

Detaljplan för bostäder inom Utby 3:25 m fl  
Ale kommun, Västra Götalands län

# UTSTÄLLNINGSGUTLÅTANDE

## ÄRENDETS HANDLÄGGNING

Miljö- och byggförvaltningen fick 2010-04-13 i uppdrag av Kommunstyrelsen att upprätta detaljplan för området. Detaljplanens syfte är att möjliggöra för nya bostäder centralt i Älvängen, i nära anslutning till Älvängens resecentrum, service och utbyggd infrastruktur.

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande, enligt 5 kap 20 § plan- och bygglagen (1987:10), vilket innebär att den kan antas först efter genomfört samråd och utställning. När en detaljplan upprättas eller ändras, skall de som har ett väsentligt intresse av detaljplanen, ges tillfälle till samråd. Samråd har ägt rum under tiden 2014-01-09 till 2014-02-07 och utställning skedde 2015-11-03 till 2015-12-01 genom att informationsblad sänts ut och planhandlingar tillhandahållits till berörda sakägare, förvaltningar, myndigheter m.fl.

## INKOMNA YTTRANDEN

1. Länsstyrelsen	2015-11-27	kommentar
2. Statens geotekniska inst.	2015-11-26	kommentar
3. Trafikverket	2015-11-24	kommentar
4. Lantmäteriet	2015-11-16	ingen erinran
5. KS Utvecklingsavdelning	2015-11-12	kommentar
6. Göteborg Energi	2015-11-09	kommentar
7. Ale El	2015-12-01	kommentar
8. Alebyggen	2015-11-29	kommentar
9. Utby 3:47	2015-11-11	kommentar
10. BRF Ängen	2015-11-29	kommentar

De framförda synpunkterna i skrivelserna citeras eller sammanfattas och kommenteras med kursiv stil.

## 1. Länsstyrelsen

### Bedömning enligt 11 kap 10§ PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör geoteknik måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

### Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att riksintresse enligt miljöbalken (MB) påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken inte följs, att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser eller att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller till risken för olyckor, översvämning.

### Synpunkter på förslagshandlingen

Kommunen behöver komplettera planhandlingarna med nedanstående synpunkter.

### Geoteknik

Motstridiga uppgifter finns i geotekniskt PM avseende om leran är mellansensitiv och om det finns kvicklera. Det behöver tydliggöras och verifieras var gränsen mellan mellansensitiv lera och kvicklera går. Områdets totalstabilitet behöver belysas bättre. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas på plankartan. Se SGIs yttrande, daterat 2015-11-26.

### Råd enligt PBL

#### Dagvatten

Det är positivt att kommunen avser att ta omhand och rena dagvattnet inom planområdet. Det är därvid väsentligt att dagvattnet tas omhand och renas på bästa sätt innan det släpps till Grönån, som i sin tur mynnar i Göta älv som utgör vattentäkt för bl.a. Göteborgs stad. Grönån är i sig ett nationellt särskilt värdefullt vatten för lax, öring och andra vattenlevande organismer och är känslig för övergödning eller andra förorenande ämnen. Vidare omfattas Grönån – mynningen till Skepplanda (SE643350-128404), av MKN för vatten vars status uppnår ”måttlig ekologisk status” delvis p.g.a. övergödning. Påverkanskällor, såsom dagvatten, bedöms utgöra betydande påverkan. För att uppnå god ekologisk status senast 2021/2027, behöver tillförseln av övergödande/syretärande ämnen minskas senast 2021. För att kunna uppnå detta behöver det göras en samlad satsning kring hela vattendraget samt minimera samtliga utsläpp. Det behöver vara en utgångspunkt i all planering i området att ha som målsättning att minska påverkan på vattenförekomsterna. Därvid är det viktigt att dimensionera fördröjningsmagasin och annan rening utifrån realistiska förutsättningar samt att följa upp resultatet av reningen. I det sammanhanget behöver hänsyn tas till ökande nederbördsmängder och tätare regnperioder med förändrat klimat.

#### Buller och vibrationer.

Trafikverket bedömer att det utifrån bullerutredningen kan vara svårt att uppnå plankraven på en tyst eller bullerdämpa sida för hälften av boningsrummen om max 50 dBA för samtliga lägenheter. Trafikverket framhåller vikten av att utformningen av byggnaderna görs på ett sådant sätt att inomhuskraven klaras. De åtgärder som krävs för att säkerställa att vibrationsnivåerna klaras bör också tas med i planbeskrivningen. Trafikverket ser positivt på att gränsen 0,4 mm/s vägt RMS finns med i planbestämmelserna. Se Trafikverkets yttrande, daterat 2015-11-24.

#### Trafikmiljö

Trafikmiljön på Göteborgsvägen är bitvis otydlig och anslutningar, parkeringsplatser, korsningar påverkar trafiksäkerheten negativt. Trafikverket anser därmed att det inte är lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt att tillkommande lägenheter från fastigheterna Utby 3:47 och 3:62 angör direkt till Göteborgsvägen. Dessa utfarter bör så långt som möjligt samordnas till Tingsvägen för att Göteborgsvägen ska få en säkrare trafikmiljö. Se Trafikverkets yttrande, daterat 2015-11-24.

### **Beredning**

Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

### kommentar:

*Det geotekniska PM:et har efter avstämning med SGI kompletterats utifrån Göta älvutredningen, delområde 9 (SGI 2011). Göta älvutredningen och framtaget projekterings PM (Bohusgeo 2014) bekräftar att stabiliteten är tillfredsställande och att det inte förekommer någon kvicklera, varken inom planområdet eller närmare Göta älv.*

*För att förtydliga belastningsbegränsningen med hänsyn till lokalstabiliteten ändras bestämmelsen om totalkompensation vid markhöjning till: "Högsta tillåtna markbelastning är 20 kPa om inte utredning visar annat. Restriktionerna gäller inte för laster som placeras direkt på berg". (Marklov krävs oberoende av planbestämmelse vid markhöjning över 0,5 meter). Se mer under svar till SGI nedan.*

*Kommunen har låtit göra en dagvattenutredning som tar hänsyn till ökade nederbördsmängder i samband med förändrat klimat.*

*Bullerutredningen visar att det är möjligt att klara bullerriktvärdena. Åtgärderna prövas i bygglovet. Se även svar till Trafikverket.*

*Kommunen kompletterar planbeskrivningen med exempel på att källare minskar risken för vibrationer. Några exakta åtgärder kan inte föreslås då det handlar om dimensionering av byggnadsstomme, bjälklag och pålning som förhindrar att byggnadskonstruktionen kommer i svängning och vibrationer med ett komfortvärde över 0,4 mm/s RMS uppstår.*

*Utfartsförbudet i planförslaget är i enlighet med detaljplanen för Göteborgsvägen och E45:an genom Älvängen från 2009. Det är inte praktiskt genomförbart att låta Utby 3:62 köra ut mot Tingsvägen.*

## **2. Statens geotekniska institut**

SGIs uppfattning att utredningen inte uppfyller detaljerad utredningsnivå kvarstår. SGI noterar att kompletterande geoteknisk utredning har utförts men att frågan beträffande områdets totalstabilitet inte berörts. Fokus i den kompletterande utredningen ligger på att ta fram underlag för grundläggning. SGI:s tidigare yttrande bygger på att leran i området är mellansensitiv och att det inte finns kvicklera.

Motstridiga uppgifter beträffande detta finns dock i de båda geotekniska utredningarna. Detta behöver redas ut. Om leran är mellansensitiv delar de den första konsultens bedömning att ett bakåtgripande skred inte påverkar planområdet. Om leran är kvick kan förhållandena vara annorlunda. Det behöver tydliggöras och verifieras var gränsen mellan mellansensitiv lera och kvicklera går. SGI

vill förtydliga att geotekniska säkerhetsfrågor såsom stabilitet måste klarläggas i detaljplaneskedet. Stabilitetsförhållandena måste klarläggas med lägst detaljerad utredningsnivå enligt Skredkommissionen Rapport 3:95 i kombination med IEG Rapport 4:2010 alternativt IEG Rapport 6:2008 Rev 1.

På plankartan står det att ”All markhöjning ska totalkompenseras”, formuleringen bör förtydligas med avseende på innebörden av begreppet totalkompensation. är skrivelsen plantekniskt möjlig har SGI inga invändningar.

Sammanfattningsvis ser SGI från stabilitetsynvinkel att planläggning är möjlig förutsatta att ovanstående synpunkter beaktas. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas på plankartan.

#### kommentar:

*Det geotekniska PM:et har efter avstämning med SGI kompletterats utifrån Göta älvutredningen, delområde 9 (SGI 2011). Göta älvutredningen och framtaget projekterings PM (Bohusgeo 2014) bekräftar att stabiliteten är tillfredsställande och att det inte förekommer någon kvicklera, varken inom planområdet eller närmare Göta älv.*

*För att förtydliga belastningsbegränsningen med hänsyn till lokalstabiliteten ändras bestämmelsen om totalkompensation vid markhöjning till: ”Högsta tillåtna markbelastning är 20 kPa om inte utredning visar annat. Restriktionerna gäller inte för laster som placeras direkt på berg”. (Marklov krävs oberoende av planbestämelse vid markhöjning över 0,5 meter).*

### 3. Trafikverket

#### **Statlig infrastruktur**

Exploateringen får inte hindra drift, underhåll eller framtida utveckling av vägen E45 eller järnvägen Norge/Vänerbanan. Fler bullerstörda bostäder i området kan i förlängningen leda till restriktioner för vägen och järnvägen, exempelvis genom att hastigheten tvingas sänkas.

#### **Buller**

Buller är ett utbrett miljöproblem och är den störning som berör flest människor i Sverige. Även i lägen där de ekvivalenta riktvärdena utomhus uppfylls anser 20-30 procent av befolkningen att vägtrafikbuller är störande. Trafikverket har tagit del av bullerkartor som kommunen har låtit ta fram. Beräkningarna visar att riktvärdena för trafikbuller överskrider och att ekvivalenta riktvärden för väg och järnväg hamnar på mellan 55 och 64 dBA vid fasaden mot E45 och Norge/Vänerbanan. Kommunen bedömer att det är motiverat att göra avsteg från riktvärdena eftersom planområdet ligger längs ett kollektivtrafikstråk. Trafikverket håller med om att avsteg kan motiveras tack vare läget, men vi anser att det endast är lämpligt att bygga bostäder här om en ljuddämpad respektive tyst sida kan skapas för bostäder på alla våningsplan.

Enligt Trafikverkets riktlinje för buller och vibrationer vid planering av bebyggelse ska bostaden ha tillgång till en ljuddämpad sida om den ekvivalenta ljudnivån är mellan 55 och 60 dBA samt en tyst sida om den ekvivalenta ljudnivån är mellan 60 och 65 dBA vid byggnadens mest bullerexponerade fasad. Om ekvivalenta ljudnivåer överskrider 65 dBA bedömer Trafikverket att marken är olämplig för bostadsändamål. Trafikverket ser positivt på att det i planen fastställs en maxgräns för bullernivå om 65 dBA ekvivalent vid fasad och tillgång till en tyst eller bullerdämpad sida med max 50 dBA ekvivalent. Trafikverket bedömer att det utifrån bullerutredningen kan vara svårt att uppnå plankraven

på en tyst eller bullerdämpa sida för hälften av boningsrummen om max 50 dBA för samtliga lägenheter. Trafikverket framhåller vikten av att utformningen av byggnaderna görs på ett sådant sätt att inomhuskraven klaras.

### **Vibrationer**

I genomförd vibrationsutredning beskrivs - det är att stor risk för att vibrationsstörningar över 0,4 mm/s vägd RMS för de planerade byggnaderna. Bedömningen i utredningen är att det är tekniskt möjligt att bebygga aktuella fastigheter med bostäder som inte blir utsatta för vibrationsstörningar (komfortvärde > 0,4 mm/s) men detta kräver dock noggrannare vibrationsanalys för slutlig byggnad där hänsyn till vald byggnadsstomme, bjälklag och eventuell pålning med mera genomförs.

Trafikverket anser dock att de åtgärder som krävs för att säkerställa att vibrationsnivåerna klaras också ska tas med i planbeskrivningen. Trafikverket ser positivt på att gränsen 0,4 mm/s vägt RMS finns med i planbestämmelserna.

### **Risk**

Trafikverket har noterat att länsstyrelsen gjort bedömningen att riskutredningen är tillräcklig. Göteborgsvägen Trafikmiljön på Göteborgsvägen är bitvis otidlig och anslutningar, parkeringsplatser, korsningar påverkar trafiksäkerheten negativt. Trafikverket anser därmed att det inte är lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt att tillkommande lägenheter från fastigheterna Utby 3:47 och 3:62 angör direkt till Göteborgsvägen. Dessa utfarter bör så långt som möjligt samordnas till Tingsvägen för att Göteborgsvägen ska få en säkrare trafikmiljö.

### kommentar:

*De ekvivalenta ljudnivåerna bedöms inte överskrida 65 dBA i fasad enligt bullerutredningen. Justeringar kommer behövas i bygglov för att alla lägenheter ska klara ljuddämpad sida men det bedöms fullt möjligt. Detaljplanen reglerar trafikbullret utifrån boverkets riktlinjer (Allmänna råd 2008:1) och ställer krav på ljuddämpad sida på max 50 dBA. Innomhuskraven regleras i BBR och prövas i bygglov.*

*Kommunen kompletterar planbeskrivningen med exempel på att källare minskar risken för vibrationer. Några exakta åtgärder kan inte föreslås då det handlar om dimensionering av byggnadsstomme, bjälklag och pålning som förhindrar att byggnadskonstruktionen kommer i svängning och vibrationer med ett komfortvärde över 0,4 mm/s RMS uppstår.*

*Utfartsförbudet i planförslaget är i enlighet med detaljplanen för Göteborgsvägen och E45:an genom Älvängen från 2009. Det är inte praktiskt genomförbart att låta Utby 3:62 köra ut mot Tingsvägen.*

## **4. Lantmäteriet**

Inget att erinra.

### kommentar:

Noteras

## 5. Utvecklingsavdelningen Ale Kommun

Utvecklingsavdelningen ser det som positivt att lokaler för centrumändamål placeras i bottenvåning eftersom detta bidrar till att skapa ett levande område.

Området är beläget mycket nära pendeltågsstationen och möjligheterna till ett lågt bilinnehav är goda. Utvecklingsavdelningen ser därför gärna att möjligheten att minska bilinnehavet i området med hjälp av ändringar i p-normen undersöks. Exempelvis att p-normen kan sänkas om bilpool eller kollektivtrafikkort erbjuds de boende.

Utvecklingsavdelningen ser gärna att möjligheten att anlägga separerad cykelväg istället för gatuparkering längs Tingsgatan och Ängsgatan utreds.

### kommentar:

*Parkeringsnormen reviderades 2015 och sänktes då. Detaljplanen reglerar inte antalet parkeringsplatser utan undersöker bara att kommunens riktlinjer kan följas. Skulle parkeringsnormen ändras innan bygglov kan andra parkeringsantal bli aktuella.*

*Trafiken längs Tingsgatan och Ängsgatan bedöms så låg att samutnyttjande är möjlig. Planen reglerar inte utformningen av lokalgatan närmare.*

## 6. Göteborgs Energi

Ale Fjärrvärme har driftsatta fjärrvärmeledningar inom detaljplaneområdet. Fastigheterna Utby 3:47, Utby 3:62 och Utby 3:81 är idag anslutna till fjärrvärmenätet. Även i Ängsgatan finns det en driftsatt ledning. Samtliga fjärrvärmeledningar är inmätta och finns att tillgå via ledningskollen.

Vid eventuell om-/tillbyggnad som berör befintlig fjärrvärme i eller runt fastigheten önskar vi information om detta.

### kommentar:

*Noteras.*

## 7. Ale El

Läget för E-området/transformatorstationen anses bra. En sak som måste beaktas är att det måste vara fem meter mellan transformatorstationen och närmsta brännbara byggnad. Alternativt kan närmsta byggnadsdel/vägg utföras i brandklass E60, då kan avståndet krympas till tre meter.

### kommentar:

*Plankartan revideras. En 3 m zon införs på E-området mot bostäderna som inte får bebyggas. Plankartan tillförs en upplysning om att "Inom 2 meter från med E betecknat område ska brandskyddskraven enligt Starkströmsförordningen (ELSÄK-FS 1999:5 §B80 b5) beaktas". Även söder om E-området ändras en zon om 5 meter från komplementbyggnader till mark som inte får bebyggas.*

## 8. Alebyggen

AB Alebyggen beklagar ett bristande samarbete inför färdigställande av granskningshandlingarna och beskriver hur den långa planeringstiden och de många utredningarna ökat kostnaderna för

projektet. Alebyggen är kritiska till två nya planbestämmelser som kraftigt anses öka Alebyggens kostnader ytterligare. Den höjda nivån för avstånd mellan bjälklagen mot Kapellvägen samt möjligheten till att bygga parkeringshus.

Alebyggen framhåller att p-huset medför för höga kostnader och att det räcker med markparkering för att klara projektets parkeringsplatskrav samt att risken ökar för en ytterligare förlängd process.

Bestämmelsen om 3,6 m mellan bjälklag i bottenplan skulle försvåra tillgängligheten och medföra stora omprojekteringar. Alebyggen anser att 3,0 m är tillräckligt för senare ombyggnationer för annan verksamhet medhänsyn till lokalens begränsade storlek.

#### kommentar:

*Möjligheten att bygga parkeringshus medför inget krav på att uppföra det. Parkeringshuset möjliggörs på en kommunal fastighet och kommunen vill ha möjligheten att bygga parkeringshus i framtiden. I genomförandebeskrivningen står "Kostnad för utbyggnad antal platser m.m. kommer att regleras i det markanvisningsavtal som kommer att träffas mellan exploatören och kommunen". Texten revideras från markanvisningsavtal till Marköverlåtelse och genomförandeavtal. Avtalet undertecknas innan planen antas.*

*Bestämmelsen om avstånd mellan bjälklag sänks till 3,0 meter.*

### 9. Utby 3:47

Ägare av Utby 3:47, har länge varit intresserad av att utöka sin fastighet mot parkeringen alternativt få sådan planändring till stånd att det på fastigheten Utby 3:47 kan göras tillbyggnad i 2-3 våningar för hyreslägenheter. Den angivna maximala storleken på bygggrätten i planförslaget, om totalt 380 m<sup>2</sup> anses fortfarande för liten. Fastighetsägaren vill att planbestämmelsen ändras till 420 m<sup>2</sup>, för en bättre bygggrätt. Ökningen med 40 m<sup>2</sup> anses kunna inrymmas inom det uppritade området för bygggrätten.

#### kommentar:

*Exploateringsgraden ökas till 420 m<sup>2</sup> för fastigheterna Utby 3:47 och Utby 3:62.*

### 10. BRF Ängen och de boende.

Föreningen undrar hur stor risken är för förskjutning av fastigheterna när pålningsarbetet påbörjas då fastigheterna står på lermark. Föreningen ser en uppenbar risk för att byggnaderna påverkas negativt.

Med tanke på de planerade husens höjd så känner medlemmarna en stor oro för att det ska ta bort en stor del av dagsljuset.

Föreningen anser att det planerade parkeringshuset inte bör läggas på Änggatan då trafiken kommer att öka markant. Vibrationsnivån och ljudnivån anses komma att öka kraftigt. Föreningen oroas över risken för kollision med bilar som ska köra upp från sina garage på Änggatan. Risken bedöms av föreningen öka kraftigt då inte bara från de planerade lägenheterna kommer att parkera där. Även besökare till centrum kommer att söka sig dit då det är för lite parkeringar i centrum. Föreningen föreslår att det byggs ett parkeringshus på marken till den gamla bussterminalen i stället då det ligger mer tillgängligt för både boende och besökare till centrum.

Hur ser utredningen ut för explosionsrisk om en gasbil/tankbil eller liknande skulle köra av 45 an mot det planerade p-däcket. Man bör även titta på en annan infart på Änggatan exempelvis från Pizzeria da Mille.

Hur påverkas dagvatten/spillvatten våra fastigheter då de förändrar förutsättningarna från dagens avrinning.

Föreningen ifrågasätter varför man inte tar hänsyn till den äldre bebyggelsen som smälter in i miljön på ett annat sätt när kommunen väljer att uppföra nya lägenheter. Varför väljer man att planera så många våningar? Mindre hus smälter bättre in i äldre bebyggelse.

Alla föreningens medlemmar känner oro och står bakom dessa synpunkter då så många frågetecken fortfarande kvarstår.

Medlemmarnas underskrifter finns och kan eftersändas om så önskas.

### kommentar:

Vid pålning ska alltid besiktningar av omgivande fastigheter och ett kontrollprogram för omgivningspåverkan göras. För att minska riskerna för skador i samband med pålning dras lerproppar för samtliga pålar för att minska den volym som pålarna behöver tränga undan. Detta är ett standardförfarande. Skulle skador ändå ske är byggherren ersättningsansvarig.

Solstudie visar att de två husen närmast Änggatan skuggas mer på förmiddagarna efter planens genomförande. Framst gäller detta lägenheterna längst ner. Försämringarna i solförhållandena bedöms från kommunen inte som betydande. Kommunen anser att fördelarna med fler bostäder i detta stationsnära läge överväger försämringarna för berörda bostadsrättshavare.

Nedfarterna till föreningens garage är ovanligt branta. I illustrationen över Änggatans utformning har det extra inte ritats in någon gatuparkering mitt emot garagednarerna. Situationen är otillfredsställande idag och behöver hanteras med exempelvis speglar. Riskerna för olyckor ökar med fler passerande men placeringen av parkeringen bedöms ändå som lämplig då platsen är olämplig för annan användning med stadigvarande vistelse och gatan i övrigt är en återvändsgata.

Tidigare bussterminal planläggs för närvarande med syfte att möjliggöra för ett attraktivt bostadskvarter med centrumverksamheter i bottenvåning. Någon allmän parkering ingår inte. Kommunen har som ambition att se över parkeringssituationen i hela Älvängen. Troligtvis kommer detta göras i samband med den fördjupade översiktsplanen för Älvängen.

Riskutredningen och P-husutredningen gör tydligt att risknivån vid parkeringshuset blir acceptabel med hänsyn till avståndet till körbanan och det tunga vägräcket längs E45:an.

En alternativ infart till Änggatan från Repslagarvägen är inte möjlig då avståndet till och mellan rondellerna är för kort.

Dagvattenutredningen har förtydligats gällande situationen för garagen vid Änggatan. Till följd av topografin i området belastas befintlig bebyggelse utmed Änggatan, i samband med riklig nederbörd, av tidvis stora mängder dagvatten som avrinner ytledes då kapaciteten hos befintligt dagvattenledningsnät överskrids. Då några befintliga byggnader längs Änggatan har källarplan med garage, vars infarter ansluter till Änggatan i brant lutning, har översvämningar förekommit i samband med sådana tillfällen. Vid utformning av framtida system för dagvattenhantering, framförallt beträffande höjdsättning, bör befintlig



problematik med källaröversvämningar utmed Änggatan tas i beaktande. Genomförandet av detaljplanen försämrar inte situationen vid garagen. Höjdsättning av gatan, i samband med att nya avloppsrör förläggs, ska utformas så att situationen för befintlig bebyggelse förbättras och att säkerheten mot ytledes avrinnande dagvatten ökas. Detta förtydligas även i planbeskrivningen.

Kommunen gör bedömningen att centrala Älvängen klarar en högre bebyggelse med fyra våningar. Höjden kommer vara i likhet med det nya bostadshuset vid Göteborgsvägen 91, mitt emot Handelsbanken.

## SAMMANFATTNING

Inkomna synpunkter har föranlett följande förändringar av planförslaget:

- Det geotekniska PM:et har efter avstämning med SGI kompletterats utifrån Göta älvutredningen, delområde 9. Göta älvutredningen och framtaget projekterings PM bekräftar att stabiliteten är tillfredsställande och att det inte förekommer kvicklera inom planområdet.
- För att förtydliga belastningsbegränsningen med hänsyn till lokalstabiliteten ändras bestämmelsen om totalkompensation vid markhöjning till: "Högsta tillåtna markbelastning är 20 kPa om inte utredning visar annat. Restriktionerna gäller inte för laster som placeras direkt på berg".
- En 3 m prickmarkzon införs på E-området mot bostäderna. Upplysning tillförs plankartan med hänvisning till Starkströmsföreskrifterna. Även söder om E-området ändras en zon om 5 meter från komplementbyggnader till mark som inte får bebyggas.
- Bestämmelsen om avstånd mellan bjälklag sänks till 3,0 meter.
- Genomförandebeskrivningen revideras gällande markanvisningsavtal som ska vara Marköverlåtelse och genomförandeavtal.
- Exploateringsgraden ökas till 420 m<sup>2</sup> för fastigheterna Utby 3:47 och Utby 3:62.
- Planbeskrivningen kompletteras med exempel på att källare minskar risken för vibrationer.
- VA-utredningen och planbeskrivningen förtydligas med avseende på befintlig översvämningrisk vid garagen längs Änggatan samt förbättringsförslagen.

Utöver ändringar utifrån inkomna synpunkter har följande ändringar gjorts:

- Bestämmelse tillförs om att takkupor tillåts på fastigheterna mot Göteborgsvägen till 1/3 av fasadens längd. (Bestämmelse fanns i samrådet i annan utformning).
- Bestämmelsen med krav på stående träpanel tas bort. Vid en fasadförändring behöver ägaren förhålla sig till kommunens kulturmiljöinventering "Kultur i arv".

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

Besvärberättigade:

BRF Ängen, Utby 3:100

Ale city Fastigheter Utby 3:46

Boende Änggatan 9

Fastighetsägare till Utby 3:101

Stava i Älvängen KB Utby 3:32 och 3:33

Sektor samhällsbyggnad, plan och bygg

Alafors 2016-01-28

.....  
Joanna Hagstedt

Enhetschef Plan

.....  
Charlott Lundberg

Planarkitekt