

Handläggare
Eva Djupfors

Datum
Upprättad 2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

1(19)

0480-45 00 00

Detaljplan för del av fastigheten Dörby 7:7, m.fl., Smedby tågstation, 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



Datum
2021-12-13

Ärendebeteckning
2015-2663

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 exploatören 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, pålning 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 godsvolym 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 bygggrätten 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 lägenheters storlek och placering av uteplatser

Instämmer att det är möjligt. I samråd med exploitören valdes dock lägenheten, där 60 dBA ekvivalent ljudnivå överskreds, att strykas helt. Se samrådsversionens och likaså granskningsversionens plankarta där bygggrätten 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 tågstation 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 kabeldragningsstationen 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 balkonräcke) 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 balkonräcke 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 borrning 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 borrning 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 upplag 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 upplag 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 sophantering 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