

Detaljplan för Alingsås, Underfart vid Krangatans förlängning och gång- och cykelväg vid Borgens gata

Granskningsutlåtande

Upprättad 2022-07-06

Ärendets handläggning

Kommunstyrelsen beslutade 2022-02-07 om planprioriteringslista för samtliga planer som pågår och som ska påbörjas. Uppdraget att upprätta denna detaljplan ingår i prioriteringslistan. Detaljplanens syfte är att ge möjlighet att bygga en underfart under Västra stambanan för att sammanbinda Sävelunds- och Borgens verksamhetsområden, och därmed även E20 och Vänersborgsvägen. Alingsås stadskärna kan därigenom få minskat trafikflöde av tunga och miljöfarliga transporter och räddningstjänsten kan få en alternativ körväg. Vidare är syftet att bygga gång- och cykelväg längs med Borgens gata för att serva befintliga verksamheter längs gatan samt nya verksamheter längs Tokebackavägen.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande, enligt 5 kap 7 § Plan- och bygglagen (2010:900), vilket innebär att planen kan antas först efter genomfört samråd och granskning. Samråd har ägt rum under tiden 2020-02-28 till 2020-03-20 genom att planhandlingar utsänts till berörda sakägare, Länsstyrelsen, Lantmäteriet och andra berörda remissinstanser. Synpunkter från samrådet har sammanställts i Samrådsredogörelse 2022-03-08. Granskning har ägt rum mellan 2022-05-03 till 2022-06-03. I detta granskningsutlåtande redovisas inkomna yttranden under granskningen.

Inkomna yttranden

Granskning

Myndigheter, nämnder m.fl.

		Anmärkning	
1.	Länsstyrelsen	2022-06-03	
2.	Trafikverket	2022-05-31	
3.	Statens geotekniska institut (SGI)	2022-05-31	
4.	Lantmäteriet	2022-05-24	X
5.	Vattenfall	2022-05-30	
6.	Polismyndigheten	2022-05-13	
7.	Naturskyddsföreningen	2022-05-24	
8.	Västtrafik	2022-06-01	
9.	Svenska kraftnät	2022-06-07	
10.	Miljöskyddskontoret	2022-06-21 (förlängd svarstid till 2022-06-22)	

Sakägare

11.	Bastionen 1	2022-06-01	X
12.	Alingsåshem	2022-06-03	
13.	TB Gruppen	2022-06-03	
14.	Taljan	2022-06-09 (förlängd svarstid till 2022-06-12)	

Övriga

15.	Övrigt yttrande 1	2022-05-10	
-----	-------------------	------------	--

Nedan följer de inkomna synpunkterna från granskningen. Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer och förslag till åtgärder redovisas också.

Synpunkter på granskningshandlingen

1. Länsstyrelsen (i sin helhet/ sammanfattning)

Kommentar

Länsstyrelsens samlade bedömning
Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripande-
grunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden
att planförslaget kan accepteras och därför inte kommer
att prövas av Länsstyrelsen om det antas.

Noteras.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Mellankommunal samordning blir olämplig.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Synpunkter på granskningshandlingen

Översvämning kopplat till skyfall

Frågan om skyfall kopplat till underfarten har studerats vidare och förslag på åtgärder och bedömningar beskrivs i planhandlingen. Kommunen bedömer själva att det är viktigt att undvika översvämning vid extremsituationen för att säkra framkomligheten. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen arbetar vidare med de åtgärder som föreslås samt att de säkerställs i kommande skeden.

Kommunen kommer att arbeta vidare med de åtgärder som föreslås och säkerställa dessa i kommande skeden.

Trafikverket

Trafikverket har lämnat ett yttrande daterat 2022-05-31 som redan har skickats till kommunen. Trafikverket har inget att invända mot planförslaget.

Noteras.

Geoteknik

Sveriges geotekniska institut (SGI) har lämnat ett yttrande daterat 2022-05-31 som bifogas i sin helhet. SGI anger att deras synpunkter har beaktats och SGI har, från geoteknisk synpunkt, ingen erinran mot planförslaget.

Noteras.

2. Trafikverket

Infrastruktur

Underfarten berör Västra stambanan. Planområdet ligger även i direkt anslutning till korsningspunkten Borgens gata och E20. Både järnvägen och E20 är utpekade som riksintressen i enlighet med § 3:8 miljöbalken och är primära leder för farligt gods. Även väg 1890 (Vänersborgsvägen), som ansluter cirka 700 meter nordväst om planområdet, har statligt väghållarskap.

Noteras.

Tidigare samråd

Trafikverket har i tidigare samrådsförfarande yttrat sig om planförslaget 2020-03-25 med kommentar kring bland annat trafikutredningen.

Trafikverkets synpunkter

Trafikutredning

En kompletterande trafikutredning har tagits fram inför granskningsskedet (Trivector 2020-08-28). Trafikverket delar bedömningen att ett genomförande av detaljplanen inte påverkar de statliga vägarna negativt.

Underjordiska ledningar

I granskningssversionen av plankartan har det tillkommit ett u-område för allmännyttiga underjordiska ledningar under järnvägen längs ena sidan av området för underfarten. Trafikverket förutsätter att dessa ledningar anläggs samtidigt med vägporten alternativt på sådant vis att arbetena inte påverkar järnvägstrafiken.

Ledningarna anläggs samtidigt som vägporten, alternativt på ett sådant vis att arbetena inte påverkar järnvägstrafiken.

Underfart Västra stambanan

Kommunen har efter samrådet tagit fram ytterligare utredningar och PM med bäring på järnvägsunderfarten. Dessa har inte detaljgranskats inför detta yttrande men bedöms inte påverka detaljplanens utseende. Underlagsmaterialet tas med i den fortsatta processen där Trafikverket projekterar och utför byggnationen av underfarten. Just nu pågår så kallad TKI-säkring (Tid/Kostnad/Innehåll) av projektet. Ett avtal om finansiering av produktionen kommer att behöva upprättas mellan kommunen och Trafikverket.

Noteras.

Sammantagen bedömning

Trafikverket har inget att invända mot själva planförslaget. Ett avtal kommer att behöva upprättas inför produktion av underfarten. Trafikverket ser fram emot ett fortsatt gott samarbete.

Även kommunen ser fram emot ett fortsatt gott samarbete.

3. SGI

SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

SGI:s synpunkter

SGI har tidigare i samrådsskedet lämnat synpunkter på rubricerad detaljplan. Yttrandet är daterat 2020-03-19, dnr. enligt ovan. SGI finner att våra synpunkter har beaktats och vi har, från geoteknisk synpunkt, ingen erinran mot planförslaget.

4. Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Utfart för Kristineholm 1:48

Skifte 1 för Kristineholm 1:48 är enligt gällande detaljplan planlagt för Centrum ändamål. Området omfattas inte av planförslaget varför det fortsatt kommer vara planlagt för centrumändamål. Planförslaget innebär att den lokalgata som idag utgör planlagd utfart, för skiftet, försvinner. Området kommer endast kunna nås via område för teknisk anläggning. Det behöver bättre beskrivas hur utfart från skifte 1 för Kristineholm 1:48 skall lösas.

För oprecisa fastighetsindelningsbestämmelser kring rättigheter

I planförslaget finns bestämmelser enligt 4 kap 18 § 2 st PBL, d.v.s. s.k. fastighetsindelingsbestämmelser för rättigheter (a2). Enligt 4 kap 18 § 2 st PBL får kommunen i detaljplaner bestämma de servitut som ska bildas. Det innebär att kommunen i så fall ska bestämma exakt hur servituten ska utformas, till sin lydelse och vilka områden som ska belastas. Eftersom fastighetsindelingsbestämmelser har en direkt styrande verkan på fastighetsindelning, rättigheter m.m. är det viktigt att redovisningen av dessa är tydlig och att bestämmelserna är tillräckligt preciserade för att säkerställa en entydig tolkning både i planprocessen och vid genomförandet. Den bestämmelse som finns i planförslaget är för oprecist utformade och uppfyller därför inte kraven i enligt 4 kap 18 § 2 st PBL.

Fastighetsindelingsbestämmelser - redovisning i planbeskrivningen

När fastighetsindelingsbestämmelser (FIB) införs i en detaljplan ska planprocessen också innefatta

Noteras.

Plankartan har kompletterats med servitut avseende rätt till utfart till förmån för Kristineholm 1:48 som belastar Kristineholm 1:30, via den tekniska anläggningen. Planbeskrivningen kompletteras under rubriken "servitut", under fastighetsrättsliga frågor.

Efter dialog med Lantmäteriet behöver någon ändring av lydelsen av servitutet för bottenplattan inte göras i planbestämmelsen på plankartan.

prövning av vissa grundläggande krav som ställs i fastighetsbildningslagen (FBL), anläggningslagen (AL) och ledningsrättslagen (LL), se 4 kap 18 §3 st PBL. För reglering av indelningen i fastigheter och servitut ska villkoren i 3 kap. 1 § (allmänna lämplighetskraven) och 5 kap. 4 § 1 st (båtnadsvillkoret) FBL prövas. Redovisningen av prövningen av de paragrafer i FBL som framgår av 4 kap 18 § 3 st PBL bör vara i nivå med vad som redovisas i en lantmäteriförrättning med tvångsinslag. Lantmäteriet kan inte finna någon sådan redovisning i planhandlingarna.

5. Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB, nedan Vattenfall Eldistribution, noterar att de synpunkter som Vattenfall Eldistribution lämnat i samband med genomfört samråd tagits med i framtagna samrådsredogörelse och i uppdaterad planbeskrivningen.

Vattenfall Eldistribution har inget ytterligare att tillföra i nuläget.

Noteras.

6. Polismyndigheten

Polismyndigheten har tagit del av inkommen begäran och har ingen erinran.

Noteras.

7. Naturskyddsföreningen

Inledningsvis ser föreningen positivt på att en direkt förbindelse skapas mellan Borgens gata (E 20) och Sävelund (väg 1890 Vänersborgsvägen) vilket avlastar centrala Alingsås. Dessutom blir det en klar förbättring för gång- och cykeltrafiken med en separerad GC-väg utefter Borgens gata och Skansgatan från E 20 till befintlig GC-väg längs Tokebackavägen.

Naturskyddsföreningen i Alingsås har granskat det reviderade planförslaget och studerat området på plats och ger nedan några synpunkter på förslaget. Föreningen väljer att även denna gång koncentrera sitt yttrande till diverse natur- och miljöaspekter.

Föreningen vill upprepa önskemålet att låta planområdesgränsen i första hand utvidgas till att omfatta båda uddarna av fastigheten kv. Kristineholm 1:30 i Säveån, i andra hand att även låta strandremsan utefter ån längre uppströms, söder och öster om kv. Bastionen 2, innefattas i planområdet fram till den nya bron för Borgens gata och ge hela strandzonen beteckningen Natur. Denna strandremsa mellan de båda broarna på Borgens gata kan med sin biologiska mångfald beskrivas som ett värdefullt naturområde för olika ekosystemtjänster vilket kan motivera att

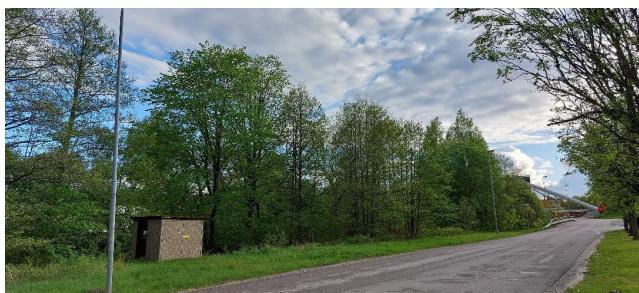
Planbeskrivningen kompletteras med rubriken ”servitut” under fastighetsrättsliga frågor där det beskrivs hur härskande fastighet blir varaktigt lämplig för sitt ändamål och nyttan av bildandet av servituten överväger kostnader och olägenheter som uppkommer.

Kommentar

detaljplanen utvidgas. I kommunens översiktsplan är området runt Sävån utpekad som ett sammanhängande område med värdefull natur. Sedan tidigare värderas lövskogsridåerna utefter Sävån som viktiga biologiska spridningskorridorer i det bitvis öppna landskapet.

Naturvärdesinventeringen av det aktuella planområdet har utförts av konsultföretaget Calluna. Inventeringen visar på påtagligt höga naturvärden längs med stora delar av kantzonen mot Sävån där man identifierat flera naturvårdsarter, bl a rödlistade arter som mindre hackspett (NT), gröngöling (NT), korallkremla (VU), skillerticka (VU) och sommarsopp (VU). På illustrationskarta 1 markeras de värdefulla ekarna mittför kv. Vallgraven 3 som skyddsvärda träd. På samma karta markeras endast ett skyddsvärt träd i höjd med kv. Vallgraven 4. I själva verket är det 4 rödlistade almar, varav 2 är mycket praktfulla, grova och högresta, se bild nedan. De andra två är lägre, varav det ena trädet står alldeles vid den branta åbrinken.

Vid inventeringen konstaterades även naturvårdsarten mindre strandpipare på den stora sten- och blockrika ytan på kv. Kastellet 3. Denna art observerades med ungar på platsen 2020 och en hanne observerades på platsen i maj i år. Kanske kan den planerade dagvattendammen på kv. Kristineholm 1:54 och 1:56 utformas sten- och blockrik så att strandpiparen förhoppningsvis kan utnyttja denna ersättningsplats när kv. Kastellet 3 blir exploaterad?



Den populära Amerikastigen klipps av när järnvägstunneln byggs. Det vore uppskattat om en gång och cykelbro över Krangatan sydost om järnvägstunneln kunde byggas så att hela stigen blir tillgänglig även efter tunnelbygget. I synnerhet om de gamla planerna på en gång- och cykelförbindelse över Sävån till fornlämningen Stynaborg åter blir aktuella.

8. Västtrafik

Västtrafik ser positivt på att det gjordes en kompletterande trafikutredning för Sävelundsgatan/Vänersborgsvägen för framtida trafikflöden. I den fortsatta planeringen påminner Västtrafik om den fortsatta

Området är redan planlagt som Natur idag. Det finns därför inga skäl att planlägga ytan med samma bestämmelse igen.

Illustrationskartan kompletteras med dessa almar.

Planbeskrivningen kompletterad med information om att dagvattendammen med fördel kan utformas sten- och blockrik.

Amerikastigen kopplar ej till någon naturlig slutpunkt i sydost och det bedöms därför inte vara nödvändigt. Kommunen planerar ingen GC-bro till Stynaborg men det går att ta sig till Stynaborg på ett bra sätt från Tokebackavägen.

betydelsen av att ta hänsyn till framkomligheten för kollektivtrafiken för en eventuell trafikering. I övrigt har inga nya synpunkter uppkommit i gransknings-skedet än de som lämnades i samrådsskedet. Västtrafik ser fram emot en fortsatt god dialog inför projektering och byggnation.

9. Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende. Vi har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

10. Miljöskyddskontoret

Hälso- och miljöskyddsenheternas synpunkter

Förorenad mark

I dagvattenutredningen har risker med PFAS bedömts utifrån den provtagning som gjordes 2018 på Kastellet 3. Vid den provtagningen analyserades ett prov från inströmmade vatten i ett provschakt samt två prover från dike uppströms och nedströms fastigheten. I dagvattenutredningen anges att anläggningen av dagvattendamm inte bedöms försämra PFOS-situationen eller innebära en ökad risk för spridning p.g.a. att grundvattenströmningen inte ändras och att halterna PFOS med bred marginal understiger relevanta riktvärden. Miljöskyddsnämnden bedömer att man inte vet tillräckligt om representativiteten hos det enda prov som tagits för att kunna dra en sådan slutsats.

Vår bedömning är att man utifrån aktuellt underlag inte kan dra slutsatser om halten PFOS i förhållande till riktvärden på platsen som helhet och att påverkansområdet fortfarande är okänt. Ytterligare riskbedömning med kompletterande provtagning krävs för att säkerställa platsens lämplighet för anläggande av dagvattendamm.

I rapporten från den miljötekniska markundersökningen på fastigheterna Kristineholm 1:54 samt del av Kristineholm 1:56 och 1:48 (Alingsås kommun 2019-12-18) står att fastigheterna har fyllts ut med massor och att föroreningar har påträffats. Med anledning av detta ska anmälan enligt 28 § i förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd lämnas in i god tid före planerade arbeten (minst 6 veckor) till miljöskyddsnämnden.

Noteras. Även kommunen ser fram emot en fortsatt god dialog i kommande skeden.

Noteras.

Efter dialog med miljöskyddskontoret bedöms ingen kompletterande provtagning behövas i planskedet. Planbeskrivningen kompletteras med information om att det vid en infiltrerande lösning för den planerade dagvattendammen ska säkerställas att det inte finns risk för spridning av PFOS. Riskbedömning görs då med prover. Samt att en tät dagvattendamm kan anläggas vid behov.

Noteras.

Vid eventuellt anläggande av en dagvattendamm på fastigheterna Kristineholm 1:54 samt del av Kristineholm 1:56 och 1:48 kan det krävas uppstädning och omhändertagande av ytligt avfall såväl som urschaktning och omhändertagande av föroreningspåverkade fyllnadsmassor med inslag av rivningsrester/avfall.

Hantering länsvatten

Om länsvatten uppstår på eller i anslutning till de fastigheter där föroreningar misstänks eller har påträffats bör länsvattnet provtas och analyseras innan bedömning tas om det bör släppas ut eller omhändertas som avfall.

Dagvatten

I nuläget avrinner dagvatten från Borgens gata väster om Kastellgatan direkt till en grönyta mot Sävån. Dagvatten från Borgens gata öster om Kastellgatan avvattnas via brunnar och ledningssystem till en större dagvattenkylvert. Den kommer från järnvägsbanken via Kastellgatan till ett mindre dike som mynnar i Sävån. Till denna kylvert är även dagvattenavrinning från Krangatan tillsammans med 2/3-delar av industriområdet Sävelund (väster om järnvägen) ansluten.

Föreslagen exploatering innebär på grund av ändring i markanvändning en ökning av flöden och föroreningar från planområdet till Sävån. Flödes- och föroreningsökningen är en följd av att naturmark ersätts med väg-, gång- och cykelytor.

En trafikutredning beräknar att omkring 4 000 fordon/dygn kommer att passera underfarten vid Krangatan när detaljplanen är utbyggd. På Borgens gata beräknas omkring 3 000 fordon/dygn att passera. I jämförelse med 1 700 fordon/dygn (2018).

En tolkning av riktlinjerna för dagvatten bör därför vara att den volym som ska fördröja och rena dagvattnet ska utgå från den totala andelen hårdgjord vägyta som planeras inom detaljplanen. Till skillnad från att utgå ifrån att det bara ska skapas volymer för fördröjning och därmed rening av dagvattnet utifrån de hårdgjorda ytor som tillkommer inom området. En stor del av den hårdgjorda ytan kommer att vara i form av trafikerade vägytor där trafikmängden kommer att öka. Vägytorna riskerar då att bidra med mer förorening till recipienten jämfört med idag.

Hur ska man säkerställa att dagvattenanläggningen dimensioneras rätt? I plankartan får vattenflöden eller

Planbeskrivningen kompletteras med informationen.

Planbeskrivningen kompletteras med informationen.

Dagvattenutredning (Sweco 2021) anger att vid anläggande av 1 meters makadamstråk kan en volym motsvarande avrinnande dagvatten från hela den reducerande ytan fördröjas, dvs både vägbana (befintlig) och tillkommande gång- och cykelbana.

Diken ingår i användningen för GATA. Plankartan kompletteras dock med egenskapsbestämmelsen ”dike” för att förtydliga detta. Det är fördelaktigt att behålla

bestämmelser som anger vilken teknik som ska användas för att reglera dagvattnet inte användas. I plankartan och bestämmelserna får istället anläggningens utbredning och djup anges vilket skapar förutsättningar för att uppnå ett visst utflöde och rening.

Erosion skapad av ökade dagvattenflöden i nedströms liggande områden, exempelvis i ravinen skulle i ett framskridet skede kunna innebära skador på infrastruktur och byggnader.

Synpunkter på dagvattenhanteringen är att:

- Planbeskrivningen behöver förtydliga vilken typ av dagvattenanläggning som ska byggas utmed Krangatans förlängning. Innebär ett ”grönt dike” ett infiltrationsstråk av makadam och grus som är överväxt med gräs?
- Utifrån resonemanget att detaljplanens inte får riskera att försämra recipientens status behöver dagvattenflödet renas från all yta som bidrar med föroreningar.
- Storleken på utbredningen av de ytor är som ska tas i anspråk av dagvattenhanteringen bör framgå av plankartan.
- Planbeskrivning ska belysa om den föreslagna fördröjningen och magasineringen av dagvattenflödet är tillräcklig för att inte skapa erosion i nedströms liggande områden, exempelvis i ravinen.

Naturvärden

En naturvärdesinventering i planområdet utfördes av Calluna i juni 2018. Den visar sammantaget att kantzonen vid Säveån har ett påtagligt högt naturvärde. Kantzonen har betydelse för biologisk mångfald och fungerar som spridningsstråk för olika artgrupper. Området utgör livsmiljö för flera naturvårdsintressanta arter av bland annat fåglar, fladdermöss och ryggradslösa djur. Flera rödlistade arter har livsmiljöer inom området och har registrerats strax utanför.

Vid inventering av planområdet (Calluna 2018) konstaterades det att biotopvärdet för fladdermöss bitvis är tämligen högt. Vid en efterföljande inventering av fladdermössen i området registrerades sex arter som troligen bedöms ha populationer som förekommer i eller i nära anslutning till området. Alla fladdermöss är fridlysta.

Kommentar

flexibilitet i planen och diket kan behöva kraga in under GC-vägen på vissa ställen, där 1 meters bredd inte kan uppnås. Kommunen kommer dock inte veta exakt var och hur mycket innan projekteringen, vilket görs först efter planens antagande. Dikets utbredning och djup låses därför inte fast i plankartan.

Planbeskrivningen förtydligas.

Se tidigare kommentar.

Se tidigare kommentar.

Ytorna som behövs för dagvattenhantering kan tillskapas och säkerställs med bestämmelser om ”dike” och ”damm”. Plankartan säkerställer genom planbestämmelsen ”SKYDD” att viss avschaktning erfordras och erosionskydd ska uppföras i ravinen.

Fladdermöss är nattdjur som störs av belysning, och de kan därför inte röra sig fritt i områden som är belysta med till exempel gatubelysning. Det bör därför undersökas och tas i beaktande hur gatubelysningens utformning längs gång- och cykelvägen utmed med Sävån kan påverka fladdermöss i området och hur belysningen eventuellt kan anpassas för att minska påverkan.

Miljöskyddsnämnden bedömer i övrigt att planförslaget i stort tar hänsyn till naturvärden så långt det är möjligt och har gjort anpassningar för att minska påverkan på naturvärdena i området. Detta förutsatt att angivna försiktighetsåtgärder i planförslaget vidtas.

11. Bastionen 1

(Tillhörande bilaga till yttrandet finns diarieförd på aktuellt ärende)

Följande skrivelse är upprättad av Forum Arkitekter på uppdrag av fastighetsägaren. Detaljplaneförslaget kommer allvarligt att påverka nuvarande och planerad verksamhet inom fastigheten Bastionen 1 och fastighetsägaren motsätter sig därför redovisad lösning. Fastighetsägaren ser dock positivt på förslaget i stort då det kommer att förbättra trafiksituationen i närområdet likväl som i centrala Alingsås.

Nedan beskrivs två punkter till varför den planerade gång- och cykelbanan på Borgens gata stör verksamheten på Bastionen 1, inklusive förslag på ändringar i planförslaget för att minska detaljplanens påverkan på fastighetens användning och värde. Fastighetsägaren förutsätter att Alingsås kommun tar nedanstående punkter i stark beaktning vid fortsatt detaljplanearbete.

Höjdskillnader vid korsning Borgens gata - Kastellgatan

Den tidigare fastighetsägaren av Bastionen 1 skickade in synpunkter under samrådet och kommenterade att mark och gata bör höjas vid korsningen Borgens gata - Kastellgatan eftersom korsningen i dagsläget ligger i en svacka.

I dokumentet "Trafikutredning Krangatan och Borgens gata" (Rapport 2018:85, version 1.0), upprättad av Trivector Traffic, står det följande: "Förslagen utformning innebär att en stödmur längs GC-vägen mot fastigheten Bastionen behöver byggas då det idag är en höjdskillnad på ca 0,5 - 1 m upp till fastighetens parkering."

Planbeskrivningen kompletteras med skrivning kring att detta lämpligen undersöks inför byggnation.

Vi tar till oss synpunkten. Detaljplanen kan inte utformas för att säkerställa detta, men vi tar med oss synpunkten och tittar på det i samband med projekteringen, där frågan också behöver studeras ihop med dagvatten- och skyfallsfrågan för att få till en lämplig avrinning.

Vi planerar inte att öka höjdskillnaden mellan gatan och fastigheten. Vi planerar dock att ta upp befintlig höjdskillnaden med en stödmur.

Fastighetsägaren till Bastionen 1 vill, liksom tidigare ägare, att svackan i vägkorsningen framför fastigheten höjs upp. Detta för förbättrad trafiksäkerhet men också för enklare in- och utfart från fastigheten. Att uppföra en stödmur mot fastigheten såsom förslaget beskriver kan leda till ökad höjdskillnad mellan gata och fastighet. Verksamheten inom fastigheten är känslig för höjdskillnader då den involverar tunga transporter av maskiner och därför måste en för stor lutning av infarten undvikas.

Av kommunen ianspråktagen mark

Enligt planförslaget som är ute på granskning kommer 266,7 m² mark att styckas av från Bastionen 1 för att upprätta gång- och cykelvägen. Det markerade markområdet på plankartan som kommunen önskar ta i anspråk består i dagsläget av ett flertal parkeringsplatser inom fastigheten. För att fastighetens verksamhet ska fungera måste det finnas tillgång till ett visst antal parkeringsplatser på tomten, både för att tillgodose behovet för de anställda och för besökare vid evenemang.

Fastighetsägaren är inte intresserad av att sälja marken till kommunen utan föreslår något av följande två alternativ:

Alternativ 1 - Flytta gång- och cykelvägen

Tidigare fastighetsägare av Bastionen 1 kommenterade under samrådet cykelöverfartens placering på Borgens gata. Överfarten är placerad precis framför fastigheten och ansågs inte lämplig av tidigare fastighetsägare.

För att inte störa verksamheten på Bastionen 1 föreslås att överfarten av gång- och cykelvägen flyttas närmre den föreslagna busshållplatsen på Borgens gata, sydväst om fastigheten. På så vis leds gång och cykelvägen över till fastigheten Vindbryggan 4 fram till korsningen Borgens gata - Krangatan i stället för att placeras på mark tillhörande Bastionen 1.

Alternativ 2 - Ersätta markområdet

Fastighetsägaren kan gå med på ett markbyte med kommunen enligt bifogat kartunderlag. Markområdet som föreslås som ersättning är kilformad och förslaget bygger på att minimera ingrepp på naturmark, därför lämnas skogspartiet söder om fastigheten orört. Marken inom förslaget området är även redan bearbetad i form av uppbyggd slänt och en utjämnad skogsväg. Vid ett sådant markbyte ska kommunen stå för kostnaden

Samma svar som ovan, dvs detaljplanen kan inte utformas för att säkerställa detta, men vi tar med oss synpunkten och tittar på det i samband med projekteringen, där frågan också behöver studeras ihop med dagvatten- och skyfallsfrågan för att få till en lämplig avrinning.

En genomförd trafikutredning visar att det blir mest trafiksäkert att ha överfarten ihop med korsningen. Det blir sämre trafiksäkerhetsmässigt med en överfart mitt på sträckan.

Fastighetsägarens förslag på markbyte enligt bifogat kartunderlag är inte ett alternativ då en sådan planläggning skulle medföra att marken behöver kontrolleras i en geoteknisk utredning pga eventuella stabilitetsproblem. Området omfattas även av strandskydd vilket skulle innebära att ett upphävande av strandskydd behöva prövas. Om stabilitets- och strandskyddsfrågan behöver prövas

för utfyllnad, asfältläggning och fastighetsreglering, samt monterings- och materialkostnader för justering av säkerhetsstaketet runt om fastigheten.

Kommentar

skulle det medföra minst en ny tidskrävande utredning, samt att detaljplanen behöver gå ut på granskning på nytt. Detaljplanen står inför ett antagande och tunneln under järnvägen är ett prioriterat projekt för kommunen, där förseningar behöver undvikas.

För att tillmötesgå synpunkten har planförslaget justerats så att plangränsen nu ligger längre nordväst ut, så att mindre mark från Bastionen 1 tas i anspråk jämfört med granskningsförslaget. Det bedöms som möjligt att anlägga motsvarande antal p-platser som finns idag, i form av snedställda p-platser på samma plats med en tillhörande vändplats.

Kommunen står för de kostnader som föranleder justering av de sex befintliga p-platserna.

12. Kristineholm 1:48

Alingsåshem/Fabs önskar efter genomläsning av handlingar i ovan rubricerat planärende framföra nedanstående synpunkter:

Arbetsområde

Det förutsätts i planbeskrivningen att Kristineholm 1:48 ska användas som arbetsområde vid byggnation av tunneln. Alingsåshem/Fabs har inte tidigare blivit vidtalade om denna förutsättning och det är med viss förvåning Alingsåshem/Fabs tar del av denna information via granskningshandlingarna. Då det tilltänkta arbetsområdet ligger utanför planområdet torde en frivillig överenskommelse mellan kommunen och Alingsåshem/Fabs vara en förutsättning för att Kristineholm 1:48 ska kunna användas som arbetsområde. Det bör dock vara lämpligare att lösa arbetsområde för tunnelbyggnationen inom mark som ingår i planområdet. Fastigheterna Kristineholm 1:54 och/eller Kristineholm 1:56 som i sin helhet blir inlösta av kommunen bör vara att föredra som arbetsområde. Alingsåshem/Fabs blir då inte begränsade i sin användning av återstoden av Kristineholm 1:48.

Infart

Det framgår av planbeskrivning och illustrationskartan att det ska anordnas en gemensam infart för Kristineholm 1:48 och Vindbryggan 4. Alingsåshem/Fabs ser gärna en lösning där en gemensam infart inte förutsätts för detaljplanens genomförande. Infart bör i stället fortsatt finnas för respektive fastighet. De olika

Trafikverket behöver åtkomst till arbetsområde från södra sidan för att lansera tunneldelar. Kommunen skall ta Alingsåshems synpunkter i beaktande men kan i dagsläget inte avgöra vilken mark som kan tas i anspråk, då Trafikverket ännu inte kommit tillräckligt långt i sin planering för att kunna svara på detta. Detta får visa sig vid kommande projektering. Ersättning utgår för upplåtet område och avtal skall upprättas i samband med detaljplanens antagande.

Planbeskrivningen anger att det förslagsvis anläggs en gemensam infart i fastighetsgräns mellan Vindbryggan 4 och Kristineholm 1:48, till och från Kastellgatan. Planbeskrivningen och illustrationskarta är ej bindande dokument. Den juridiskt bindande plankartan hindrar inte från att anlägga två separata in- utfarter för vardera

infarterna bör framgå av illustrationskartan för att skapa tydlighet kring möjligheten att ha en egen infart för respektive fastighet. Planbeskrivningen bör ändras så att gemensam infart inte är ett alternativ.

Vidare behöver det tydliggöras i planbeskrivningen att kommunen ansvarar för och bekostar utförandet av ny in och utfart för Kristineholm 1:48 (och Vindbryggan 4) som redan i dagsläget har möjlighet att angöras från Kastellgatan.

Om en gemensam in och utfart för Vindbryggan 4 och Kristineholm 1:48 är det enda alternativet för detaljplanens genomförande bör det tydligt framgå i planbeskrivningen att kommunen tar samtliga kostnader för detta, lantmäteriets kostnader inkluderat.

Övrigt

Kristineholm 1:48 kommer enligt detaljplanen minska arealmässigt med ca 1 660 m². Vilket är ca 630 m² mer än vad som var tänkt i samrådsskedet. Då befintlig detaljplan för Kristineholm 1:48 endast medger att 60 procent av fastighetens areal får bebyggas påverkar det ökade arealavståndet möjligheterna att bebygga fastigheten. En servitutlösning, liknande den som för stödmur som tillkommit sedan samrådsskedet, inom 1:48 bör övervägas för en större yta. Ytan för allmän plats som ska användas som slänt kan då räknas in i den byggbara marken.

Det råder viss brist på mark planlagd för industriändamål och genom att undvika att mark tas i anspråk som allmän plats kan en större areal industrilokaler uppföras.

Alingsåshem/Fabs ser i övrigt positivt på att en underfart närmar sig ett genomförande och bidrar gärna i möjligaste mån att så kan ske.

13. TB

TB-Gruppen AB, yttrar sig härmed i egenskap av ägare och förvaltare av fastigheterna:

Kristineholm 1:54 / Kastellborgen Fastighets AB

Kastellet 3 / Fingerborgens Fastighets AB

Skansen 1 / Skansborgens Fastighets AB

Vi har tagit del av granskningshandlingarna för rubricerat objekt. Vi är i grunden mycket positiva till planens syfte att binda samman Sävelund med Borgens industriområde och samtidigt skapa ytterligare en förbindelse under Järnvägen.

Kommentar

fastighet. Trafiksäkerhetsmässigt vore det dock mest lämpliga att anordna en gemensam in- och utfart då flera utfarter på en kort sträcka, nära anslutande korsningar, är ett sämre alternativ.

Kommunen ansvarar för och står för de kostnader som utförande av nya in- och utfart medför. Planbeskrivningen förtydligas.

En gemensam in- och utfart är inte det enda alternativet, dock det mest lämpliga ut trafiksäkerhetssynpunkt, se svar ovan.

Mindre område av Kristineholm 1:48 tas i anspråk för allmän plats, gata, vilket är en förutsättning för Underfartens tillkomst. Marken ersätts enligt gällande regler i expropriationslagen, vilket innebär att marken ersätts enligt vad den var planlagd för innan den planlades som allmän plats. Gällande planbestämmelse om att 60% av fastighetens areal får bebyggas är en generös bestämmelse. Att anordna slänt som servitut för att utöka exploateringsgraden är inte aktuellt.

Vi kan dock konstatera att två av våra fastigheter tappar värdefull byggrätt i stor omfattning utan att ha blivit erbjuden motsvarande byggrätter i alternativt attraktivt läge.

Kristineholm 1:54 / Kastellborgen Fastighets AB, Som i planförslaget i sin helhet föreslås tas i anspråk för dagvattendamm. Här förlorar vi hela fastigheten på 1500,8 kvm och en byggrätt motsvarande 50%, dvs 750 kvm i enlighet med gällande detaljplan är från 1992. Fastigheten förvärvades 2018.

Kastellet 3 / Fingerborgens Fastighets AB, Påverkas i stor omfattning i fastighetens västra, sydvästra och i sydöstra del, där 1084,7 kvm mark tas i anspråk för GC-Väg samt grönyta. Byggrätten på fastigheten reduceras med 542 kvm. Ett utfartsförbud införs för hela sträckan utefter Borgens Gata och minskar på så sätt fastighetens användbarhet, tillgänglighet och attraktivitet avsevärt. Fastigheten förvärvades 2018.

Vi kan därför inte acceptera:

- Att gällande användning enligt gällande plan "J₁K" för fastigheten *Kristineholm 1:54* ändras till "Natur" såvida vi inte erbjuds motsvarande eller större byggrätt i alternativt attraktivt läge.

- Att fastigheten *Kastellet 3*, kraftigt reduceras i storlek och byggrätt såvida inte fastighetens byggrätt bibehålls i BYA (kvm) motsvarande den oreglerade fastigheten före planändring eller att vi erbjuds motsvarande eller större byggrätt i alternativt attraktivt läge.

- Att tillgängligheten till fastigheten *Kastellet 3* kraftigt begränsas med utfartsförbud mot Borgens Gata. Detta minskar fastighetens användbarhet, tillgänglighet och attraktivitet.

Kommentar

Kristineholm 1:54 ändras från J1K i gällande detaljplan, utan genomförandetid, till användningen allmän plats Natur. Planändringen är en förutsättning för att dagvattenhanteringen skall gå att lösa inom Sävelund och Borgens industriområde. Marken ersätts enligt gällande regler i expropriationslagen, vilket innebär att marken ersätts enligt vad den var planlagd för innan den planlades som allmän plats. Frågan angående utbytesmark är ingen planfråga.

Ett mindre område av Kastellet 3 tas i anspråk för allmän plats, gata, vilket är en förutsättning för underfartens tillkomst. Marken ersätts enligt gällande regler i expropriationslagen, vilket innebär att marken ersätts enligt vad den var planlagd för innan den planlades som allmän plats. Frågan angående utbytesmark är ingen planfråga. Någon ändring av gällande planbestämmelse inom Kastellet 3 är inte aktuell i detta planarbete.

Utfartsförbudet är endast illustrerat i illustrationskartan och finns ej som en juridiskt bindande bestämmelse i plankartan. Dock är ett utfartsförbud längs Borgens gata ett starkt önskemål från kommunens sida för att få en god trafiksäkerhet utan eller med så få utfarter över gång- och cykelvägen som möjligt. Om utfart anordnas önskar kommunen att det samordnas så att endast en utfart anläggs mot Borgens gata. Illustrationskartan uppdateras för att skapa större tydlighet kring att utfartsförbudet endast är ett önskemål.

14. Taljan 2

En muntlig dialog fördes mellan kommunen och fastighetsägaren den 9 juni. Synpunkter/frågor framfördes av fastighetsägaren kring in-utfarten till befintlig parkering och önskemål om att denna kan ligga kvar mittemot nuvarande in-utfart till Jordnära.

15. Övrigt yttrande 1

Jag har tagit del av förslaget som publicerats och tycker att förändringen är en klar förbättring och välkomnar den. Det jag önskar framföra gäller gång och cykelbanan. Enligt förslaget ska man skapa en helt ny gång och cykelbana som till största delen ska gå parallellt med vägen, Borgens gata. Borgens gata är idag tungt belastad av trafik. I framtiden förutsätter vi att Borgensgata kommer att bli ännu mer belastad av motorfordon, speciellt ökning av tung trafik såsom lastbilar och lastbilar med släp. Vi kommer också hamna i situationer då räddningstjänst kommer att behöva köra under utryckning vilket betyder snabbare trafik och sannolikt med ökad risk för olyckor.

Därför föreslår jag att man omvärderar värdet av Amerikastigen. Som det står i förundersökningen är det en grusad väg med rekreativvärde och utan belysning. Jag tror mig kunna föreslå att man med enkla(-re) medel såsom belysning och asfaltering på hälften av grusgången kan skapa en mer trafikerad gång o cykelbana som på så vis blir säkrare både ur enskild persons synvinkel likaså ur trafiksynpunkt.

Det jag tänker mig kan vara att man aldrig som cyklist, från staden parallellt med E20 ska behöva ta sig till Borgens gata utan cykla/gå ut mot Amerikastigen innan nuvarande räddningstjänsten. Kommer man från Brogården/östlyckan så är problemet löst då man per definition kommer in på amerikastigen direkt.

På så vis slipper man som gående/cyklist passera Borgensgata med två (2) passage. Sannolikheten med gång/cykelpassage som passerar Borgensgata är att cyklister inte håller sig på gång/cykelbanan.

Amerikastigen kan med fördel breddas utifrån dagens existerande bredd och att man låter en del av stigen förbli icke asfalterad. Amerikastigen agerar även som ridbana med tanke på närhet till ridklubben och att den är grusad.

Om mina tankar är svåra att förstå har jag inget emot att komma till er för att förklara med kartan som underlag. Tack.

Frågan styrs ej i detaljplanen men kommunen avser att lösa frågan i projekteringskedet.

Amerikastigen inramas av växtlighet och ligger även i mycket nära anslutning till Västra stambanan. Stigen ligger även avskild från entréer där människor rör sig och upplevs i hög grad som en "baksida". Dessa faktorer gör det svårt att skapa en känsla av trygghet för gång- och cykeltrafikanter efter mörkrets inbrott.

Kommunen ser även en risk med att gång- och cykeltrafikanter kommer att använda sig av Borgens gata om en GC-väg inte anordnas här, vilket skulle bli mycket trafikosäkert, särskilt som trafiken förväntas öka längs gata och då särskilt tunga trafik.

Sammanfattning och revideringar

Yttranden från 11 olika instanser samt 4 sakägare inkom under granskningstiden. Med anledning av framförda synpunkter har samhällsbyggnadsförvaltningen gjort följande revideringar av plankarta med bestämmelser efter granskningen:

- Bestämmelsen "a₃" i plankartan gällande servitut för utfart har tillkommit
- Bestämmelse "dike" har tillkommit inom användningsområde för "GATA".
- Plangränsen justeras något mot Bastionen 1 så att planområdet blir något mindre och mindre yta därmed tas i anspråk från Bastionen 1.

I illustrationskartan har följande revideringar gjorts:

- Det har förtydligats att utfartsförbud endast är ett önskemål
- 3 almar har lagts till som inmätta, bevarandevärda träd
- Gång- och cykelvägen har smalnats av något mot Bastionen 1 till följd av justerad plangräns.

I Planbeskrivningen har följande revideringar gjorts:

- Rubriken "Servitut" har adderats i kapitel 11 Genomförande
- Planbestämmelsen "a₃" samt "dike" har adderats under kapitel 8 Planbestämmelser
- Information om att dagvattendammen med fördel kan utformas sten- och blockrik för strandpiparens skull har adderats i kapitel 5 Teknisk försörjning
- Skrivningar om dagvattendike längs Krangatan har kompletterats i kapitel 5 Teknisk försörjning
- Skrivningar om erosion till följd av skyfall har kompletterats i kapitel 5 Teknisk försörjning
- Skrivningar om att dagvattendammen vid behov kan göras tät har adderats i kapitel 4 Mark och vatten samt kapitel 5 Teknisk försörjning.
- Information har adderats kring länsvatten, urschaktning och fyllandsmassor i förhållande till föroreningar. Se kapitel 4 Mark och vatten
- Information har adderats om att det i efterföljande skede bör undersökas och tas i beaktande hur gatubelysningens utformning längs gång- och cykelvägen utmed med Sävån kan påverka fladdermöss i området och hur belysningen eventuellt kan anpassas för att minska påverkan. Även skrivningar kring skyfalls- och dagvatten- och erosionsfrågor adderas i detta avsnitt. Se kapitel 8 Planbestämmelser och avsnitt om "viktiga frågor i efterkommande skeden"
- För övrigt har endast redaktionella ändringar gjorts i planbeskrivningen.

Kvarstående synpunkter

För att ha rätt att överklaga en plan ska man som sakägare ha lämnat skriftliga synpunkter antingen i samrådet eller i granskningen. Sakägarna listade nedan har lämnat sådana synpunkter som inte tillgodosetts. Synpunkterna från samrådet finns redovisade i samrådsredogörelsen daterad 2022-03-08. De som kommunen anser har tillgodosedda synpunkter är inte medräknade nedan och kommer inte att sändas en besvärshänvisning, (det brev som förklarar hur man överklagar).

Sakägare med skriftliga synpunkter som inte tillgodosetts efter granskning

- Ägare till Bastionen 1
- Ägare till Kristineholm 1:48
- Ägare till Kristineholm 1:54, Kastellet 3, Skansen 1

Sakägare med skriftliga synpunkter som inte tillgodosetts efter samrådet

- Ägare till Bastionen 2
- Ägare till Vindbryggan 4

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner revideringarna av planförslaget samt föreslår kommunfullmäktige att besluta att anta detaljplanen.

Avdelningen för samhällsplanering och offentlig utemiljö

Hanna Jonsson
Avdelningschef

Helen Ashman och Kristine Bayard
Planarkitekt