

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för Älvdalens centralort, Villavägen

Älvdalens kommun
Dalarnas län



SAMMANFATTNING

Planområdet är beläget i den nordvästra delen av Älvdalen tätort och omfattar ca 10 hektar. Syftet med detaljplanen är att ändra vägmark till kvartersmark och naturmark, samt att utreda möjliga gång- och cykelvägslösningar. Det bedöms finnas stöd i Älvdalens kommuns översiktsplan som vann laga kraft 2019-10-30.

Planförslaget innebär att ett antal befintliga småhusfastigheter ges möjlighet att köpa till kompletterande markbitar och tillkommande bebyggelse kommer därav i huvudsak innefatta tillbyggnader och komplementbyggnader.

Sydöstra delen av planområdet hör till tätortens mer centrala delar och här föreslås ny sammanhållen bebyggelse i 2–3 våningar om totalt ca 4000 kvadratmeter bruttoarea, uppskattningsvis upp till ca 50 lägenheter. Det relativt centrala läget motiverar möjlighet till en blandad funktion och därför föreslås handel och kontor komplettera bostäderna.

Vidare föreslås Ängesvägen samt delar av Parkvägen och Smedsvägen stängas för biltrafik. Detta görs främst för att lämna plats till ett sammanhängande gång- och cykelvägnät som löper genom hela planområdet och ansluter till bostadsområden, lekpark och grönområde.

Planförslaget torde medföra positiva effekter ur ett samhällsekonomiskt perspektiv till följd av ökad framkomlighet för bilar, cyklister och fotgängare. Därtill bidrar planförslaget till bättre trafiksäkerhet som även det är samhällsekonomiskt gynnsamt. Utöver detta kan planförslaget bidra till positiva effekter på folkhälsan till följd av bättre möjligheter för transporter med cykel eller till fots. Vidare bidrar förtätning av bebyggelsen till ett effektivare nyttjande av infrastruktur.

Ett antal fastigheter föreslås, till förmån för trafiksäkerhet samt gång- och cykelväg, föreläggas att stänga eller flytta sina utfarter.

Sammantaget bedöms planförslaget ha en god genomförbarhet och genomförandetiden är satt till 10 år.

LÄSHÄNVISNING

Denna planbeskrivning är uppdelad i sju kapitel.

De första två kapitlen, inledning och förutsättningar, är en redogörelse för hur området ser ut idag och vilka allmänna och enskilda intressen som är viktiga att beakta.

Det tredje kapitlet, planförslag, är det som redogör för hur området skall utvecklas i framtiden. Var, vad och hur det ska vara tillåtet att bygga, vad som ska vara privatägt eller allmän plats samt var gator och cykelvägar skall byggas.

Det fjärde kapitlet redogör för vad planförslaget medför för konsekvenser för miljö, boende, fastighetsägare med mera. Detta för att visa på vilka nyttor som kan uppnås om planen genomförs samt för att du som berörd skall veta hur du påverkas.

I det femte kapitlet förklaras hur det är tänkt att planen skall genomföras. När i tid olika åtgärder är planerade samt vem som bär ansvar för vad.

Det sjätte kapitlet redogör i korthet vilka som har tagit fram planförslaget.

I sjunde kapitlet listas bilagor.

ORDLISTA/FÖRKORTNINGAR

- **Byggnadsplan** – Äldre variant av nutidens detaljplaner, styr vad som får byggas.
- **Skyddad trafikant** – En person som vistas i trafiken i en bil eller annan skyddande kupé.
- **PBL** - Plan och bygglagen (2010:900).
- **MB** – Miljöbalken (1998:808).
- **VA** – Vatten och avlopp.
- **MSB** – Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.
- **ARV** – Allmänna reningsverk.

INNEHÅLL

Sammanfattning.....	2
Läshänvisning	3
Ordlista/förkortningar	3
1 Inledning	5
1.1 Planhandlingar	5
1.2 Syfte och huvuddrag	5
1.3 Plandata	5
1.4 Tidigare ställningstaganden	6
2 Förutsättningar	7
2.1 Pågående markanvändning	7
2.2 Natur, kultur och rekreation	7
2.3 Riksintressen och områdesskydd	7
2.4 Stads- och landskapsbild	8
2.5 Offentlig och kommersiell service	8
2.6 Gator och trafik.....	8
2.7 Geotekniska förhållanden.....	9
2.8 Hydrologiska förhållanden.....	9
2.9 Hälsa och säkerhet.....	9
3 Planförslag.....	11
3.1 Bebyggelse	11
3.2 Offentlig och kommersiell service	11
3.3 Grönstruktur.....	11
3.4 Gator och trafik.....	12
3.5 Teknisk försörjning	13
3.6 Dagvattenhantering.....	13
3.7 Hälsa och säkerhet.....	13
4 Detaljplanens konsekvenser.....	14
4.1 Behovsbedömning	14
4.2 Miljökonsekvenser.....	14
4.3 Ekonomiska konsekvenser	15
4.4 Sociala konsekvenser.....	16
4.5 Fastighetskonsekvenser.....	17
5 Genomförande.....	17
5.1 Organisatoriska frågor.....	17
5.2 Fastighetsfrågor.....	18
5.3 Ekonomiska frågor	18
6 Medverkande.....	18
7 Bilagor	18

1 INLEDNING

1.1 PLANHANDLINGAR

- Planbeskrivning
- Plankarta
- Illustrationskarta

1.2 SYFTE OCH HUVUDDRAG

1.2.1 BAKGRUND

Den gällande byggnadsplanen för området togs fram under 1950-talet och banade väg för att flytta riksvägen till en annan dragning genom Älvdalens tätort. Det projektet blev aldrig verklighet och i dagsläget innebär det att ett stråk genom bostadsområdet är låst till park- och vägändamål. Detta överensstämmer inte med nuvarande markanvändning, i området finns det även en viss efterfrågan på att utöka befintliga bostadsfastigheter med delar av det som idag är låst i ovan nämnda byggnadsplan.

Älvdalens tätort är i stort behov av ett sammanhängande gång- och cykelvägnät, i dagsläget är fotgängare och cyklister hänvisade till att dela utrymme med bilister och andra tunga fordon. Denna detaljplan möjliggör utbyggnaden av en etapp utav ett sådant GC-nät.

1.2.2 SYFTE

Syftet med detaljplanen är att undanröja det gamla vägreservatet och i stället legalisera stora delar av den redan aktuella markanvändningen, detaljplanen utreder även möjliga gång- och cykelvägslösningar som ska sammankoppla målpunkter i tätorten.

Detaljplanen möjliggör för ett antal befintliga småhusfastigheter att utökas i storlek för att uppnå en mer ändamålsenlig fastighetsindelning. Detaljplanen innehåller områden med naturmark som säkerställer att marken inte exploateras. Detta görs med hänsyn till bland annat djurliv och infiltrering av dagvatten. Naturmarken syftar även till att bevara det gröna stråket som löper genom samhället.

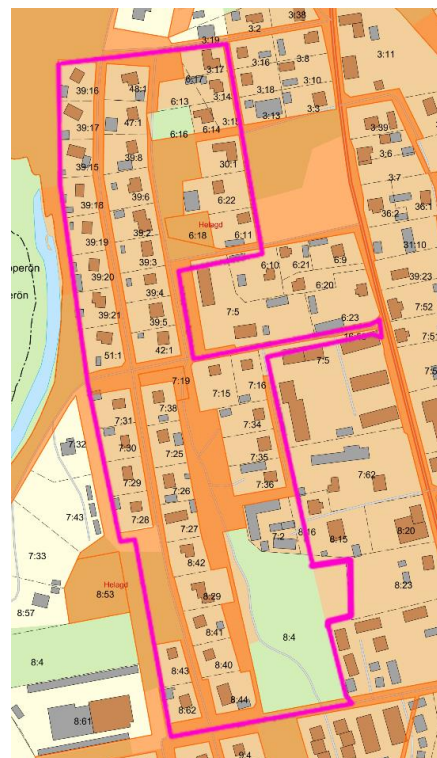
1.3 PLANDATA

1.3.1 LÄGE OCH AREAL

Planområdet är beläget i den nordvästra delen av Älvdalens tätort och omfattar ca 10 hektar.

1.3.2 MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdet omfattar mark av både privat och kommunalt ägoslag. Allmän plats ägs i huvudsak redan av kommunen inom planområdet (se Figur 1).



Figur 1 - Orange yta anger kommunal mark. Rosa linje anger ungefärlig plangräns.

1.4 TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

1.4.1 DETALJPLANER

Gällande byggnadsplan vann laga kraft 1958-10-29 och innehåller i huvudsak kvartermark för bostäder samt ett vägreservat för riksvägsdragning (se Figur 2).

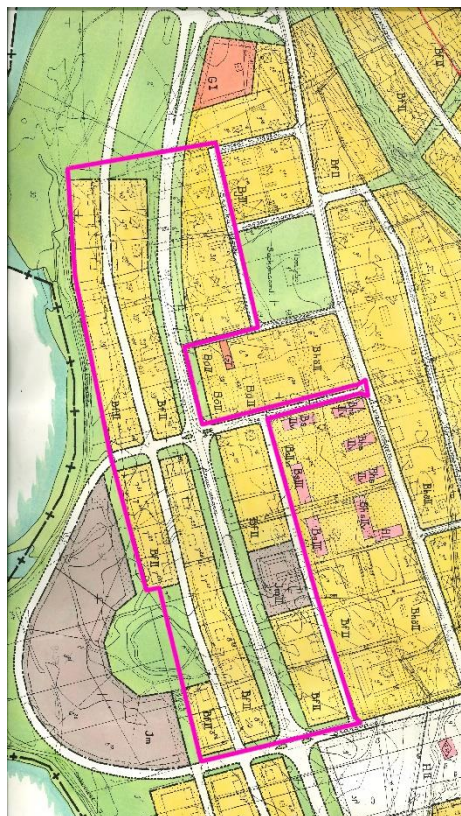
1.4.2 ÖVERSIKTLIGA PLANER

Planförslaget bedöms ha stöd i Älvdalens kommuns översiktsplan som vann laga kraft 2019-10-30. I den finns bland annat ställningstaganden om att satsa på utbyggnad av ett sammanhängande gång- och cykelvägnät, då särskilt i anslutning till målpunkter för barn och unga.

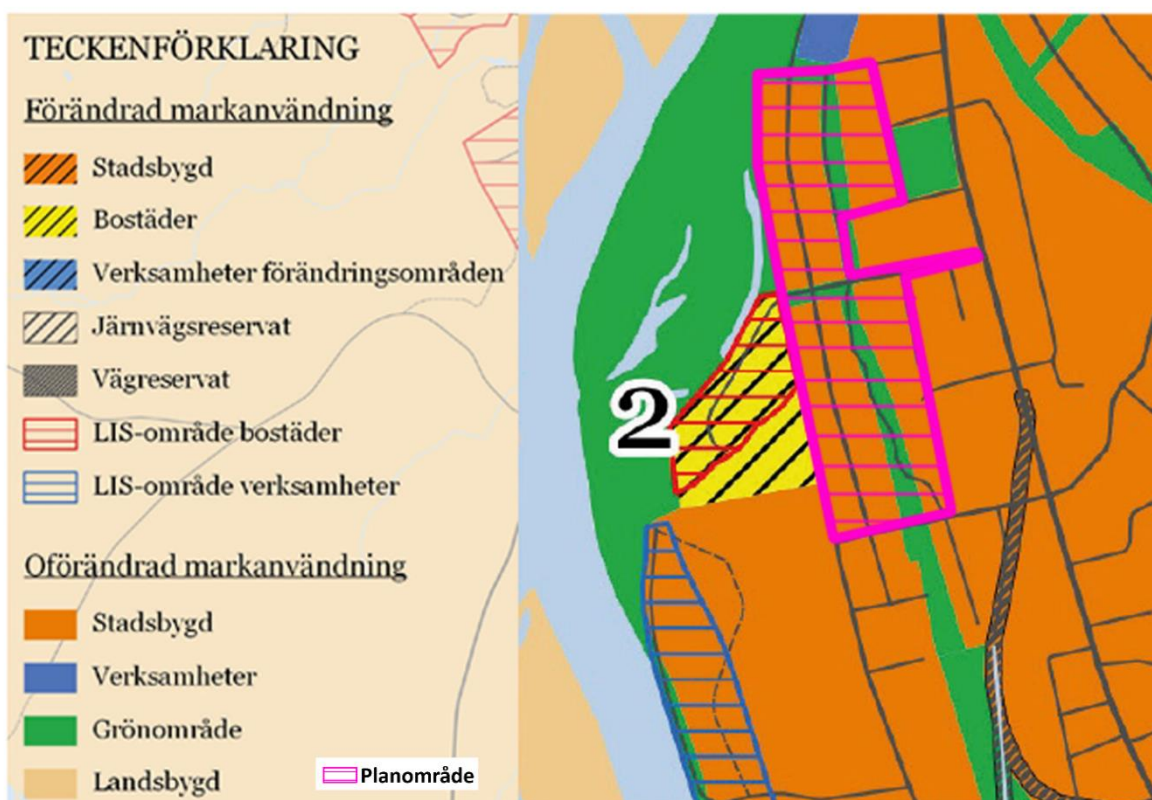
Inom planområdet anger översiktsplanen i huvudsak stadsbygd och ett genomgående grönstråk i det gamla vägreservatet. Strax väster om planområdet finns ett framtida bostadsområde och ett större grönområde utpekade (se Figur 3).

1.4.3 KOMMUNALA BESLUT I ÖVRIGT

Kommunstyrelsen beviljade planbesked den 31 maj 2016.



Figur 2 - Gällande byggnadsplan från 1958. Rosa linje anger ungefärlig plangräns.



Figur 3 - Utdrag ur gällande översiktsplan.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING

2.1.1 OMRÅDET IDAG

Området består idag i huvudsak av bostäder i form av småhusbebyggelse. Utöver bostäderna finns ett mindre område med småindustri som främst har använts som viltslakteri.

Bebyggelsen är av blandad art med en till två våningar och fasader av träpanel, tegel, eternitplattor eller puts. Merparten av byggnaderna är uppförda under 1950-talet.

Ett oexploaterat område i sydöstra delen samt det gamla vägreservatet består av natur med tallskog. Här finns flertalet stigar som används av både boende, besökare och förbipasserande.

2.2 NATUR, KULTUR OCH REKREATION

Genom området löper ett vägreservat som skonat marken från bebyggelse, sånär som på en anlagd väg i den norra delen. Reservatet utgör därmed ett sammanhängande grönstråk som sammanlänkar bebyggelsen.

I planområdets sydvästra del finns ett grönområde intill Villavägen som på grund av sin topologi inte lämpar sig för bebyggelse.

I väster gränsar planområdet mot ett större sammanhängande skogsparti intill älven, ett grönområde som löper längs hela tätortens västra gräns och här finns goda möjligheter till rekreation. Längs älvspromenaden finns ett antal anlagda utomhusgym och stigar som stimulerar ett aktivt liv.

2.3 RIKSINTRESSEN OCH OMRÅDESKYDD

2.3.1 RIKSINTRESSE TOTALFÖRSVAR MB KAP 3

Planområdet ligger i sin helhet inom område med särskilt behov av hindersfrihet på grund utav Älvdalens skjutfält samt lågflygningsområde.

2.3.2 RIKSINTRESSE FRILUFTSLIV MB KAP 3

I väster gränsar planområdet mot riksintresset Österdalälven mellan Kyrkbyn och Åsen-Rotälven (se Figur 4).

2.3.3 RIKSINTRESSE NATURVÅRD MB KAP 3

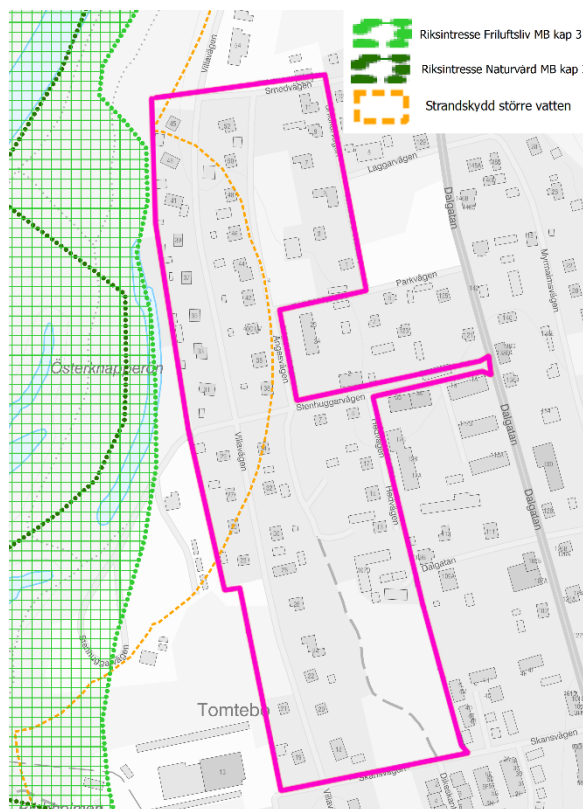
Strax väster om området finns riksintresset Åsen-Väsa (se Figur 4).

2.3.4 STRANDSKYDD

Planområdets nordvästra del omfattas delvis av strandskydd genererat av vattensamlingar i anslutning till Österdalälven (se Figur 4).

2.3.5 FORNLÄMNINGAR OCH KULTURMILJÖ

Inget identifierat.



Figur 4 - Riksintressen och strandskydd

2.4 STADS- OCH LANDSKAPSBILD

Planområdet innefattar en rutnätsstruktur med i huvudsak småhusbebyggelse. I väster gränsar ett gammalt industriområde samt ett större rekreationsområde i form av blandskog med vandringsstigar. I öster gränsar området mot en blandad bostadsbebyggelse med i huvudsak småhus och några flerbostadshus i 2–3 våningar i den södra delen.

Den västra delen av planområdet är utbyggt med ca 30 småhus och den mellersta och norra delen är bebyggt med ca 10–12 småhus.

Det gamla vägreservatet har resulterat i att ett grönstråk finns bevarat genom hela planområdet, även om det till viss del har anlagts en mindre väg. Den sydöstra delen av planområdet är oexploaterad och ger möjlighet till förtätning av bebyggelsen.

2.5 OFFENTLIG OCH KOMMERSIELL SERVICE

2.5.1 SKOLA OCH VÅRD

I dagsläget finns två förskolor inom gångavstånd från planområdet, Tallkotten och Gula villan. Grundskola finns ca 1 kilometer söder om planområdet och gymnasieskolan är belägen ca 1,5 kilometer sydost om området.

Älvdalens vårdcentral är belägen ca 500 meter öster om planområdet.

2.5.2 KOMMERSIELL SERVICE

I Älvdalens centrum, som ligger strax söder om planområdet, finns ett varierat utbud av kommersiell service. Strax öster om planområdet finns en närbutik.

2.6 GATOR OCH TRAFIK

Trafikmätningar har utförts på Villavägen, Ängesvägen, Parkvägen, Hedvägen och Stenhuggarvägen (se Tabell 1).

Tabell 1 - Trafikmätningar

Väg	Mätperiod	ÅDT
Villavägen (norra)	2018-10-29 – 2018-11-05	185
Villavägen (södra)	2018-11-05 – 2018-11-12	284
Stenhuggarvägen	2018-11-12 – 2018-11-19	54
Ängesvägen (norra)	2019-03-04 – 2019-03-11	31
Ängesvägen (södra)	2018-10-22 – 2018-10-29	53
Parkvägen	2019-05-28 – 2019-06-04	252
Hedvägen	2020-05-04 – 2020-05-11	94

Mätningen på Parkvägen visar på oväntat höga siffror som inte reflekteras av trafikmängden på angränsande vägar. Trafikmätaren registrerade en måttligt ökad andel motorcykeltrafik under tisdagen och en mycket stor mängd motorcyklister under torsdagen vilket har påverkat det slutgiltiga resultatet. Förklaringen till detta torde vara att den lokala mopedklubben haft träff under torsdagen och att ett antal medlemmar passade på att köra även under den solskensberikade tisdagen.

2.6.1 BILTRAFIK

Inom planområdet finns sju gator för biltrafik. Smedvägen, Parkvägen och Stenhuggarvägen kan anses vara matargator som ansluter planområdet till Dalgatan och riksväg 70. Övriga utgör lokalgator som försörjer småhusfastigheterna.

Villavägen har en beräknad årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på 284 fordon och lider i viss utsträckning av genomfartstrafik. I övrigt bedöms området vara lågt trafikerat.

2.6.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Inom planområdet saknas idag infrastruktur för oskyddade trafikanter. Motorfordon, fotgängare och cyklister tvingas samsas om utrymmet på gatorna. Samtidigt finns det en målpunkt för barn och unga i Norra lekparken som ligger strax öster om planområdets nordliga delar. Det gamla vägreservatet kan även ses som ett spontant stråk in mot centrum samt sim- och ishall.

2.6.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Området trafikeras inte av någon kollektivtrafik. Närmaste busshållplats är belägen invid riksväg 70 ca 100 meter öster om planområdet. Knytpunkt för kollektivtrafik finns vid Älvdalens busstation som är belägen ca en kilometer söder om planområdet.

2.6.4 PARKERING

Det finns ingen allmän parkering inom planområdet. Parkering sker inom respektive fastighet.

2.7 GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Marken inom planområdet är av isälvsediment och gruskaraktär med ett uppskattat jorddjup på 5–50 meter. Berggrunden består av granit och trakytoïd-ryolit.

2.8 HYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN

Planområdet är beläget på ett grundvattenmagasin i jordlager (J1) med uttagsmöjligheter på 5–25 liter per sekund.

2.9 HÄLSA OCH SÄKERHET

2.9.1 MARKFÖRORENINGAR

Enligt Länsstyrelsens planeringsunderlag finns det inom planområdet två punkter med potentiella föroreningar i marken. Punkterna är belägna på befintliga, bebyggda småhusfastigheter. Punkterna är inte riskklassade.

2.9.2 RADON

Markradonhalten inom planområdet ligger mellan låg och måttlig (se Figur 5).

2.9.3 RAS OCH SKREDRISK

Planområdet är beläget på erosionsbenägen jordart. Området har dock varit bebyggt i över femtio år utan någon dokumenterad incident.

2.9.4 BULLER

Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader som trädde i kraft den 1 juni 2015 innehåller riktvärden för buller utomhus från spår-, väg och flygtrafik vid bostadsbyggnader. Riktvärdena berör endast ljudnivåer utomhus och påverkar inte det



Figur 5 - Markradonhalten inom planområdet

befintliga regelverk gällande ljudnivåer inomhus. Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om sådan ska anordnas i anslutning till byggnad.

Om bullret vid en bostadsbyggnadsfasad ändå överskrider bör en skyddad sida uppnås där bullret uppgår till högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå mellan 22:00 och 06:00 uppgår till högst 70 dBA vid fasad och som minst hälften av bostadsrummet är vända mot.

Enligt Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller bör den ekvivalenta ljudnivån inte överskrida 30 dBA och den maximala ljudnivån inte överskrida 45 dBA i bostadsrum.

Genom Boverkets beräkningsmall "Hur mycket bullrar vägtrafiken" har beräkningar genomförts. Uppskattningen visar att ekvivalent ljudnivå vid fasad ligger mellan cirka 40-50 dBA. Inga bullerproblem har identifierats.

2.9.5 FARLIGT GODS

Riksväg 70 är rekommenderad transportled för farligt gods och löper ca 130 meter öster om planområdet.

2.9.6 ÖVERSVÄMNING

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har tagit fram en kartering över Dalälvens högsta beräknade flöde (se Figur 6).

Planområdet ligger inte inom översvämningskänsligt område. Det klarar såväl 100-årsregn som 200-årsregn tack vare en anlagd skyddsvall som löper längs älven.

2.9.7 INSATSTID

Insattiden för räddningstjänsten är 10 minuter.

2.9.8 BRANDVATTENFÖRSÖRJNING

Inom planområdet finns fyra brandposter, vilka bedöms ge god tillgång till brandvatten i händelse av brand.



Figur 6 -Dalälvens högsta beräknade flöde. MSB (2013).

3 PLANFÖRSLAG

3.1 BEBYGGELSE

Planförslaget innebär att ett antal befintliga småhusfastigheter ges möjlighet att köpa till kompletterande markbitar. Tillkommande bebyggelse kommer i huvudsak omfatta tillbyggnader och komplementbyggnader till befintliga småhus. Den befintliga småindustrin ges möjlighet att expandera främst söderut, men även i viss mån västerut och norrut.

Sydöstra delen av planområdet hör till tätortens mer centrala delar och här föreslås ny sammanhållen bebyggelse i 2–3 våningar. Bebyggelsen kompletterar befintlig rutnätstruktur och genom att placera husens långsida parallellt med gatan förtydligas detta ytterligare (Se Figur 7).

Området har en byggrätt på ca 4000 kvadratmeter bruttoarea och bedöms rymma upp till 50 lägenheter. Det relativt centrala läget motiverar möjlighet till en blandad funktion och därför föreslås handel och kontor komplettera bostäderna. Vid eventuell etablering av handel skall denna inrymmas i markplan för att uppnå bra tillgänglighet.



Figur 7 - Flygperspektiv över planområdet med exempel på föreslagen bebyggelse väster om Hedvägen.

3.2 OFFENTLIG OCH KOMMERSIELL SERVICE

Planförslaget medger viss detaljhandel och kontor. För övrigt bedöms befintligt serviceutbud möta det framtida behovet.

3.3 GRÖNSTRUKTUR

3.3.1 NATUR

Den oexploaterade marken i det gamla vägreservatet bevaras i stor utsträckning som naturmark och bildar även fortsättningsvis ett sammanhängande grönstråk. Anslutning till norra lekparken i öster utgörs av tidigare Parkvägen. Intill stenhuggarvägen finns även en anslutning till grönområdet i väster. Intill Skansvägen i söder lämnas en buffert av naturmark med anslutning till grönområdet i väster. Tidigare Smedsvägen utgör en anslutning mellan grönområdet i väster och bostadsområdet vid Snickarvägen.

3.3.2 STRANDSKYDD

Planförslaget innebär ett upphävande av strandskyddet inom kvartersmark och allmän plats. Området som avses är idag redan ianspråktaget av befintlig bebyggelse (se Figur 8). Upphävandet av strandskydd vid befintlig bebyggelse görs i linje med Miljöbalken kap 7 §18 c, p 1.

3.4 GATOR OCH TRAFIK

3.4.1 BILTRAFIK

Planförslaget innebär att Ängesvägen samt delar av Parkvägen och Smedsvägen stängs för biltrafik. Detta görs främst för att göra plats för planerade gång- och cykelvägar men också för att det inte kan anses hållbart med så många gator i förhållande till antalet bostäder. Varken ur ekologiskt, ekonomiskt eller socialt perspektiv är det rimligt att ha lokalgata på båda sidor om en enskild rad med småhusfastigheter.

Biltrafik kommer enligt planförslaget att förvisas till huvudgatan Stenhuggarvägen samt lokalgatorna Villavägen, Hedvägen och Snickarvägen.

3.4.2 PARKERING

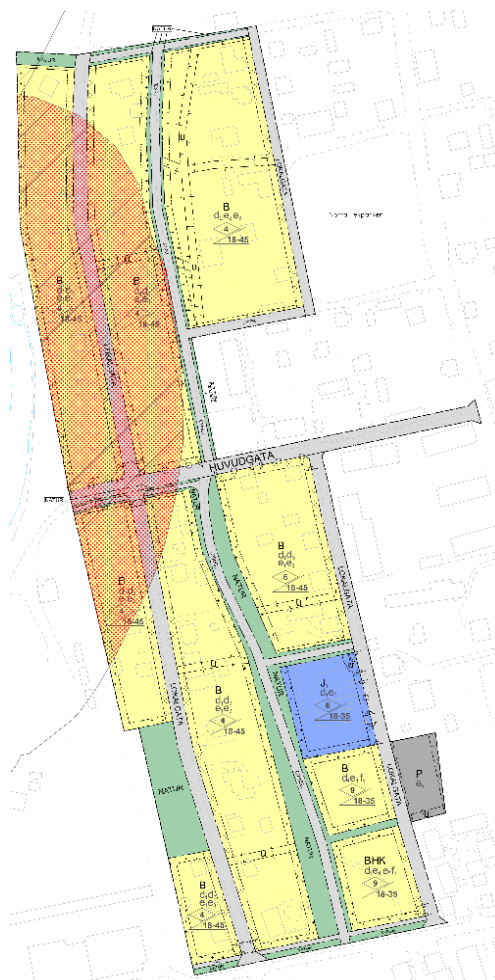
Parkering sker i huvudsak inom respektive fastighet. För exploatering i den sydöstra delen av planområdet finns ett område avsatt för parkering på östra sidan om Hedvägen.

3.4.3 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

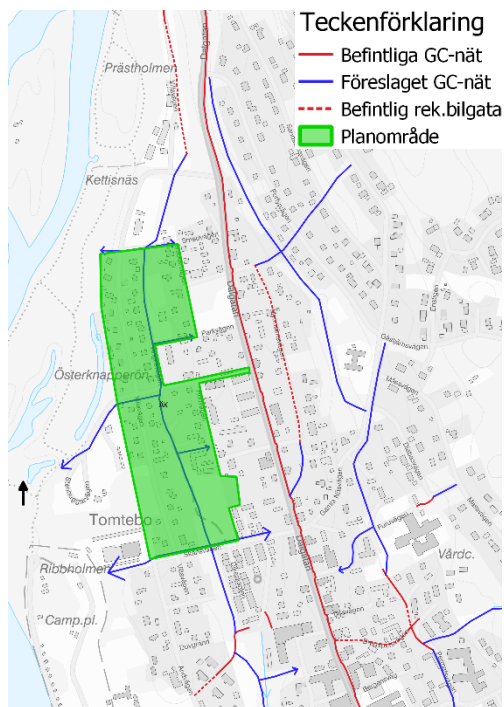
Planförslaget innehåller en sammanhängande gång- och cykelväg som löper genom hela planområdet, från Smedvägen i norr till Skansvägen i söder. Detta utgör en etapp av ett framtida huvudstråk som är tänkt att löpa genom hela tätorten, se Figur 9. Bivägar ansluter gång- och cykelvägen till bostadsområden, lekpark och grönområde.

Gång- och cykelstråket möjliggör för människor och djur att förflytta sig inom bebyggelsen utan att behöva dela utrymme med motorfordon. Därför föreslås mopedförbud föreligga på dessa vägar.

För att bjuda in människor till att använda gång- och cykelvägarna året om är det av stor vikt att vägarna är belysta och att omgivande naturmark underhålls kontinuerligt, både ur estetiskt- och trygghetsperspektiv.



Figur 8 - Röd yta anger strandskydd som upphävs inom kvartersmark och allmän plats.



Figur 9 - Översiktlig kartbild med befintliga och möjliga sträckningar för gång- och cykelvägnätet.

3.5 TEKNISK FÖRSÖRJNING

3.5.1 EL

Området är anslutet till Ellevios ledningsnät. Ledningar behöver flyttas om de riskerar att skadas, det åligger exploitören att initiera och bekosta flytt av ledningar.

3.5.2 UPPVÄRMNING

Respektive fastighet ansvarar för sin egen uppvärmning, fossilfri uppvärmning bör eftersträvas. Fjärrvärme finns till viss del utbyggt i området. Vid anläggande av jordvärme ska slingorna placeras på den egna fastigheten, detsamma gäller vid anläggning av energihål för bergvärme.

3.5.3 VATTEN OCH AVLOPP

Kommunalt vatten och avlopp finns utbyggt inom planområdet. Ny bebyggelse ska anslutas till det kommunala VA-nätet. Mjågens ARV har tillstånd för en maximal kapacitet på 7000 pe (personequivallenter), belastningen uppskattas ligga på ca 5500 pe i dagsläget. Detaljplanen bedöms medföra en ökad belastning på reningsverket motsvarande ca 100 pe, vilket innebär att den totala belastningen ökar till ca 5600 pe.

3.5.4 AVFALLSHANTERING

För småhusbebyggelsen sker hämtning av avfall vid respektive fastighetsgräns. Vid den nya bebyggelsen i sydöstra delen bör uppsamlingskärl samlokaliseras för en effektivare hantering, en mindre byggrätt för sådant ändamål finns på parkeringsområdet.

3.5.5 STADSNÄT

Kommunalt fibernät finns utbyggt i området och anslutningspunkter för nytillkomna fastigheter upprättas i takt med att området exploateras.

3.6 DAGVATTENHANTERING

Dagvatten är regn- och smältvatten som tillfälligt rinner ovanpå markytan. Hårdgjorda ytor försvårar för dagvatten att infiltreras i marken. Det kan skapa problem vid skyfall eller snösmältning. Allmän plats består i huvudsak av naturmark som har goda förutsättningar att infiltrera dagvatten. Här bedöms befintlig vegetation klara av stora mängder dagvatten.

Planförslaget innehåller till största del bostadsmark där dagvattnet skall hanteras inom den egna fastigheten, ansvaret ligger på respektive fastighetsägare.

I projekteringskedet av Hedvägens förlängning bör dagvattensituationen särskilt beaktas.

Vid exploatering inom de nytillkommande fastigheterna i planområdet sydöstra del, bör dagvatten beaktas i projektering. Då särskilt vid placering och utformning av parkeringar och annan hårdgjord yta. Alternativa ytmaterial bör övervägas och asfalt endast användas i begränsad utsträckning.

3.7 HÄLSA OCH SÄKERHET

3.7.1 MARKFÖRORENINGAR

Ansvar för dokumenterade markföroreningar inom befintlig småhusfastighet ligger hos respektive fastighetsägare. Vid bygglovspliktiga åtgärder inom dessa fastigheter ska föroreningarnas påverkan beaktas.

3.7.2 RADON

Radonhalten i marken bedöms inte vara begränsande för befintlig och nytillkommande bebyggelse.

3.7.3 ÖVERSVÄMNING

Planområdet ligger inte inom översvämningskänsligt område. Det klarar såväl 100-årsregn som 200-årsregn tack vare en anlagd skyddsvall som löper längs älven. Utifrån MSB:s kartering över Dalälvens högsta beräknade flöde bedöms höga vattenflöden inte vara något problem för planområdet.

3.7.4 BULLER

Planförslaget bedöms inte medföra några bullernivåer som överstiger aktuella gränsvärden.

3.7.5 FARLIGT GODS

På ett avstånd mellan 70 och 150 meter från en rekommenderad transportled för farligt gods kan de flesta typer av markanvändning placeras utan särskilda åtgärder och analyser.

3.7.6 INSATSTID

Gällande insatstid för räddningstjänsten bedöms erforderlig för föreslagen bebyggelse.

3.7.7 BRANDVATTENFÖRSÖRJNING

De befintliga brandposterna inom planområdet bedöms tillgodose nödvändig tillgång till brandvatten. Brandpost som ligger på kvartersmark får ej övertäckas och åtkomst till denna får ej försvåras.

4 DETALJPLANENS KONSEKVENSER

4.1 BEHOVSBEDÖMNING

Behovsbedömningen visar på att planförslaget har en marginell miljöpåverkan. Detta tillsammans med aspekten att planen redan till största del är genomförd, gör att Älvdalens kommun bedömer att det inte krävs någon miljökonsekvensbeskrivning för planförslaget, se bilaga 1.

4.2 MILJÖKONSEKVENSER

4.2.1 FÖRENLIGHET MED 3, 4 OCH 5 KAP MB

Miljöbalkens 3:e kapitel anger grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden, det 4:e kapitlet anger särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet och det 5:e kapitlet anger miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsförvaltning.

Älvdalens kommuns bedömning är att detaljplanen inte påverkar dessa hushållningsbestämmelser, miljö kvalitetsnormer eller miljö kvalitetsförvaltning i någon omfattning som gör att den skulle vara oförenlig med dessa. Kommunen anser således att detaljplanens innehåll är förenligt med 3, 4 och 5 kapitlet i miljöbalken.

4.2.2 NATUR OCH VATTENOMRÅDEN

Planförslaget kan antas medföra en ökning av rörelse i naturområdena med anledning av utbyggnaden av gång- och cykelväg. Ökningen bedöms ej medföra några negativa konsekvenser för vare sig natur- eller vattenområden.

4.2.3 TRAFIK

När Ängesvägen, Smedvägen och anknytande del av Parkvägen stängs för motortrafik kan det medföra en generellt minskad trafikmängd inom planområdet. Detta eftersom motortrafikanter i stället förväntas åka längs RV 70/Dalgatan när dessa vägar stängs, vilket leder till både minskade luft- och ljudföroreningar i området. Det kan däremot också leda till att fordon i stället väljer att färdas vidare längs Villavägen som ett alternativ till Dalgatan, då kan åtgärder för att motverka eller förbjuda genomfartstrafik vara aktuella.

Hedvägens utbyggnad mot Skansvägen bedöms medföra en generellt minskad trafikmängd på Villavägen då den kan agera avlastande. Trafikmängden på Hedvägen kan förväntas öka något men beräknas inte leda till några problem ur luft- och ljudföroreningsperspektiv, även här kan åtgärder för att motverka genomfartstrafik vara aktuella. Trafikmängden förväntas öka något på Skansvägen i takt med att nyttillkommande bebyggelse för bostäder och handel uppförs. Att trafikmängden flyttas från lokalgatorna till Skansvägen är positivt eftersom Skansvägen är en huvudgata där separation av motorfordon och oskyddade trafikanter planeras möjliggöras i ett senare skede.

I ett längre perspektiv förväntas resultatet bli att människor väljer alternativa färdvägar som exempelvis att gå eller cykla i större utsträckning till följd av de förbättrade förutsättningarna.

4.2.4 RIKSINTRESSEN OCH SKYDDADE OMRÅDEN

Planförslagets inverkan på riksintressena bedöms som liten eller obefintlig. Planförslaget medger inga höga objekt som skulle kunna hamna i konflikt med lågflygningsområdet eller skjutfältets hindersfria område.

Planförslaget kan antas medföra en ökning av rörelse i riksintresseområdet för friluftsliv och naturvård med anledning av utbyggnaden av gång- och cykelväg. Ökningen bedöms ej medföra några negativa konsekvenser för något av riksintressena.

Strandskyddets upphävande bedöms inte ha några negativa konsekvenser i praktiken eftersom området redan är ianspråktaget.

4.2.5 LANDSKAPSBILD

Planförslaget bedöms inte medföra några påtagliga konsekvenser på landskapsbilden.

4.2.6 HÄLSA OCH SÄKERHET

Föreslagna gång- och cykelvägar kan förhoppningsvis medföra en ökning av andelen gång- och cykelresor och därmed bidra till bättre folkhälsa.

Genom att separera skyddade och oskyddade trafikanter uppnås bättre trafiksäkerhet i området.

4.3 EKONOMISKA KONSEKVENSER

4.3.1 SAMHÄLLSEKONOMI

Planförslaget bedöms medföra positiva effekter ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Detta med hänsyn till den ökade framkomligheten som uppstår för bilar, cyklister och fotgängare i och med att de inte längre behöver dela utrymme i samma utsträckning. Därtill bidrar planförslaget till bättre trafiksäkerhet som även det är samhällsekonomiskt gynnsamt.

Utöver detta ger planförslaget bättre möjligheter för transporter med cykel eller till fots. Detta kan bidra till positiva effekter på folkhälsan med minskade vårdkostnader som följd.

En förtätning av bebyggelsen innebär ett effektivare nyttjande av infrastruktur exempelvis i form av vatten- och avloppssystem eller el- och fibernät.

4.3.2 GATUHÅLLNING

Genom att stänga Ängesvägen och Parkvägen för biltrafik så uppnås en effektivare gatuhållning i området. Visserligen kräver även en gång- och cykelväg underhåll och snöröjning med mera, men sett till slitage och snömängd så innebär det i förlängningen en minskad ekonomisk belastning.

Gång- och cykelvägnätet i Älvdalens tätort är under uppbyggnad och det är därmed inte alltid sammanhängande. Innan nätet byggts samman så kan detta innebära något högre kostnader vid gatuhållning och snöröjning. På längre sikt, i takt med att nätet byggs ut och sammanlänkas, kommer kostnaderna att minska.

4.4 SOCIALA KONSEKVENSER

Planförslaget antas medföra positiva sociala konsekvenser. Utbyggnaden av gång- och cykelväg leder till bättre tillgänglighet för oskyddade trafikanter samtidigt som man uppnår en bättre social miljö i bostadsområdet till följd av begränsad biltrafik och bättre möjlighet till spontana möten. Gång- och cykelvägnätet ger även bättre förutsättningar för dem som inte har tillgång till bil att nå sina målpunkter.

4.4.1 BARNKONSEKVENSER

Planförslaget bedöms bidra positivt till att bestämmelserna i barnkonventionen efterlevs. Bland annat möjliggör planförslaget att barn i större utsträckning kan färdas säkert mellan hemmet och olika målpunkter utan vuxet sällskap.

Detta kan antas bidra till stärkt identitet och medborgarskap samtidigt som det skapar bättre möjligheter för barn att delta i föreningar eller andra fredliga sammankomster. Med målpunkter som bland annat lekparker och rekreationsområden skapar planförslaget bättre förutsättningar för barnen att utöva sin rätt till lek, vila och fritid.

4.5 FASTIGHETSKONSEKVENSER

4.5.1 UTÖKNING AV SMÅFASTIGHETER

Älvdalens kommun kommer att erbjuda fastighetsägare att köpa kompletterande markområden där det är möjligt, se blåmarkerade områden i Figur 10. Sammanlagd areal beräknas till ca 10 290 m².

4.5.2 NYA FASTIGHETER

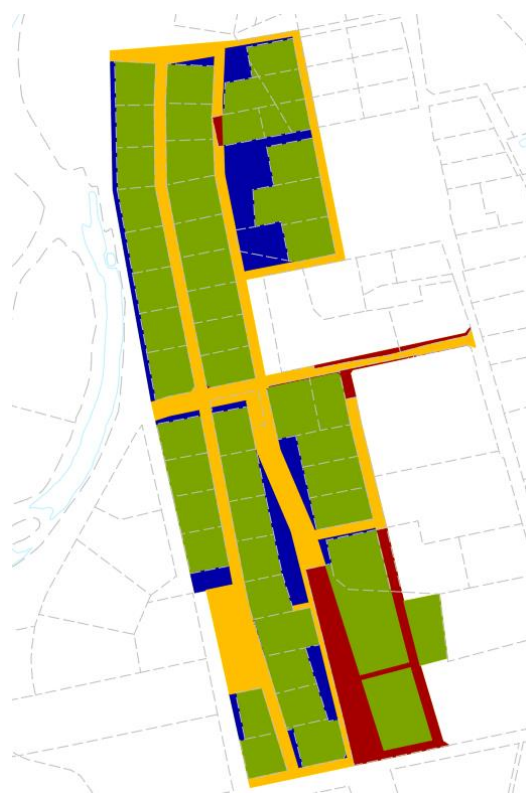
Inom Älvdalens Kyrkby 8:4 finns möjlighet att stycka av 2–4 fastigheter för flerbostadshus, kontor och handel.

4.5.3 INLÖSEN AV ALLMÄN PLATS

Kommunen äger i princip all mark för allmän plats men på några områden kan bli aktuellt för inlösen enligt PBL 6 kap 13 §, se rödmarkerade områden i Figur 10. Sammanlagd areal beräknas till ca 7 060 m².

4.5.4 STÄNGNING AV UTFARTER

De fastigheter som idag har utfart mot den föreslagna cykelvägen kommer, efter planförslaget har vunnit laga kraft, att få ett föreläggande om att stänga denna i enlighet med PBL 11 kap 23 §. Detsamma gäller för de fastigheter som har möjlighet att ha utfart till lokalgata men som idag har utfart till huvudgata. Läs mer under avsnitt 5.3.2 - Inlösen och ersättning.



Figur 10 – Bilden visar kvartersmark (grön), utökning av kvartersmark (blå), allmän plats (gul) och inlösbar allmän plats (röd).

5 GENOMFÖRANDE

5.1 ORGANISATORISKA FRÅGOR

5.1.1 TIDPLAN FÖR GENOMFÖRANDE

- Försäljning och fastighetsreglering kommer att genomföras snarast efter att planen vunnit laga kraft.
- Gång- och cykelvägen planeras anläggas under 2023.
- Byggnation inom den oexploaterade kvartersmarken i sydöstra delen av planområdet är vid detaljplanens framtagande inte projekterad eller tidsatt.
- Anläggandet av fortsättningen på Hedvägen påbörjas senast i samband med bygglovsprövning för ovan nämnda kvartersmark.
- Inlösen sker löpande.

5.1.2 ANSVARSFÖRDELNING

Älvdalens kommun ansvarar för anläggande och inlösen av allmän plats.

5.1.3 HUVUDMANNASKAP

Älvdalens kommun är huvudman för allmän plats.

5.1.4 GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden är 10 år från det att detaljplanen vunnit laga kraft.

5.1.5 AVTAL

Ett exploateringsavtal behöver inte upprättas för detaljplanens genomförande.

5.2 FASTIGHETSFRÅGOR

Älvdalens kommun ansvarar för att initiera en gemensam Lantmäteriförrättning där de som önskar utöka sina fastigheter kan ingå, erhållande part svarar då för sin andel av förrättningskostnaden. Avstyckningen av nya de nya fastigheterna från Älvdalens Kyrkby 8:4 kan ingå om så bedöms lämpligt av mark- och exploateringsansvarig på Älvdalens kommun. I så fall svarar fastighetsägaren för sin andel av förrättningskostnaden. Annars ansvarar fastighetsägaren själv för att initiera och bekosta fastighetsbildning.

Parter eller åtgärder som kan medföra oskäligt dröjsmål för förrättningens genomförande bör exkluderas från den gemensamma förrättningen, dessa kan brytas loss till separata fastighetsbildningsärenden. Den som köper till mark vid ett senare tillfälle ansvarar själv för att fastighetsbildning sker.

5.3 EKONOMISKA FRÅGOR

5.3.1 PLANEKONOMI

Kostnader för VA- och fiberutbyggnad bärs av respektive anläggnings- och anslutningsavgifter.

Anläggandet av lokalgata samt gång- och cykelväg kräver anspråk i investeringsbudget då uppskattade intäkter från bygglovsavgifter samt försäljning av småhusmark inte är tillräckliga för att bära hela kostnaden.

Sammantaget bedöms planförslaget ha en god genomförbarhet.

5.3.2 INLÖSEN OCH ERSÄTTNING

De fastigheter som föreläggs att stänga utfarter kommer enligt PBL 14 kap 3 § ha rätt till ersättning för den skada som föreläggandet medför. Enligt PBL 15 kap 5§ skall den drabbade ha väckt talan om ersättning senast inom två år från den dag som beslutet om föreläggandet vann laga kraft.

6 MEDVERKANDE

Framtagandet av planförslaget har skett på Samhällsenheten vid Älvdalens kommun.

Medverkande tjänstepersoner har varit:

Mattias Estenberg	Planarkitekt
Johan Olsson	Planarkitekt

7 BILAGOR

- Bilaga 1 – Behovsbedömning