



Datum
2018-05-23
Diarienummer
2017-00243

ANTAGANDEHANDLING
Antagen: 2018-06-20 KF § 77
Laga kraft: 2018-07-18

PLANBESKRIVNING

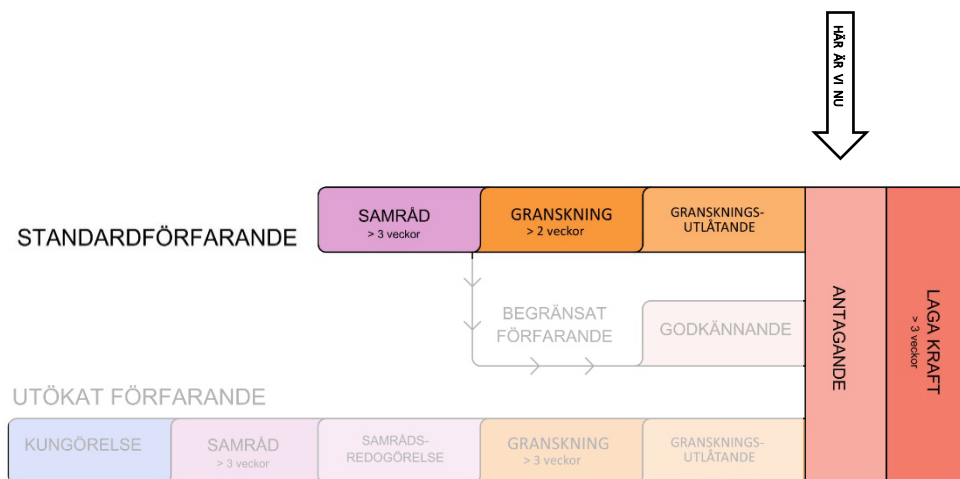


Detaljplan för
Utvidgning av Kvarteret Loket
(Del av Åtvidaberg 5:4 m.fl.)

Detaljplaneprocessen

Om planen inte är av allmänt intresse, inte strider mot kommunens översiktsplan och inte kan medföra en betydande miljöpåverkan får planen tas fram enligt standardförfarandet. I annat fall ska ett utökat förfarande tillämpas.

I följande plan tillämpas reglerna för ett standardförfarande eftersom planen inte bedöms att vara av allmänt intresse. Vid ett standardförfarande finns fyra centrala skeden: samråd, granskning, antagande och laga kraft. Samrådet är ett första tillfälle för berörda parter till insyn och påverkan. Vanligtvis är samrådstiden tre veckor. Efter samrådsskedet bearbetas planförslaget oftast genom att inkomna synpunkter sammanställs i en samrådsredogörelse. Därefter ställs förslaget återigen ut till granskning av allmänheten under minst två veckor. Alla sakägare har rätt att lämna synpunkter under planprocessen. Dessa synpunkter måste vara inkomma senast under granskningsskedet, i annat fall mister man rätten att överklaga planen i ett senare skede. Efter granskningstiden sammanställer kommunen de synpunkter som kommit in och tar ställning till dem i ett granskningsutlåtande. Om inga större förändringar genomförs antas planen i kommunfullmäktige. Tre veckor efter antagandebeslutet vinner planen laga kraft (såvida beslutet inte överklagas) och blir därmed en juridiskt bindande handling.



Innehållsförteckning

1. Inledning

- 1.1 Planhandlingar
- 1.2 Bakgrund och syfte
- 1.3 Tidigare ställningstaganden

2. Planeringsförutsättningar och förändringar

- 2.1 Bebyggelse och markanvändning
- 2.2 Geotekniska förutsättningar
- 2.3 Naturmiljö
- 2.4 Kulturmiljö
- 2.5 Samhällsservice och närrecreation
- 2.6 Trafik
- 2.7 Teknisk försörjning
- 2.8 Hälsa och säkerhet
- 2.9 Klimatanpassning
- 2.10 Tillgänglighet, jämställdhet och trygghet
- 2.11 Behovsbedömning

3. Planförslag

- 3.1 Allmän platsmark
- 3.2 Kvartersmark

4. Genomförandebeskrivning

- 4.1 Tidplan
- 4.2 Genomförandetid
- 4.3 Ansvarsfördelning
- 4.4 Fastighetsrättsliga frågor
- 4.5 Ekonomi

5. Medverkande

Bilaga 1: Checklista för behovsbedömning

I väst gäller delar av Stadsplan för Prästängen & Fågelsången (1963-08-16). I öst gäller delar av Stadsplan för Prästängen mm (1952-10-17). Fastigheterna i detaljplanerna har realiserats.

Strandskydd

Det aktuella området berörs inte av strandskydd.

Kommunala beslut i övrigt

Kommunstyrelsen beslutade den 4 maj 2017 § 49 att upprätta en ny detaljplan för utvidgning av kvarteret Loket.

2. Planeringsförutsättningar och förändringar

2.1 Bebyggelse och markanvändning



Från norr



Från Katarinavägen



Från väst

Området som är aktuellt för ny bebyggelse utgörs idag av en platt gräsyta (foto ovan). Området ligger precis söder om riksväg 35 och ligger som en tom lucka mellan två befintliga tomter i öst och väst. Tanken med planområdet är en naturlig förtätning med ny bebyggelse för bostad/bostäder.



Flygfoto 1944-1967



Flygfoto 1996-1999

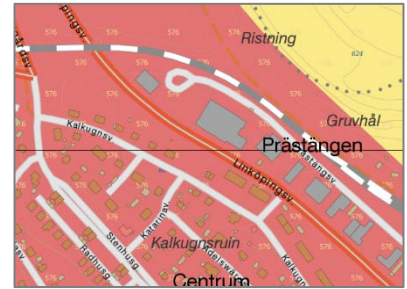
Olika flygfoton över området som visar att det fanns bebyggelse på tomten innan området gjordes om till en avfart tillhörande riksvägen.

2.2 Geotekniska förutsättningar

Av berggrundskartan framgår det att planområdet ligger inom ett område med äldre graniter (till höger). Jordarten utgörs av glacial lera på hela området.

2.3 Naturmiljö

Området för ny bebyggelse är i dag en gräsyta. Det är två befintliga träd på tomten, en björk och ett fruktträd. De två andra fastigheterna inom planområdet är redan bebyggda.



2.4 Kulturmiljö

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet.

Det finns kulturhistorisk bebyggelse i närhet till planområdet, söder om Kalkugnsvägen på fastigheten "Kalkugnen 2", med väsentligt miljömässigt värde. Området är i dag redan präglad av en varierad bebyggelse från olika tidsperioder och detaljplanens genomförande bedöms inte påverka Kalkugnen 2 negativt.

2.5 Samhällsservice och närrecreation

Planområdet ligger cirka 400 meter till centrumkärnan, Stora Torget, där kommersiell handel finns. Det finns ingen lekplats eller närrecreationsområden i direkt anslutning till planområdet, men befintliga fastigheter har egna trädgårdar vilket förslagsvis den nya fastigheten också bör upprätta. Skolor och förskolor ligger inom cykelavstånd och vägnätet dit är väl utbyggt.

2.6 Trafik

Biltrafik

Området matas med biltrafik från Kalkugnsvägen och Katarinavägen.

Befintlig struktur bedöms klara av den trafikökning som den nya bebyggelsen medför.

All parkering ska lösas inom kvartersmark. Trafiken på riksväg 35 är inget direkt hinder för att uppföra byggnader på fastigheten. En översiktlig trafikbullerutredning har genomförts (se nästkommande sida).

Kollektivtrafik

Resecentrum ligger cirka 600 meter från planområdet med expressbuss och järnväg.

Närmaste hållplats för tätortstrafiken ligger på Stenhusgatan (Åswärds backe), cirka 200 meter från planområdet.

Gång- och cykelvägnät

Planområdet som är centrumnära, ligger i en befintlig struktur av cykelvägar och planförslaget ämnar att knyta an till befintliga stråk.

2.7 Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Ny bebyggelse ska anslutas till det kommunala VA-nätet. Planområdet ligger idag innanför fastställt verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten (V,S o D) för Åtvidabergs tätort.

Dagvattenhantering

Dagvattensystemet i området hanteras idag innanför planens u-område och recipienten för området är Håcklasjön. Det finns också ett äldre dagvattensystem som går från Kalkugnsvägen och in på den nya tomten. Tillkommande dagvatten från ny bebyggelse ska anvisas till en förbindelsepunkt av huvudmannen innanför U-området efter fördröjning på kvartersmark.

Fjärrvärme

Tekniska verken ansvarar för fjärrvärmenätet i kommunen. Planområdet ligger för långt från befintligt nät för att det ska vara möjligt att ansluta nya bostäder. Kommunen ser positivt på en framtida anslutning till området.

El, tele och bredband

Nyttillkomna bostäder föreslås anslutas till det allmänna el-, tele- och fibernätet. Skanova har ledningar som går i marken i norra delen av planområdet för ny bebyggelse. Den aktuella ledningen kan komma i konflikt vid byggnation på korsmarken och måste i sådant fall flyttas på exploatörens bekostnad.

Avfall och återvinning

Närmaste återvinningsstation för förpackningsmaterial ligger vid Parkvägen, i anslutning till Folkparken, i andra hand vid Långbrottsgatan. Avfallshantering löses inom kvartersmark i bygglovsskedet i enlighet med kommunens "Renhållningsordning med avfallsplan och föreskrifter".

2.8 Hälsa och säkerhet

Radon

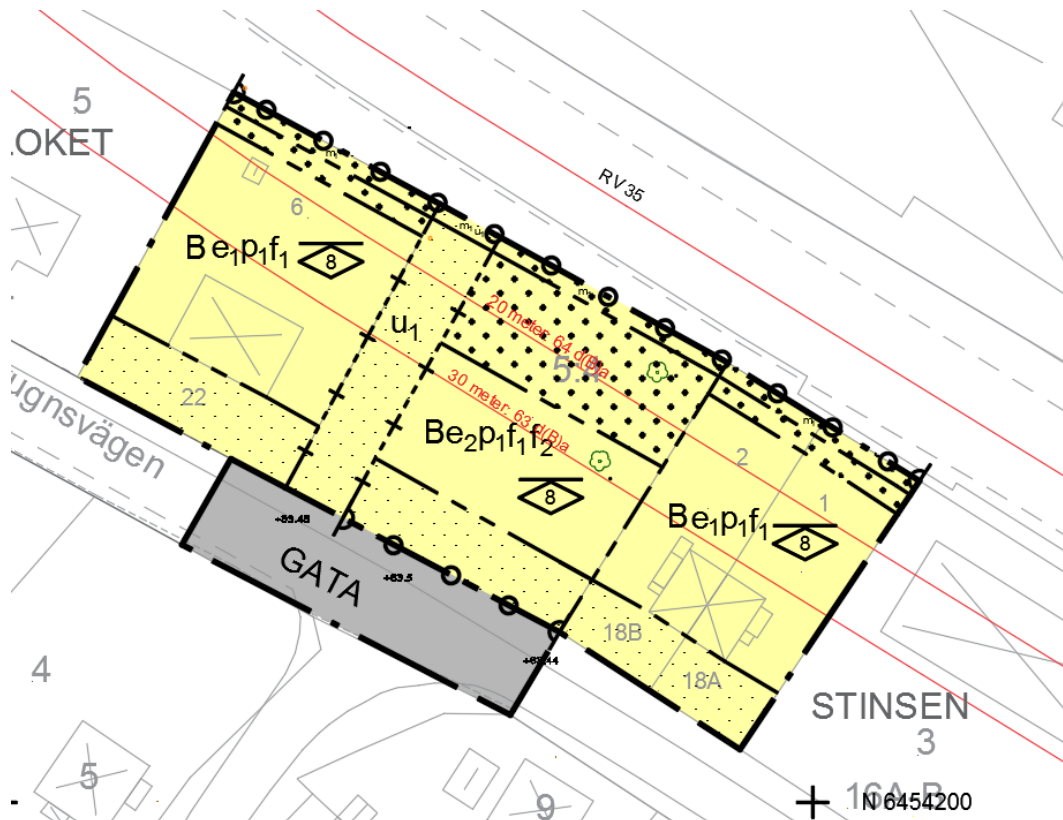
Halterna av radon är generellt sett förhöjda inom centralorten, dock något lägre på Kvarteret Loket än längre söderut i bostadsområdena, enligt SGUs kartor för gammastrålning, uran. Bebyggelse ska följa gällande riktvärden för bostäder.

Buller

Översiktliga beräkningar av buller från vägen har genomförts med hjälp av mobilapplikationen Nordic Road Noise, framtagen av Tyréns AB. Beräkningarna baseras på Trafikverkets trafikflödeskarta på riksväg 35, med beräkningar från 2014. Framtida bullernivåer har beräknats genom att nuvarande trafik har räknats upp med 10 % fram till år 2030.

Gata	Avstånd till vägmitt	Skyttad hastighet	Antal fordon/ ÅDT	Varav andel tung trafik	Beräknad Ekv/Max Bullernivå (2017)	Framtida Ekv./Max. bullernivå (2030)
Riksväg 35	30m	70 km/h	6490	7,5 %	63dBA/74dBA	63dBA/74dBA

Enligt trafikflödeskarta daterad 2016-05-02 finns mätningar på årsdygnstrafiken (ÅDT) för RV. 35. Mätningarna är gjorda år 2014. Total ÅDT på RV 35 på sträckan förbi planområdet är 6490 (± 11 %) fordon. Lastbilar är 490 (± 13 %), som motsvarar 7,5 % totalt. Huvudbyggnaden förväntas placeras cirka 30 meter från vägens mitt. Framtida och nutida beräkningar av buller ekvivalent/max finns i tabellen ovan. 10 % ökning av både fordon och tung trafik fram till år 2030 kommer inte öka bullernivån, enligt beräkningarna.



Figur 1 Bullernivån från riksväg 35 utan bullerskydd

Tåghållplats Åtvidabergs resecentrum ligger cirka 600 meter från planområdet. Tåget till och från Linköping (Kustpilen) passerar, enligt nuvarande tabell, 16 gånger vardagar och 12 gånger helgdagar. Kustpilen trafikerar endast dagtid/kväll och inte natt. På järnvägen trafikeras ingen godstrafik. Bullernivån beror i första hand på tågtyp, tåglängd, hastighet, antal tåg och även underhållet av fordonen och spåret är av stor betydelse för bulleremissionerna ¹.

Persontrafiken på Tjustbanan utgörs av dieselmotorvagnar typ Y31 och Y2.

Y31: Längd: 38,400 m, 2 vagnsdelar, högsta hastighet: 140 km/h

Y2: Längd: 55,800 m, 3 vagnsdelar, högsta hastighet: 180 km/h

Upp till 30 km/h är det motorljud som dominerar. Från 30 – 250 km/h är det rullningsljud som dominerar. Dieseldrivna tåg är mer lågfrekventa än de eldrivna tågen, och ljuden uppfattas ofta som mer störande för omgivningen. Husfasaders förmåga att reducera ljud är sämre om ljudet är mer lågfrekvent. Dämpningen från att dieseldrivna tåg antas vara 25-30 dB (A) ². Maximalnivån för Y2 (dieselmotorvagn, Kustpilen) är 80-83 dB³.

Järnvägen ligger som närmast omkring 100 meter från planområdet, men den nya bostadsbebyggelsen kommer byggas ungefär 125-130 meter från järnvägen. Mellan planområdet och järnvägen, norr om riksväg 35 finns det en stor, avlång byggnad på industriområdet som skärmar och dämpar ljudet. Det finns också vegetation vid

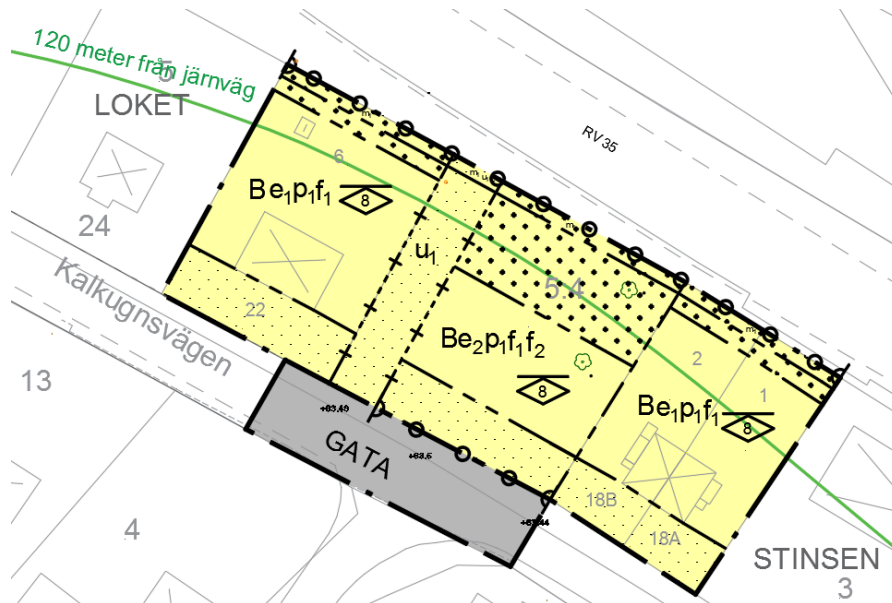
¹ Handbok i trafikbullerskydd, Sveriges Kommuner och Landsting, Skapa goda ljudmiljöer

² Tågbullerutredning – för del av Norrberga 1:294 och del av Sturefors 1:4 inom norra Sturefors, Linköpings kommun

³ <http://www.ljudlandskap.acoustics.nu/ljudbok.php>

tågspåret som dämpar ljud och skärmar, i huvudsak på sommarhalvåret. Närhet till tågstationen gör att tågets hastighet är låg och de tåg som kör har högst 3 vagnsdelar.

Handbok i trafikbullerskydd visar en tabell som kan användas för översiktliga bedömningar av buller. Tabellen visar exempel på hur den ekvivalenta (inte den maximala) ljudnivån generellt förändras med avståndet, relativt ett avstånd på 25 meter från järnvägen. Värdena i tabellen gäller vid fritt fält och plan mjuk mark. I det här fallet är det 100 meter till planområdet: -8 dBA ljudförändring⁴. I tillägg dämpar byggnader och vegetation, samt bullerskydd mot fastigheten. Med alla de faktorer som nämns bedöms järnvägen ha en mindre påverkan på planområdet.



Figur 2 Visar avstånd från spåret genom planområdet.



Figur 3 Flygfoto och beskrivning av barriärer för ljud mellan tågspår och ny tomt.

⁴ Handbok i trafikbullerskydd, Sveriges Kommuner och Landsting, Skapa goda ljudmiljöer

Enligt Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader bör nivåerna inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent/70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats som ska anordnas i anslutning till byggnaden. För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Resultaten för ny fastighet visar siffror som är något höga för trafikbuller. Därmed ska bullerskydd uppföras samt andra potentiella åtgärder för att klara av kraven för ljudnivåer på fasad och uteplats. Det blir exploatörens uppgift att finna goda lösningar för att säkra en god bomiljö. Korsmarken mot riksväg 35 avses för bullerskydd och kan kombineras med carport/garage.

- Rekommendationer för ny bebyggelse inom planområdet
 - o Eventuella balkonger mot riksvägen bör glasas in.
 - o Minst ett sovrum bör lokaliseras mot annan sida än riksväg 35.

Befintliga fastigheter, Loket 6 och Stinsen 1 och 2, har redan bullerskydd, två respektive tre meter höga skärmar mot riksväg 35. På delar av fasaderna har man utfört olika åtgärder för att klara av riktlinjerna som krävs för innemiljön. De har också skärm mot fastigheten där ny bebyggelse föreslås.

Föreningar

Det finns inga kända föreningar inom planområdet.

Den nya tomten har tidigare varit väg men det finns inget kvar av tidigare vägmateriäl. I samband med att ny genomfart genom Åtvidaberg byggdes 2002-2003 togs prov på Katarinavägen som då gick ända fram till Riksväg 35. Asfalten innehöll PAH (polycykliska aromatiska kolväten). Då anslutningen till riksvägen togs bort sanerades platsen genom att vägmaterialet togs bort och återanvändes inom vägprojektet som bärlager i Järnvägsgatan. Kommunen bedömer att detta utfördes på sådant sätt att ytterligare provtagning inte behöver ske.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten inom tätort kontrolleras årligen av miljökontoret. Halterna ligger långt under miljökvalitetsnormen och utgör således inget hinder mot föreslagen markanvändning.

2.9 Klimatanpassning

Framtida klimatförändringar kommer bland annat medföra ökade nederbördsmängder och ett varmare klimat (+2 grader årsmedeltemperatur i Åtvidabergs kommun år 2050). Ny bebyggelse måste anpassas till detta. Inom planområdet har befintligt dagvattensystem kapacitet att omhänderta ökade nederbördsmängder från ny bebyggelse. Exploatören ska hantera dagvatten förorsakat av nya byggnader och ändrad markanvändning genom fördröjning inom fastigheten.

2.10 Tillgänglighet, jämställdhet och trygghet

Cykelvägen i planområdet upplevs idag som fungerande. Goda förbindelser med gång- och cykelväg bidrar till ett mer jämställt samhälle eftersom fler invånare själva kan förflytta sig för egen maskin.

2.11 Behovsbedömning

Alla detaljplaner ska genomgå en behovsbedömning för att avgöra om dess genomförande kan medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Om en betydande miljöpåverkan befaras ska detaljplanen miljöbedömas. Miljöbedömningen innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas till planen. Den samlade bedömningen är att planförslaget inte kan ge upphov till en betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljöbedömning inte heller är nödvändig (se bilaga 1).

3. Planförslag

3.1 Allmän platsmark

Gata

Befintligt väg- och cykelvägnät kan användas. Utfarten till Kalkugnsvägen ska placeras vid den västra gränsen på den nya fastigheten för att inte komma i konflikt med korsningen till Katarinavägen, men också för att kombinera utfart med u-området.

Natur

Planförslaget berör inte naturområden.

3.2 Kvartersmark

Bostäder

Planen medger för den mittersta nya fastigheten ett flerbostadshus, radhus/parhus eller en villatomt. Den nya tilltänkta fastigheten utgör cirka 1500 kvadratmeter och ligger mellan Loket 6 och Stinsen 1/2.

All bebyggelse får ha en nockhöjd om maximalt 8 meter. Detta för att få samma höjd på ny möjlig bebyggelse i samklang med befintlig bebyggelse. Huvudbyggnad ska placeras i linje med befintlig bebyggelse och sockelnivån bör vara minst 0,5 meter högre än befintlig marknivå på Kalkugnsvägen.

Exploateringstal inom området:

Högsta utnyttjandegrad i byggnadsarea per fastighetsareal på 20 % gäller för ny tilltänkt fastighet. Detta ger möjlighet för byggnadsarea upp till cirka 300 kvadratmeter. Det krävs att huvudbyggnad begränsas till maximalt 200 kvadratmeter byggnadsarea. Detta för att anpassa sig till omgivande bebyggelse. Resterande byggnadsarea kan användas till komplementbyggnader, till exempel garage/carport i norr mot riksväg 35. All parkering ska lösas inom kvartersmark.

För de två befintliga tomterna behålls samma utnyttjandegrad om 25 %.

Inom U-området på kvartersmarken finns flera befintliga ledningar; vatten, spillvatten, dagvatten, Skanovas ledningar och optoledningar.

4. Genomförandebeskrivning

4.1 Tidplan

Beslut om samråd:	Planerings- och ekonomiutskottet den 10 oktober 2017
Beslut om granskning:	Mars 2018
Beslut om antagande:	Juni 2018
Laga kraft:	Tidigast juli 2018

4.2 Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag beslutet vinner laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren rätt att få lov enligt plan- och bygglagen för anläggningar som överensstämmer med detaljplanen. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla men fastighetsägaren har ingen garanterad rätt att erhålla bygglov, rivnings- eller marklov. Kommunen kan efter genomförandetidens utgång ändra eller upphäva detaljplanen utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning.

4.3 Ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän platsmark och ansvarar för iordningställandet på det sätt som detaljplanen visar. Kommunen ansvarar även för drift och underhåll av dessa områden.

Åtvidabergs Vatten AB ansvarar för utbyggnad av det kommunala VA-nätet fram till anslutningspunkt.

I övrigt utförs och bekostas alla arbeten inom detaljplaneområdet av exploatören.

4.4 Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsägare

Se separat fastighetsförteckning.

Fastighetsbildning

Exploatören bekostar de fastighetsbildande åtgärder som uppkommer för genomförande av detaljplanen inom respektive område. Anläggnings- och anslutningsavgifter för el, tele, opto, vägar och VA debiteras enligt gällande taxa.

Ansökan om lantmäteriförrättningar

Kostnaden för lantmäteriförrättningar ska betalas av berörda sakägare.

4.5 Ekonomi

Planekonomi

Kostnaden för planens upprättande tillfaller kommunen.

Kostnader – intäkter

Den blivande kvartersmarken för bostäder ägs av kommunen och kommer att säljas till exploatör enligt avtalat tomtpris.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning avses endast för kvartersmark och föreslås ske enligt fastslagen detaljplan.

5. Medverkande

Anders Nordlund, VA-ingenjör, Åtvidabergs Vatten AB/Åtvidabergs Renhållning AB.

Anna Karlin, planarkitekt, Samhällsplanering och kommunikationer.

Göran Börkén, kommunekolog, Samhällsplanering och kommunikationer.

Henrik Lange, verksamhetschef, MBK- och GIS-ingenjör, Samhällsplanering och kommunikationer.

Johan Gustafsson, verksamhetschef, Gata- parkavdelningen.

Johan Älvedal, verksamhetschef, Bygg- och miljökontoret.

Yasmine Dernelid, miljöinspektör, Miljökontoret.

Kristina Andersson, färdtjänstsamordnare, Samhällsplanering och kommunikationer.

Mari Solbrekken, planförfattare, Samhällsplanering och kommunikationer.

Martin Trpkovski, planarkitekt, Samhällsplanering och kommunikationer.

Mikael Henriksson, verksamhetschef, Samhällsplanering och kommunikationer.

Pär Eriksson, verksamhetschef, Åtvidabergs Vatten AB/ Åtvidaberg Renhållning AB.

Jonny Träff, VA-ingenjör, Åtvidabergs Vatten AB/ Åtvidaberg Renhållning AB.

Sören Sandborg, byggnadsinspektör, Bygg- och miljökontoret.

Bilaga 1: Checklista för behovsbedömning

Följande checklista utgör arbetsunderlag i bedömningen av om detaljplanens genomförande kan innebära en betydande miljöpåverkan eller inte. Nedan belyses de miljöaspekter som kan vara aktuella i samband med fortsatt arbete. Observera att följande behovsbedömning är preliminär och ny kunskap som tillförs planarbetet kan innebära att bedömningen måste omvärderas.

Övergripande lagar, riktlinjer och mål	Ja	Nej	Kommentar
Är planen av sådan art som finns i MKB-förordningens tredje bilaga?		X	
Strider förslaget mot kapitel 3 och 4 i miljöbalken?		X	
Kräver markanvändningen anmälan eller tillstånd enligt miljöbalken?		X	
Överskrids miljökvalitetsnormer?		X	
Strider förslaget mot uppställda miljömål?		X	
Berörs riksintressen?		X	
Berörs mellankommunala intressen?		X	
Strider förslaget mot gällande översiktsplan?		X	Anses som en förtätning som inte är inritad i ÖP
Berörs skydd eller förordnanden?		X	
Hushållning med mark, vatten och andra resurser	Ja	Nej	Kommentar
Medför förslaget en förändrad mark- och vattenanvändning?	X		Planen medger ny bostadsbebyggelse på den mark som idag anges som väg.
Medför planen uttömmande av ändliga naturresurser?		X	
Påverkas transporter och kommunikationer?	X		Planförslaget medför en marginell inverkan på den lokala infrastrukturen.
Påverkas rekreation och rörligt friluftsliv?		X	
Effekter på naturmiljö, kulturmiljö och hälsa	Ja	Nej	Kommentar
Påverkas skyddsvärda naturmiljöer? - Mark och vatten - Luft och klimat - Vegetation och djurliv - Landskapsbild - Miljöpåverkan från omgivningen		X	Området som föreslås bebyggas har inga naturvärden. Föreslagen bebyggelse bedöms inte påverka vegetation, djurliv eller landskapsbild.
Berörs kulturhistoriskt värdefull miljö?		X	
Finns risk för människors hälsa? - Utsläpp, buller, vibrationer och ljus - Säkerhet - Allergier	X		Buller och vibrationer från riksväg 35. Detaljplanen föreskriver att bullerskyddande plank eller garage till en minsta höjd av 2,0 meter ska anordnas mot Rv 35. För att förbättra miljön för föreslagen bebyggelse bör balkonger mot Rv 35 glasas in och minst ett sovrum bör lokaliseras mot annan sida än Rv 35.
Medför förslaget föroreningar eller andra störningar?		X	

Kommunens ställningstagande

Kommunens samlade bedömning är att den aktuella detaljplanen inte kan ge upphov till en betydande miljöpåverkan därför behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning upprättas för aktuell detaljplan.