4 mm/s rms vid tågpassage samt att maximal stornivå i bostadsrum ej överskrider L_{max}F 32 dB(A) vid tågpassage

Utnyttjandegrad

- e₁ Största byggnadsarea per byggnad är 450 kvm
- e₂ Största byggnadsarea per byggnad är 350 kvm
- e₃ Största byggnadsarea för komplementbyggnad är 110 kvm
- e₄ Största sammanlagda byggnadsarea är 40 procent av fastighetsarean inom användningsområdet
- e₅ Största sammanlagda byggnadsarea är 35 procent av fastighetsarean inom användningsområdet
- e₆ Största sammanlagda byggnadsarea är 30 procent av fastighetsarean inom användningsområdet

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL ALLMÄN PLATS

Utformning av allmän plats

Bettliga stenmurar ska bevaras

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL KVARTERSMARK

Markens anordnande och vegetation

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

dnr: 2015-2663

GRUNDKARTA över del av Dörby 7:7 m.fl

UPPGIFTER OM GRUNDKARTAN:
Uttåg ur Kalmar kommuns basarkarta, samt kontroll med rymtätning.

Koordinatsystem SWEREF 99 16 30.
Höjdsystem RH 2000.

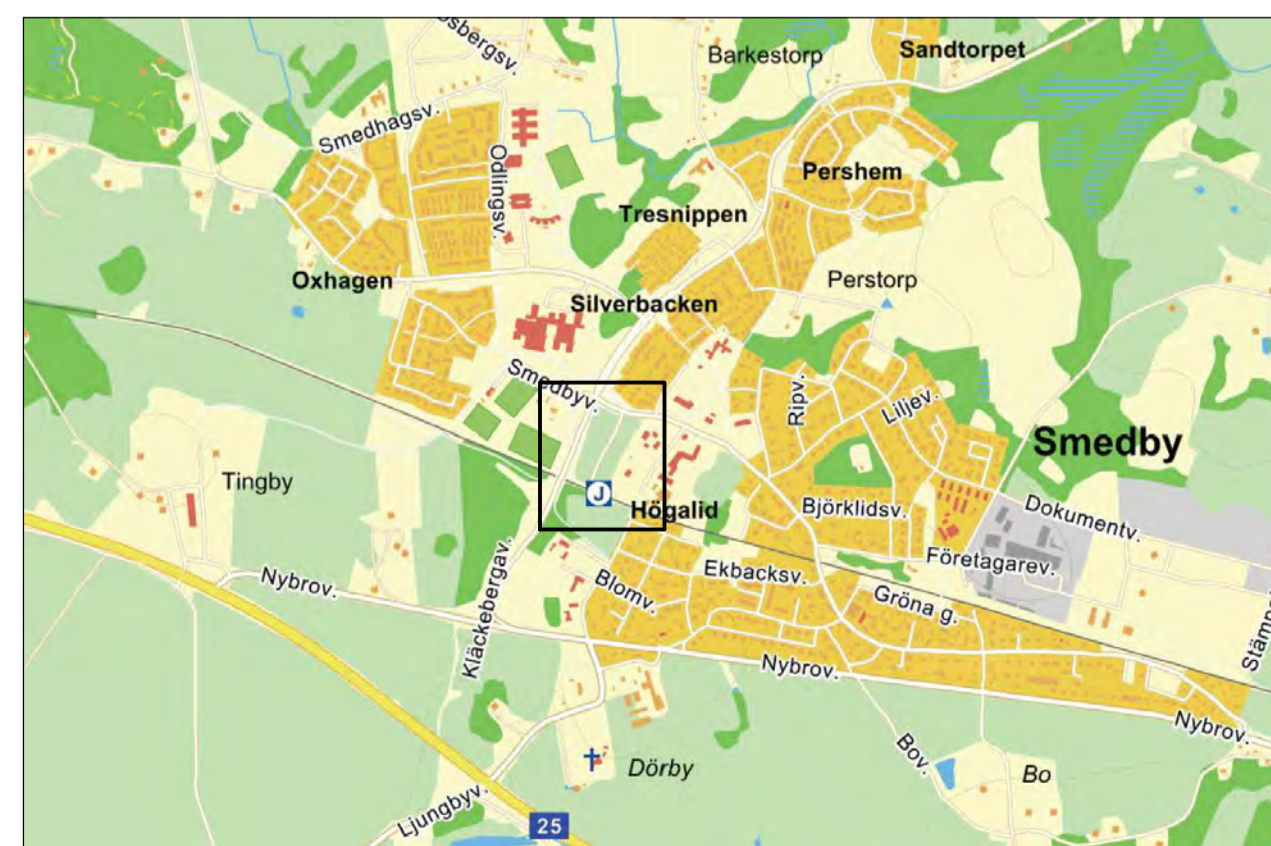
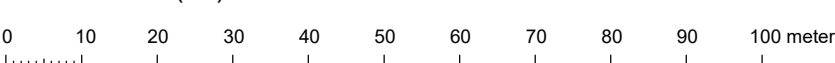
Samhällsbyggnadskontoret, Kalmar kommun ansvarar ej för bifogande ledningar.
Upprättad på samhällsbyggnadskontoret, Verksamhet Stadsingenjör 2021-11-01

Ronny Liljesson Kartingenjör
Jane Strimfors Kartingenjör

Teckenförklaring

- Trakliggräns
- Fastighetsgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Rättsgräns
- DÖRBY 7:7
- XXXX Namn på ej belast kvarter
- s Servitut
- Le Ledningsrätt
- S:s Samfällighet
- ga.1 Gemensamhetsanläggning
- Bostadshus, fasadriken redovisad
- Bostadshus, takkonturen redovisad
- Uthus, fasadriken redovisad
- Uthus, takkonturen redovisad
- Byggnad i allmänhet, fasadriken redovisad
- Byggnad i allmänhet, takkonturen redovisad
- Skärmtak
- Transformatorbyggnad
- Staket
- Stödmur/Käll
- Höjdskurver
- Häck
- Mur
- Stält
- Valltendrag/dike
- Valltendrag/dike
- Järnväg
- Kanalen
- Anläggning
- Cykelväg
- Väggkant
- Pongång
- Anläggning under mark
- Agoslagrings
- Fast förlämnings
- Tekledning
- Elledning
- Fjernvärme
- Nockhöjder
- Nya vägen
- Gatanamn
- Barriär
- Lövträd
- Väglätt
- Fast förlämnings
- Brunn
- Belysningsstolpe
- Elektricitetsstolpe
- Miljöstation
- Mark- och gatuhöjder
- Nockhöjder
- Gatanamn

Skala: 1:1000 (A1)



KALMAR
Trädgårdsgatan 16
202 25 Kalmar
Tel: 0480-615 00
JONKÖPING
Östergatan 3
553 17 Jonköping
Tel: 036-10 64 80

Till planen hör:	<input type="checkbox"/> Miljökonsekvensbeskrivning	<input checked="" type="checkbox"/> Utlåtande efter utställning/granskning
<input type="checkbox"/> Planprogram	<input checked="" type="checkbox"/> Fastighetsförteckning	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Planbeskrivning	<input checked="" type="checkbox"/> Samrådsredogörelse	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Illustrationskarta	<input type="checkbox"/>

Detaljplan för del av Dörby 7:7 (Smedby tågstopp)

Kalmar kommun	Kalmar län	Beslutsdatum	Instans
Antagandehandling		Godkännande	
Upprättad 2020-08-06	Reviderad 2022-03-16	Laga kraft	
Eva Djupfors Landskapsarkitekt	Magnus Juhlin Planchef, Kalmar kommun	2015-2663	

Detaljplan för

del av fastigheten Dörby 7:7, m.fl., Smedby tågstopp, Kalmar kommun

Undersökning

Inledning

Syftet med en undersökning är att ta reda på om en strategisk miljöbedömning behöver göras för detaljplanen. En strategisk miljöbedömning, med miljökonsekvensbeskrivning ska göras om detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Undersökningen hjälper också till att avgränsa och peka ut de viktigaste frågeställningarna i en eventuell miljökonsekvensbeskrivning. Undersökningen grundar sig på kriterierna i Miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Bakgrund

Bostadsutbyggnaden i Kalmar kommun har de senaste åren varit och är fortsatt stort i Kalmar kommun. Smedby bedöms på grund av sin närhet till Kalmar och tillgång till järnväg och pendeltågstation som ett attraktivt område för förtätning.

På uppdrag av Samhällsbyggnadskontoret tog SWECO 2006 fram ett planprogram för området kring Högalidsvägen i Smedby. Nu aktuellt detaljplaneområde pekas i planprogrammet ut som möjligt förtättningsområde samt möjlig placering för en framtida pendeltågstation.

Under 2013 togs det av Samhällsbyggnadskontoret fram en placeringsanalys för Smedbys nya stationsområde. I utredningen slås fast att den nya pendeltågstationen kommer att påtagligt omdefiniera Smedbys centrumområde. I stationslägen skapas i regel goda förutsättningar för service, handel och nya bostäder. Runt ett stationsområde faller det sig naturligt att skapa ett tydligt centrum. Det man i placeringsanalysen syftade till var handel i form av en livsmedelskedja.

2019-03-21

Sedan placeringsanalysen togs fram har:

- fokus för nu aktuellt planområde förskjutits från centrumbildning till bostäder.
- pendeltågstationen byggts.
- EA fastigheter AB erhållit markoption för byggnation av flerbostadshus på del av fastigheten Dörby 7:7 samt fastigheten Dörby 7:37.

Platsen

Planområdet är cirka 2,5 hektar stort och ligger i Smedby samhälle i direkt anslutning till Smedby pendeltågstation. Fastigheterna Dörby 7:37 och berörd del av fastigheten Dörby 7:7 ägs av Kalmar kommun.

Planområdet ramar in av järnvägsspåret i söder, Kläckebergavägen längs vilken det löper en gång- och cykelväg i väster och Smedbyvägen i norr. Östra planområdesgräns gränsar till stenmurar, buskage och vegetation längs med fastighetsgränsen mot Högalids folkhögskola.

Från norr till söder löper Pendelvägen som i söder avslutas i en vändplan samt parkeringsplats till pendeltågsstationen längs med spårområdet. För övrigt utgörs planområdet av hävdad gräsmark.

Idag nyttjas området i huvudsak för att komma från och till pendeltågstationen.

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för utveckling av flerbostadshus längs med Pendelvägen vid Smedby pendeltågstation samt att bidra till en centrumbildning i anslutning till pendeltågstationen. Bebyggelsen ska erhålla ett varierat utförande och medverka till områdets gestaltning för att uppnå en tilltalande och trivsamt boendemiljö.

Påverkan

Nuvarande stads- och landskapsbild kommer att påverkas påtagligt vid exploatering av det i nuläget obebyggda planområdet. Området ramar tydligt in av trafikled, järnvägsbank, vegetationsridå samt stenmurar. Nu aktuellt planområde bedöms ur ett stads- och landskapsbildsperspektiv som en given plats för en framtida förtätning av Smedby samhälle.

Längs med norra och östra fastighetsgränsen finns ett antal större träd och buskar. Träden är inte tillräckligt gamla för att i dagsläget bedömmas som särskilt värdefulla för biologisk mångfald. Däremot är uppvuxna träd generellt värdefulla för landskaps-/stadsbild i ett nybyggnadsområde som nu aktuellt planområde. Tre av träden längs med Smedbyvägen det vill säga fastighetens norra gräns kan dessutom tolkas vara en del i en allé. Detaljplaneförslaget anger därför ett krav på marklov för dessa tre träd.

En exploatering av området enligt detaljplaneförslaget innebär att hårdgjorda ytor ökar inom planområdet i jämförelse med dagens situation. Parallellt med pågående planarbete har därför en dagvattenutredning tagits fram för att redovisa lämpliga åtgärder för en lämplig hantering av dagvattnet.

2019-03-21

Ett genomförande av nu aktuellt planförslag bedöms inte få påtagliga konsekvenser för natur- och kulturvärden inom eller i närområdet för detaljplaneområdet.

Samlad bedömning

Kommunen bedömer att genomförandet av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och att en strategisk miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning därför inte krävs. Relevanta miljöaspekter behandlas i planbeskrivning och i denna undersökning.

Medverkan

Undersökningen har upprättats av Vatten och Samhällsteknik AB genom Eva Djupfors på uppdrag av Samhällsbyggnadskontoret på Kalmar kommun. Arbetet har genomförts i samråd med kommunens Miljöhandläggare Tomas Burén och kommunens enhetschef för hälsoskydd, Maria Eidrup.

Eva Djupfors

Landskapsarkitet, Vatten och Samhällsteknik AB

2019-03-21

Sammanfattning – planens miljöpåverkan	Påverkan				Berörs inte	Kommentar
	Stor	Måttlig	Liten	Ingen		
Förordnanden och skyddsvärden						
1. Riksintressen				X		Planområdet ligger inom: - Riksintresse för totalförsvarets militära del, område med särskilt behov av hinderfrihet. - Riksintresse för Kalmar-Öland Airport, influensområde avseende flyghinder. Planområdet angränsar till: - Riksintresse för kommunikationer, järnväg, Kust- till Kustbanan.
2. Andra skyddsvärden			X			Tre träd längs med fastighetens norra gräns som kan tolkas tillhöra en allé. Enligt planförslaget krävs marklov för fällning av träden. Planförslaget utformning bedöms inte hamna i konflikt med trädens bevarande. Befintliga stenmurar längs med fastighetens nordöstra och östra gräns bör bevaras i möjligaste mån. Ifall befintlig stenmur orsakar dåliga siktförhållanden i korsningspunkten Smedbyvägen-Pendelvägen kan det krävas åtgärder på stenmuren i fråga. Kontakt bör i såfall tas i tidigt skede med länsstyrelsen eftersom stenmuren kan ingå i det s.k. generella biotopskyddet.
Övergripande mål och normer						
3. Miljö kvalitetsmål			X			Miljö kvalitetsmålet <i>God bebyggd miljö</i> bedöms påverkas positivt. Nu aktuellt planområde bedöms ur ett stads- och landskapsbildningsperspektiv som en given plats för en framtida förtätning av Smedby samhälle. Planerad förtätning i ett läge med omedelbar närhet till befintlig infrastruktur såsom gång- och cykelvägar och god tillgång till kollektivtrafik är dessutom positivt sett till det regionala miljömålet <i>Fossilbränselefri region</i> .
4. Miljö kvalitetsnormer				X		Dagvattenutredning har tagits fram parallellt till planarbetet. Dagvatten avses att omhändertas på ett vis så att miljö kvalitetsnormer för vatten inte påverkas negativt.
Effekter på miljö, hälsa och säkerhet						
5. Ekologiska naturvärden och nyckelbiotoper					X	
6. Växtliv					X	I dagsläget finns inget som tyder på förekomst av särskilt värdefulla växtarter inom planområdet.

2019-03-21

Sammanfattning – planens miljöpåverkan	Påverkan				Berörs inte	Kommentar
	Stor	Måttlig	Liten	Ingen		
7. Djurliv					X	I dagsläget finns inget som tyder på förekomst av särskilt värdefulla växtarter inom planområdet.
8. Kulturmiljö					X	Planområdet ramas i nordost och öster in av stenmurar, dessa är bevarandevärda, påverkas dock inte av planerad bebyggelse.
9. Landskapsbild / stadsbild	X					Nu aktuellt planområde bedöms ur ett stads- och landskapsbildsperspektiv som en given plats för en framtida förtätning av Smedby samhälle. Men påverkan på stads- och landskapsbilden kommer i jämförelse till dagens situation, dvs i jämförelsen till att området i dag är obebyggt, naturligtvis vara stor. Det är önskvärt med en medveten gestaltningen av framtida gårdsbildningar och övrig utemiljö/grönytor inom planområdet.
10. Rekreation och rörligt friluftsliv					X	
11. Transporter och kommunikationer					X	
12. Mark- och vattenanvändning			X			Öppen gräsmark tas i anspråk för ny bebyggelse. Planområdet är cirka 2,1 hektar stort och ligger centralt i Smedby. I anspråktagande av markområdet innebär en förtätning av Smedby samhälle. Förtätning av samhällen kan generellt bedömas som en långsiktigt bra hushållning med mark istället för att exploatera nya markområden i samhällets ytterkanter.
13. Energi			X			Möjlighet att ansluta till det kommunala fjärrvärmenätet finns. Ett genomförande av planförslaget förutsätter en eller eventuellt två nya transformatorstationer inom planområdet.
14. Naturresurser					X	
15. Mark			X			Byggnationen förutsätter viss justering av topografin inom planområdet. Gräsmark kommer omvandlas till bebyggt område.
16. Vatten			X			Andelen hårdgjorda ytor ökar vid ett genomförande av detaljplaneförslaget. Ytor avsätts i planområdet för rening och fördröjning av dagvattnet.
17. Luft				X		
18. Störningar		X				Bullerutredning har utförts. Gällande riktvärden kan hållas under förutsättning att uteplatser anläggs på tyst eller ljuddämpad sida. Vibrationsutredning har tagits fram. Resultatet i utredningen föranleder behov av kompletterande vibrationsmätningar inför detaljplanens granskningskede.

2019-03-21

Sammanfattning – planens miljöpåverkan	Påverkan				Berörs inte	Kommentar
	Stor	Måttlig	Liten	Ingen		
19. Risker för hälsa och säkerhet		X				<p><u>Buller och Vibration:</u> Parallellt med detaljplanearbetet har det tagits fram en bullerutredning och vibrationsmätning. Bullerutredningen visar att gällande riktlinjer kan hållas. Resultatet från vibrationsmätningen påvisar dock att det finns ett behov av ytterligare vibrationsmätningar inför detaljplanens granskningsskede. Detta för att kunna bedöma om byggnadstekniska åtgärder krävs för att minimera risken för framtida olägenhet vid tågpassage.</p> <p><u>Radon:</u> Planområde ingår i normalriskområde för radon. Enligt SWECOs <i>Översiktliga geotekniska undersökning, 2016-11-01</i> rekommenderas att byggnaderna utförs radon-skyddade.</p> <p><u>Dagvattendamm:</u> Förslaget om att anlägga en dagvattendamm förutsätter att säkerhetsaspekter för att minimera risk för drunkningsolyckor tas i beaktande redan vid projektering/utformning av dammen i fråga.</p> <p><u>Närhet till spårområdet:</u> Transport av farligt gods sker endast i begränsad omfattning. Avståndet till spårmitt och närmaste byggrätt för bostadshus överensstämmer med skyddsavståndet om minst 30 meter som rekommenderas av Trafikverket avseende olycksrisker. På grund av risk för partiklar från spåret måste enligt Trafikverket dessutom ett minimiavstånd på 15 meter hållas mellan spårmitt och parkeringsplatser. Detta har beaktats vid utformningen av planförslaget.</p> <p><u>Kläckebergavägen:</u> Enligt Transportstyrelsens nationella trafikdatabas ska byggnation inte ske närmare än 12 meter från Kläckebergavägen. Frågan bevakas i bygglovsskedet.</p>

2019-03-01

	Stor	Måttlig	Liten	Ingen	Berörs inte	Kommentar
Förordnanden och skyddsvärden						
1. Riksintressen						
Påverkan på något riksintresse - järnvägar				X		Planområdet angränsar till Riksintresse för kommunikationer – järnväg, Kust till Kustbanan.
- sjöfart, farled					X	
- transportnät, vägar					X	
- TEN-vägar					X	
- rörligt friluftsliv (MB 4 kap 2 §)					X	
- obruten kust (MB 4 kap 3 §)					X	
- högexploaterad kust (MB 4 kap 4 §)					X	
- kulturmiljö					X	
- Natura 2000					X	
- naturvård					X	
- vindbruk					X	
- yrkesfiske					X	
2. Andra skyddsvärden						
Påverkas område eller natur som har särskild skyddsstatus enligt Miljöbalken 3, 4 och 7 kap: - världsarv? (ej aktuellt just nu) - förordnanden gäller nationalparker, - naturreservat, - kulturreservat, - naturminnen, - djur- och växtskyddsområden, - strandskyddsområden, - miljöskyddsområden, - vattenskyddsområden - eller andra enligt lagen särskilt skyddade områden.					X	
Påverkas områden med biotopskydd (t.ex. stenmurar, alléer och odlingsrösen)				X		<u>Stenmurar:</u> Befintliga stenmurar kan eventuellt omfattas av så kallat generellt biotopskydd varför länsstyrelsens naturvårdsenhet bör kontaktas ifall åtgärder planeras som påverkar stenmurarna i fråga. <u>Allé:</u> Längs med planområdets nordöstra gräns finns tre träd som ingår i en allé. Alléer ingår i det generella biotopskyddet. I planförslaget anges att det krävs marklov för fällning av träden som ingår i allén. Ett genomförande av planförslaget bedöms inte medföra behov av fällning av något av de tre träden.

2019-03-01

	Stor	Måttlig	Liten	Ingen	Berörs inte	Kommentar
Höjdbegränsning runt flygplatsen				X		Planområdet är beläget inom influensområde för flyghinder vid Kalmars flygplats, som är ett riksintresse. Ett genomförande av planförslaget förväntas inte att utgöra flyghinder. Detaljplanens utformning kommer att samrådas med Transportstyrelsen och Kalmar flygplats, ytterligare samråd bör ske i bygglovsskedet.
Övergripande mål och normer						
3. Miljökvalitetsmål						
Berörs något av de 16 nationella miljömål som ska ligga till grund för all planering.			X			Ett genomförande av detaljplaneförslaget bedöms gå väl i hand med miljökvalitetsmålet <i>God bebyggd miljö</i> . Planerad bebyggelse innebär en förtätning i ett läge med omedelbar närhet till befintlig infrastruktur.
Berörs något av de regionala miljömålen?			X			Planerad förtätning i ett läge med omedelbar närhet till befintlig infrastruktur såsom gång- och cykelvägar och god tillgång till kollektivtrafik är positivt sett till miljömålet <i>Fossilbränslefri region</i> .
4. Miljökvalitetsnormer						
Överskrids några miljökvalitetsnormer?						Nej.
- utomhusluft				X		Mot bakgrund av trafikmängden på Kläckbergavägen och Smedbyvägen kan antas att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft (SFS 201:527) inte överskrids inom planområdet.
- vattenkvalitet				X		Dagvattenutredning har tagits fram parallellt till planarbetet. Dagvatten avses att omhändertas på ett vis så att miljökvalitetsnormer för vatten inte påverkas negativt.
- fisk- och musselvatten					X	Berör ej Kalmar kommun.
- omgivningsbuller					X	MKN för buller berörs ej.
Effekter på miljö, hälsa och säkerhet						
5. Ekologiska naturvärden och nyckelbiotoper						
Påverkan på område som pekats ut i: - länsstyrelsens (Natur i östra Småland) eller kommunens naturvårdsprogram					X	
- skogsstyrelsens nyckelbiotop- eller sumpskogsinventering					X	
- kommunens gröstrukturplan					X	
- ängs- och betesmarksinventeringen					X	
- ÖP				X		Genomförande av detaljplanen ligger i linje med översiktsplanens intentioner.

2019-03-01

6. Växtliv						
Påverkan på - rödlistade, fridlysta eller sällsynta arter				X		Förekomst av rödlistade, fridlysta eller sällsynta arter är ej känd inom planområdet.
- träd utpekade i länsstyrelsens trädinventering					X	Inom planområdet finns inga träd som uppfyller Naturvårdsverkets definition av särskilt skyddsvärda träd.
7. Djurliv						
Påverkan på - rödlistade, fridlysta eller sällsynta arter				X		Förekomst av rödlistade, fridlysta eller sällsynta arter är ej känd inom planområdet.
- flyttfågelsträck eller vandring för djuren				X		En exploatering av planområdet bedöms inte ha någon påverkan på eventuella flyttfågelsträck eller vandring för djuren.
8. Kulturmiljö						
Påverkan på - fornlämning					X	Enligt Riksantikvarieämbetets webbaserade kartstöd <i>Fornsök</i> finns inga kända fornlämningar inom planområdet.
- på industriarv					X	
- äldre vägar					X	
- plats av kulturhistoriskt intresse					X	Enligt Riksantikvarieämbetets webbaserade kartstöd <i>Fornsök</i> finns inga tecken på att planområdet är en plats av särskilt kulturhistoriskt intresse.
- byggnadsminne					X	
- kulturhistoriskt eller konstnärligt värdefulla byggnader, föremål mm					X	
- skyddsvärd kulturlandskap					X	
9. Landskapsbild / stadsbild						
Påverkan på - betydelsefulla utsikter eller siktlinjer					X	Det finns inga befintliga siktlinjer som är av betydelse som påverkas vid ett genomförande av planförslaget.
- områdets skala			X			Gestaltning av utemiljön/innegårdar i anslutning till Pendelvägen och de planerade byggnader bör ske på ett sätt som balanserar upp byggnadsvolymer/ kvarterens skala.
10. Rekreation och rörligt friluftsliv						
Påverkan på - det rörliga friluftslivet.					X	
- lekmöjligheter.					X	Det är önskvärt att tillskapa allmänt tillgängliga lekmöjligheter inom planområdet.
- park eller annan rekreationsanläggning.					X	Se ovan.
- allmänhetens tillgänglighet till naturskön utsiktsplats.					X	
- område utpekade i ÖP 2013						Planförslaget går väl i linje med kommunens gällande översiktsplan.

2019-03-01

11. Transporter och kommunikationer					
Påverkan på - transportrörelser (antal)		X			Antalet trafikrörelser kommer att öka på Pendelvägen. Dimensioneringen av Pendelvägen förväntas fungera bra sett till framtida trafikrörelser.
- transportmönster för människor och varor (hur)				X	Förutsättningarna med närheten till väg 25, befintliga gång- och cykelstråk samt kollektivtrafik (tåg och bus) bedöms som mycket goda.
- transportsystem				X	Se ovan.
- parkeringsmöjligheter				X	Enligt planförslaget löses parkeringsbehovet inom kvartersmark.
- trafiksäkerhet					Enligt planförslaget avses en separerad gång- och cykelväg väster om Pendelvägen. Vidare är en framtida hastighetssänkning till 30 km/h önskvärd på Pendelvägen.
12. Mark- och vattenanvändning					
Förändring mot - gällande ÖP / FÖP			X		Jämfört med gällande översiktsplan och planprogram/placeringsanalys för pendeltågstationen har fokus för nu aktuellt planförslag förskjutits från centrumbildning till bostäder. Planförslaget medger centrumändamål i framtida byggnation närmast pendeltågstationen och bedöms ändock gå väl i linje med gällande översiktsplan.
- gällande DP				X	
- nuvarande mark- och vattenanvändning				X	Gräsyta/vall tas i anspråk.
Påverkan på - viktig samhällsservice t ex skola				X	
- andra tänkta projekt				X	
13. Energi					
Möjlighet att använda förnybar energikälla.			X		Möjlighet att ansluta till det kommunala fjärrvärmenätet finns.
Behov av nya system för distribution			X		Möjlighet att ansluta till det kommunala fjärrvärmenätet finns. Ett genomförande av planförslaget förutsätter ny transformatorstation/er inom planområdet.
14. Naturresurser					
Påverkar användning av ej förnybar naturresurs.				X	
Påverkan på - jordbruksareal				X	
- annan produktionsyta (skog)				X	

2019-03-01

15. Mark						
Påverkas jorden av förflyttning, sammanpressning eller täckning?			X			Gräsyta/vall omvandlas till bebyggt område, vilket förutom själva byggnadskropparna även innebär hårdgjorda angörings- och parkeringsytor. Dagvattenutredning har tagits fram parallellt med detaljplanarbetet för att utreda hur dagvatten bäst kan fördröjas och omhändertas.
Påverkas topografi?			X			Viss justering av topografin kommer att ske i samband med byggnationen.
Påverkas unikt geologiskt eller fysiskt särdrag?					X	
Påverkas området av ökad vind- eller vattenerosion?				X		
Påverkan i form av ändrad sedimentering eller erosion som förändrar vattendrags fära eller strand och botten av hav, sjö mm?					X	
Påverkan på människor eller egendom i form av geologiska risker så som instabila markförhållanden, skred mm?				X		En närmare och mer objektanpassad geoteknisk undersökning med tillhörande stabilitetsundersökning krävs i samband med projekteringsfasen då beslutad byggnation och grundläggning är känd. Kompletterande geotekniska undersökningar ska även utföras i samband med detaljprojektering av vägar och ledningar.
Påverkas området av hög markradonhalt?				X		Planområdet ligger inom normalriskområde: 10-50 kBq/m ³ jordluft. Enligt SWE-COs <i>Översiktliga geotekniska undersökning</i> , 2016-11-01 rekommenderas att byggnaderna utförs radonskyddade.
Påverkas området av att tidigare använts som tipp, utfyllnadsplats eller dylikt så att miljö- och hälsofarliga ämnen kan finnas lagrade i marken?					X	Nu aktuellt planområde nämns inte i MIFO-databasen över förekomst av potentiellt förorenade områden. Kommunen har heller ingen kännedom om föroreningar inom planområdet.
Påverkas området av att tidigare verksamheter funnits på platsen. Kan markföroreningar finnas inom området eller i närheten.					X	Se svar ovan.
16. Vatten						
Påverkas ytvattnets eller vattendragens rörelser (strömmar eller riktning)?					X	
Påverkas vattenflöden (riktning och mängd) vid högvatten?			X			Dagvattenutredning har tagits fram parallellt med planarbetet. Ytvatten föreslås att fördröjas och renas i en dagvattendamm och därifrån ledas vidare till ett dike söder om planområdet.
Påverkas mängden ytvatten i någon vattensamling, t.ex. damm eller våtmark?			X			Ny damm/våtmark skapas i sydvästra delen av planområdet.
Påverkas absorptionsförmåga, dräneringsmönster eller frekvens och mängd av ytvattenavrinning?			X			Planområdets absorptionsförmåga minskar i och med hårdgörningsgraden ökar.

2019-03-01

Behöver åtgärder vidtas för att hantera dagvatten?		X				Ja, andelen hårdgjorda ytor ökar, en fördröjning och rening av dagvattnet krävs. I detaljplanen avsätts ytor för fördröjning/rening av dagvattnet..
Påverkas grundvattnets: - in- eller utströmningsområde?				X		
- flödesriktning eller hastighet?					X	
- mängd genom tillskott av eller uttag eller genom förändring av akvifer till följd av genombrott?					X	
- kvalitet?				X		
Påverkas mängd yt- eller grundvatten, som annars varit tillgänglig för vattenförsörjningen, som dricksvatten eller annan användning?					X	
Påverkas människor eller egendom för risker i samband med vatten som dålig vattenkvalitet eller översvämning?				X		
Påverkan från enskilda avlopp?					X	
Finns möjlighet att klara lägsta höjd på färdigt golv?					X	Ja.
Påverkar markavvattning omgivande fuktiga områden?					X	
17. Luft						
Påverkan på luftkvaliteten				X		
Risk för obehaglig lukt.				X		
18. Störningar						
Risk för störning från - höga ljudnivåer för människa eller djur.			X			Bullerutredning har utförts. Gällande riktvärden kan hållas under förutsättning att uteplatser anläggs på tyst eller ljuddämpad sida.
- vibrationer		X				Vibrationsmätningar har utförts. Förnyade mätningar har genomförts inför detaljplanens granskningsskede för att kunna fastställa om och vilka byggnadstekniska åtgärder det krävs för att minimera risken för framtida olägenheter orsakade av vibrationer och stömljud. Risken för stömljud bedöms i dagsläget med hänseende till markbeskaffenheten som liten. Frågan lyfts dock åter efter det att kompletterande vibrationsmätningar utförts.
- starkt ljus eller reflexion				X		
- miljöstörande verksamhet				X		
19. Risker för hälsa och säkerhet						
Risk för - explosion				X		Planförslaget följer rekommenderat skyddsavstånd till järnvägsspåret på vilket förekomst av transporter med farligt gods inte kan uteslutas.

2019-03-01

- utsläpp av hälso-/miljöfarliga ämnen				X		Transport av farligt gods sker endast i begränsad omfattning. Avståndet till spår- mitt och närmaste byggrätt för bostadshus överensstämmer med skyddsavståndet om minst 30 meter som rekommenderas av Trafikverket avseende olycksrisker.
- att sårbara system eller ett strategiskt mål för terrorangrepp skapas					X	
- behov av brandskydd eller annan typ av räddningstjänst			X			Krav för tillgänglighet för räddningstjänst och ambulans bedöms kunna uppfyllas. Frågan kommer att bevakas under bygg- lovsskedet.
- behov av polisskydd eller annan be- vakning					X	
- otrygga miljöer skapas				X		Upplevelsen av trygghet ökas längs med Pendelvägen då den framtida bebyggelsen leder till mer liv och rörelse i området.
- elektromagnetiska fält (EMF)				X		Vid framtida kabeldragningar inom detalj- planeområdet är det önskvärt att jobba efter försiktighetsprincipen.