

Handläggare
Eva Djupfors
0480-45 00 00

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

Ärendebeteckning
2015-2663

1(60)

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

Planbeskrivning - Antagandehandling



Planområdets läge i Kalmar kommun, markerat genom röd cirkel.

Beslut:

Godkänd i SBN 2022-03-24 § 41
Antagen av KF 2022-04-25 § 86
Vunnit laga kraft 2022-05-30 /ED

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



Kalmar kommun
SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET



Planbeskrivningens innehåll

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

Planhandlingar

Planhandlingarna består av:

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

Till planen hör också:

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

Medverkande tjänstepersoner

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

Eva Djupfors

Landskapsarkitekt, Vatten och Samhällsteknik AB

Sammanfattning

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

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

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

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

Planförslaget handläggs enligt utökat planförfarande.

Inledning

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

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

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

Syfte med detaljplanen

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

Bakgrund

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

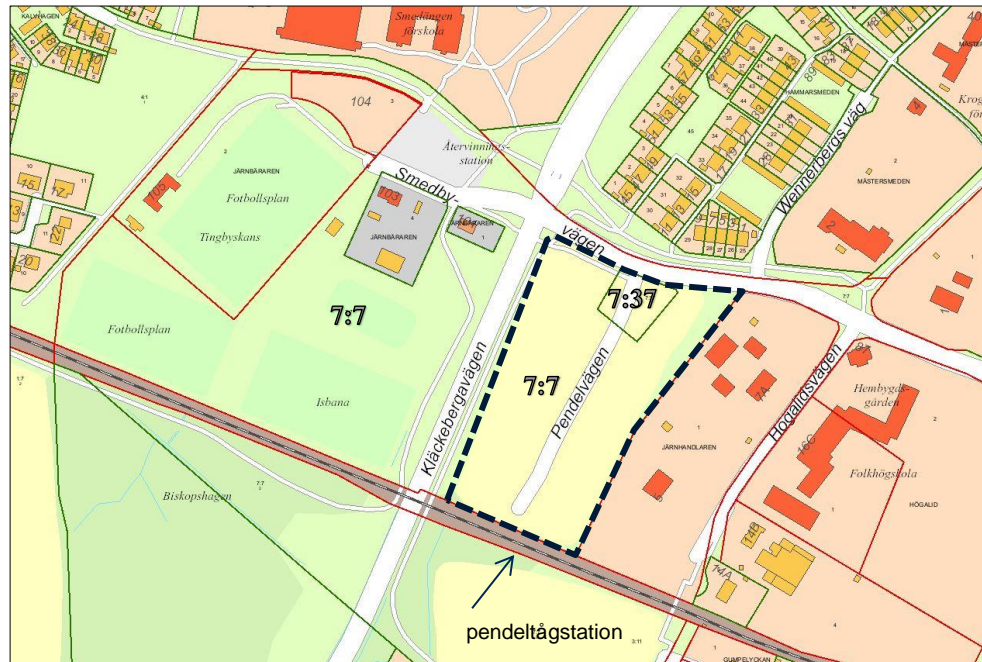
På uppdrag av Samhällsbyggnadskontoret tog Sweco 2006 fram ett planprogram för området kring Högalidsvägen i Smedby. Nu aktuellt detaljplaneområde pekas i planprogrammet ut som möjligt förtättningsområde samt möjlig placering för en framtida pendeltågstation.

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

Sedan placeringsanalysen togs fram har:

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

Plandata



Nu aktuellt planområde markerat med svart streckad linje, fastighetsgränser markerade med röda och gröna linjer.

Planområdets läge

Nu aktuellt planområde ligger i Smedby samhälle i direkt anslutning till Smedby pendeltågstation.

Planområdets areal

Detaljplaneområdet är cirka 2,5 ha stort.

Markägoförhållanden

Fastigheterna Dörby 7:37 och berörd del av fastigheten Dörby 7:7 ägs av Kalmar kommun.

Planförfarande och tidsplan

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

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

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

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

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

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

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



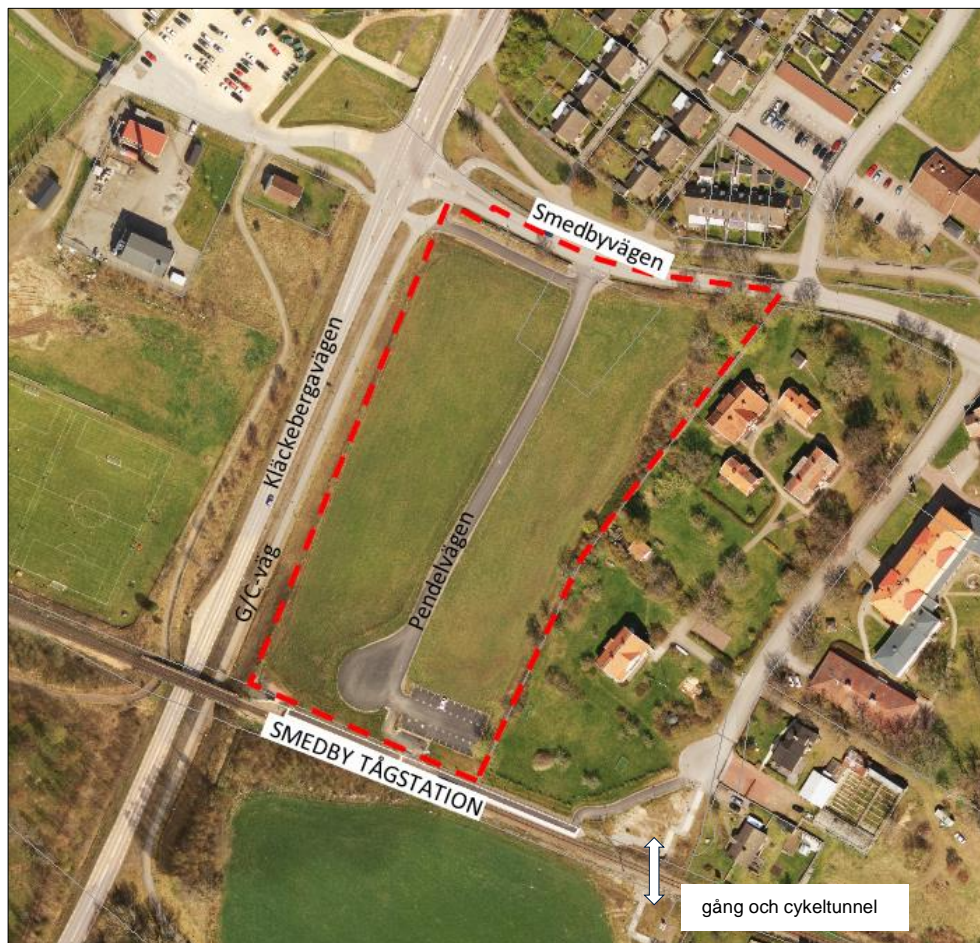
Nuläge

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

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

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

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



Nu aktuellt planområde markerad med röd, streckad linje.

Gällande detaljplaner och planprogram

Gällande detaljplaner

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

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

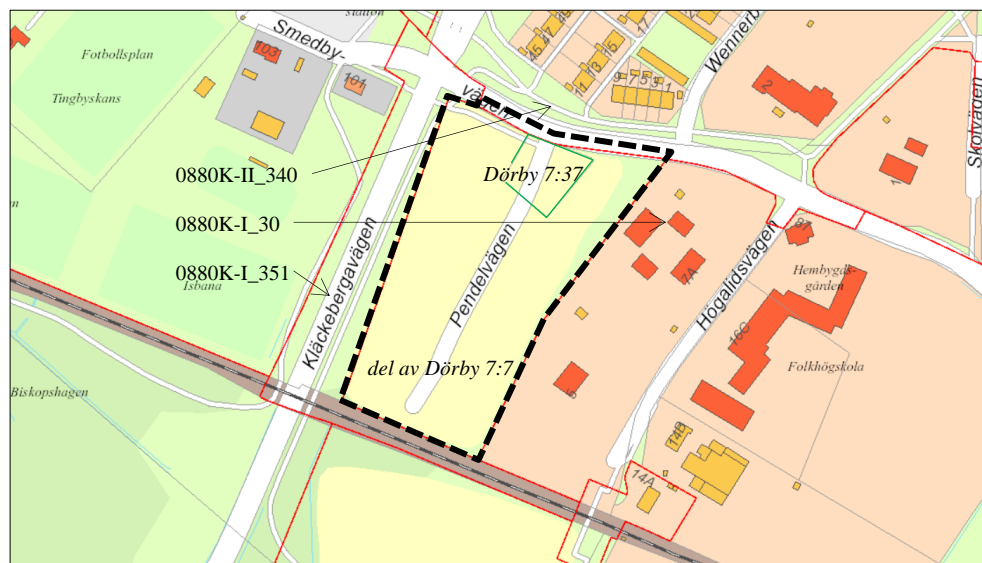
Området som berörs ligger längs med Smedbyvägen och är planlagt som *Park eller plantering* samt *Gata*.

Angränsande planer är:

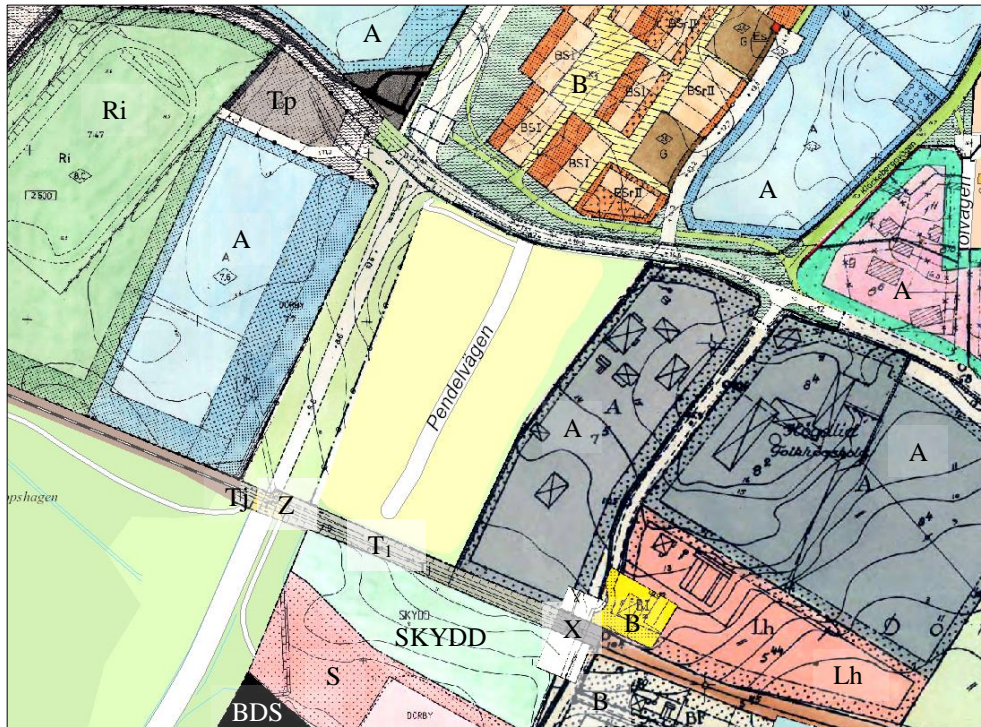
- (0880K-II_30) Förslag till byggnadsplan för Smedby stationssamhälle i Dörby kommun av Kalmar län. Fastställd 1957-01-25.
- (0880K-I_351) Förslag till stadsplan för södra delen av nya Kläckebergavägen väster om Smedby, Kalmar kommun. Fastställd 1975-12-01.

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

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



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



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

Gällande planbestämmelser i de angränsande detaljplanerna.

Planprogram

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

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

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

Placeringsanalys – Smedby nya stationsområde

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

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

Socioekonomiska förutsättningar

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

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

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

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

¹ Statistiska centralbyrån, 23 mars 2021.

Tillgänglighet

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

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

Se även kartbild sida 9.

Trygghet

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

Barnperspektivet

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

Mark- och vattenförhållanden

Topografi

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

Vatten

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

Geoteknik

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

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

Föroreningar i mark

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

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

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

Natur och kultur

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

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

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

³ Littorinahavet 6 000 – 10 000 före Kristus.

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

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

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

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

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

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

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

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

Bebyggelse

Inom planområdet finns ingen bebyggelse.

Service

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

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

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

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

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

Infrastruktur

Trafik och parkering

Trafik och parkering inom planområdet

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

Trafik i anslutning till planområdet

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

Se även översiktsbild sidan 9.

Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten

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

Dagvatten

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

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

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

El- Tele

Planområdet ingår i E.ONs elnätsområde.

Inom planområdet finns följande el- och teleledningar:

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

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

Värme

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

Avfall

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

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

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

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

Störning och risk

Ljud

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

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

3 § Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

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

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

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

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

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

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

Markvibrationer och stomljud

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

Markvibrationer

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stomljud

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

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

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

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

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

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

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

Radon

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

Skyddsrum

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

Översvämningsrisk

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

Lokalt värmeverk, Kalmar Energi

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

Kläckebergavägen

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

Spårområdet

Farligt gods

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

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

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

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

Enligt Trafikverket ska följande säkerhetsavstånd hållas till spårmit:

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



Ett Krösatåg vid pendeltågstationen i anslutning till planområdet.

Spårspring

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

Planförslag

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

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



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

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

Ärendebeteckning
2015-2663

23(60)

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

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



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

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

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



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

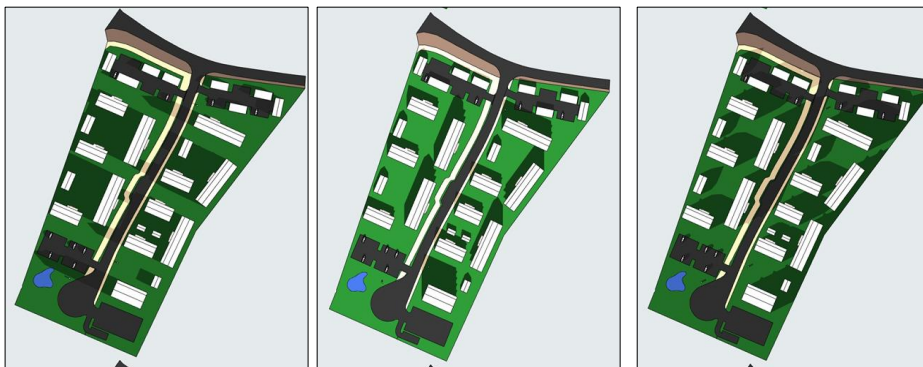
Parallellt med planarbetet har det tagits fram en volym- samt skuggstudie som baseras på dispositionsskissen från L-arkitekter 2018-12-02. Skuggstudien redovisar skuggutbredningen klockan 08.00, 12.00 samt 16.00 för vårdagsjämnning, sista juni samt höstdagsjämnning.



Vårdagsjämnning klockan 08.00, 12.00 och 16.00.



Sista juni klockan 08.00, 12.00 och 16.00.



Höstdagsjämnning klockan 08.00, 12.00 och 16.00.



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



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

Ändrade mark- och vattenförhållanden

Geoteknik

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

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

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

Natur och kultur

Stads- och landskapsbild

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

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

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

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

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

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

Stenmurar

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

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

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

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

¹³ Se Länsstyrelsens ärendenummer 521-3879-2019.

Ny bebyggelse

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

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

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

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

Variation föreslås åstadkommas genom:

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

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

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

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

Tillgänglighet och infrastruktur

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

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

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

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



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

Ny service

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

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

Förändring av teknisk försörjning

Dricks- och spillvatten

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

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

Dagvatten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El- Tele

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

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

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

Värme

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

Avfall

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

Behov av åtgärd mot störning och risk

Radon

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

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

Magnetfält

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

Ljud

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

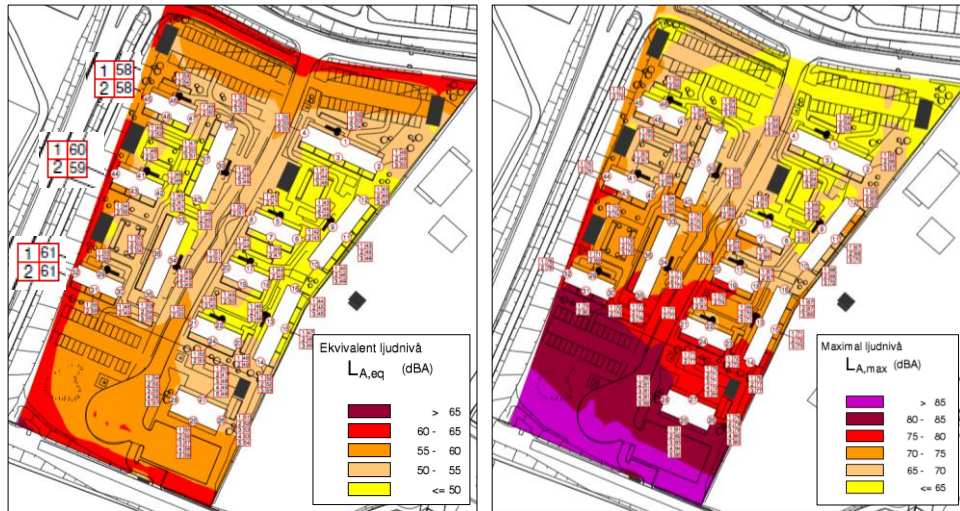
Utförande:

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

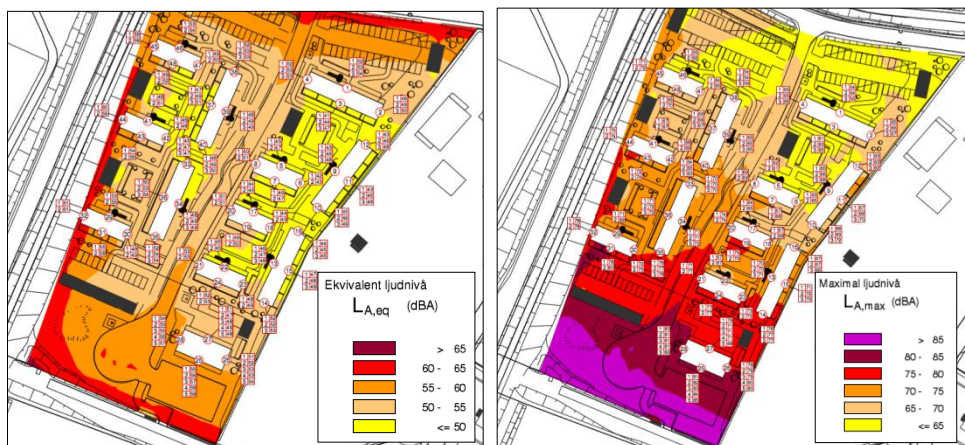
Inte endast vid planläggning utan även i ärenden om bygglov och i ärenden om förhandsbesked ska Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i 2 kap. 6 § plan- och bygglagen (2010:900) är uppfyllt.

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

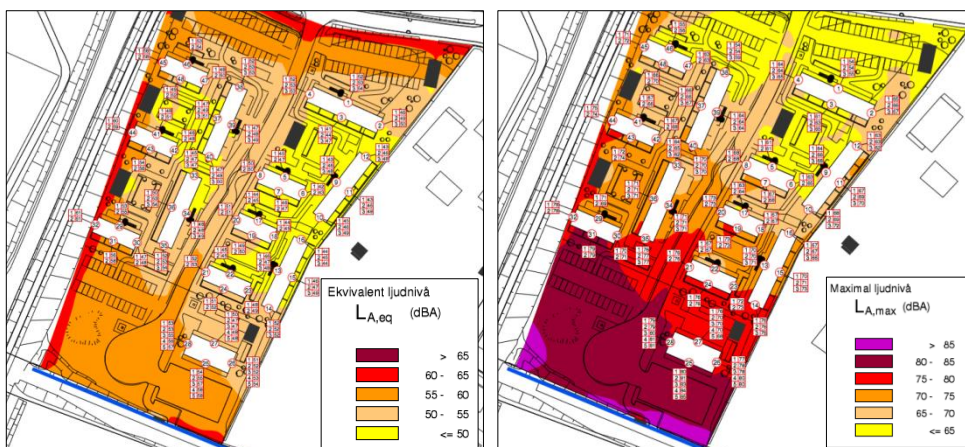
¹⁸ Dörby 7:7, m.fl. i Smedby, Kalmar kommun, Trafikbullerutredning, Soundcon 18-12-11.



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



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



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

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

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

Markvibrationer och stomljud

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

I plankartan anges följande planbestämmelse:

Utförande

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

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

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

Markvibrationer

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

¹⁹ vägd vibrationshastighet enligt SS 460 48 61.

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

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

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

Stomljud

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

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

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

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

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

Sprängning och borrhning under byggnationstiden

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

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

Översvämningsrisk

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

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



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

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

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

Farligt gods

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

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

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

Enligt Trafikverket ska följande säkerhetsavstånd hållas till spårmitt:

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

²¹ Trafikverket, L. Ivarsson, muntligen, 2018.

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

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

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

Spårspring

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

Beskrivning av planbestämmelser

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



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

Användning av mark och vatten

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap.

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

Kvartersmark.

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



Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Utformning av allmän plats.

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

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Begränsning av markens utnyttjande.

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

Höjd på byggnadsverk.

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

Lägenhetsfördelning och storlek på lägenheter.

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

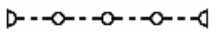
Markens anordnande och vegetation.

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

Markreservat för allmännyttiga ändamål

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

Stängsel, utfart och annan utgång

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

Takvinkel

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

Utformning

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

Utförande

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

Utnyttjandegrad

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

Egenskapsbestämmelser för all allmän plats

Utformning av allmän plats

Befintliga stenvmurar ska bevaras.

Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Markens anordnande och vegetation

Befintliga stenvmurar ska bevaras.

Genomförandetid

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

Genomförande och konsekvenser

Organisatoriska frågor

Genomförandetid

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

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

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

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

Regler och tillstånd

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

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

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

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

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

Etapputbyggnad

Planerad bebyggelse föreslås att byggas ut i etapper.

Fastighetsrättsliga frågor

Allmänt

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

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

Fastighetsbildning

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

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

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

Gemensamhetsanläggningar

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

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

Rättigheter

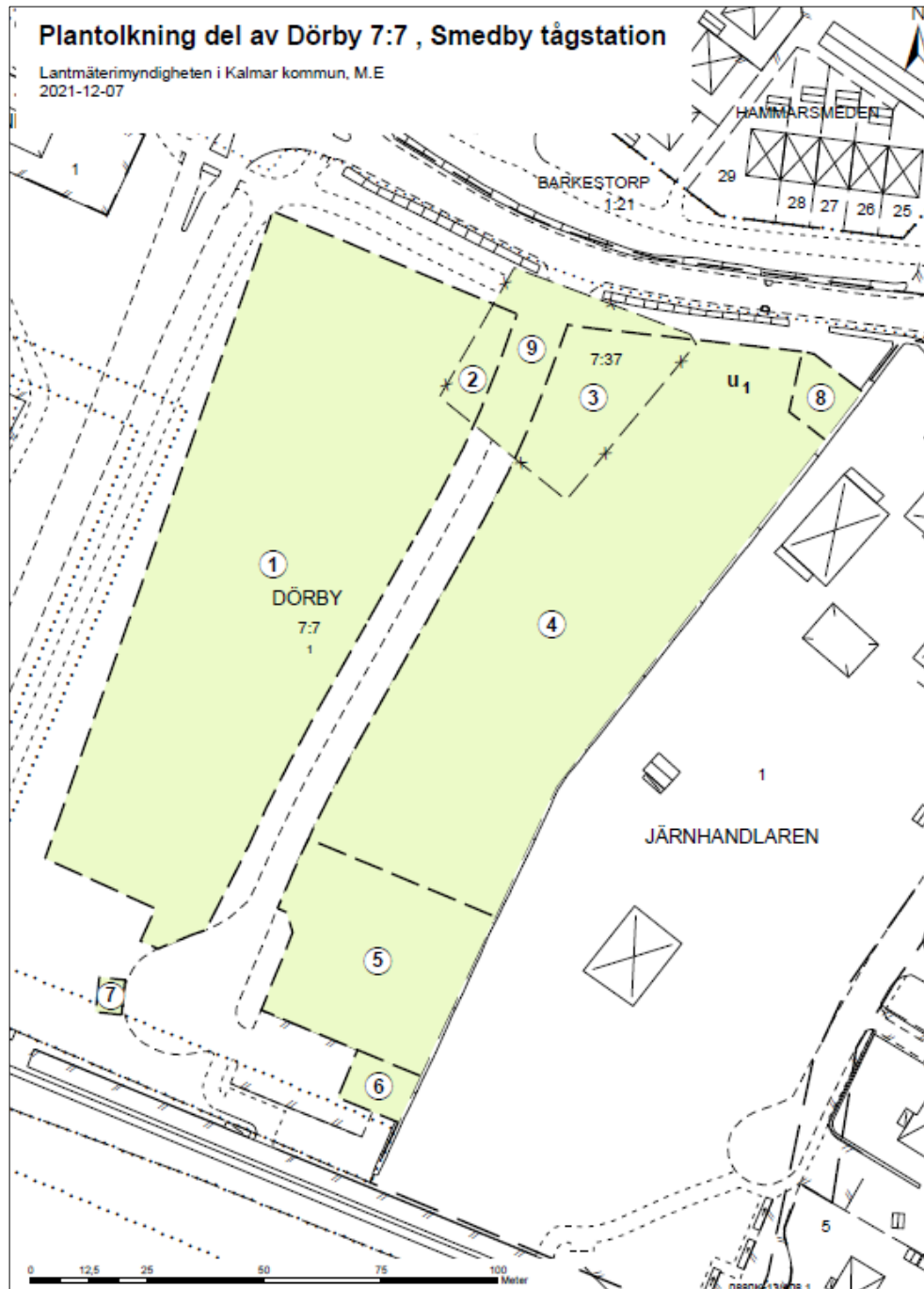
Befintliga och nya underjordiska allmänna ledningar på kvartersmark ska säkerställas med ledningsrätt.

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

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

Fastighetsindelningsbestämmelser

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



Karta som tillsammans med efterföljande tabell visar detaljplanens fastighetsrättsliga konsekvenser.

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

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

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Planarbetet har föregåtts av följande tekniska utredningar:

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

Under planarbetets gång har det tagits fram följande tekniska utredningar:

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

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

Framtida utredningar i samband med bygglovsprövningen:

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

Tekniska anläggningar

Vatten och spillvatten

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

Hantering av dagvatten

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

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

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

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

Brandpostnätet

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

Ekonomiska frågor

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Kostnader

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

Intäkter

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

Ekonomiska konsekvenser för ledningsägare och rättighetsägare

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

Kostnader

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

Inga kostnader uppstår för fastighetsägare utöver Kalmar kommun.

Intäkter

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

Inga intäkter uppstår för fastighetsägare utöver Kalmar kommun.

Planavgift

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

Konsekvenser av planens genomförande

Strategisk miljöbedömning

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

Undersökning

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

Sociala konsekvenser

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

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

Tillgänglighet och trygghet

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

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

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

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

Barnperspektivet

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

Säkerhet

Trafik

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

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

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

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

Dagvattendamm

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

Mark- och vattenförhållanden

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

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

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

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

Föroreningar i mark

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

Natur och kultur

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

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

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

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

Bebyggelse

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

Tillgänglighet och infrastruktur

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

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

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

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

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

Service

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

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

Teknisk försörjning

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

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

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

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

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

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

Störning och risk

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

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

Följande avstånd ska hållas till spårområdet:

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

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

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

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

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

Tidigare ställningstaganden

Överkommunala beslut

Riksintressen

Planområdet berörs av följande riksintressen:

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

Planområdet angränsar till följande riksintresse:

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

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

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

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

Nationella friluftsmål

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

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

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

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

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

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

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

Miljökvalitetsnormer

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

Utomhusluft

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

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

Vatten

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

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

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

Nedan följer VISS motivering till den ekologiska statusbedömningen:

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

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

Översiktsplaner

Översiktsplan Kalmar kommun

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

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

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

Tematiskt tillägg till översiktsplanen

VA-plan

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

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

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

Kommunala program och beslut i övrigt

Planprogram

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

Placeringsanalys för Smedbys pendeltågstation

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

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

Bostadsförsörjningsprogram

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

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

Riktlinjer för parkering i Kalmar kommun – i detaljplan och bygglov

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