

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplan för Alingsås

Bostäder vid Häradsvägen 4 (Rådstugan 2 m.fl.)

Projektnummer: 23520
Diarienummer: 2022.211 KS

Projektledare: Kristine Bayard
Upprättad: 2024-04-15

Ärendets handläggning

Beslut om positivt planbesked togs av Samhällsbyggnadsnämnden 2016-05-16. Kommunstyrelsen beslutade 2024-02-05 om planprioriteringslista för samtliga planer som pågår och som ska påbörjas. Uppdraget att upprätta denna detaljplan ingår i prioriteringslistan.

Syftet med planen är att utveckla ett nytt bostadskvarter i centrala Alingsås. Inom bottenvåning mot Häradsvägen skapas möjligheter till att komplettera bostäderna med centrumanvändning. Häradsvägen får en ny utformning som anpassas till att vägen ska fungera som lokalgata både till centrumverksamheten (t ex detaljhandel, kulturverksamheter, etc.) och bostäderna. För att skapa en trevligare gatumiljö och förstärka entrén till Hjortmarka naturreservat planeras ett nytt gångstråk med en dubbelsidig allé huvudsakligen inom planområdet. Kvarterets läge med närhet till stadskärnan och E20 gör att stor vikt läggs på kvarterets gestaltning, hög arkitektonisk kvalitet och anpassning till Alingsås byggnadstradition.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande, enligt 5 kap Plan- och bygglagen (2010:900), vilket innebär att planen kan antas först efter genomfört samråd och granskning.

Samråd har ägt rum under tiden 2023-03-16 – 2023-04-06 genom att information om planförslaget utsänts till berörda sakägare, förvaltningar, myndigheter m.fl. Planförslaget har kungjorts på kommunens hemsida samt i Alingsås tidning och samrådsmöte i form av öppet hus hölls i Samhällsbyggnadsförvaltningens lokaler den 2023-03-21. Inga besökare kom till mötet. Granskning har ägt rum mellan 2023-11-13 till 2023-12-04. Planhandlingarna har ställts ut i kommunhuset under samråds- och granskningstiden och funnits tillgängliga på kommunens hemsida.

Synpunkter från samrådet har sammanställts i Samrådsredogörelse, daterad 2023-10-16. I detta granskningsutlåtande redovisas inkomna yttranden under granskningen samt kvarstående synpunkter från samrådet.

Sammanfattning av ändringar

Nedan sammanfattas de ändringar som har gjorts i planhandlingarna efter granskningen.

PLANKARTA

- Det har förtydligats att egenskapsbestämmelse "genomsläpplig" avgränsas av sekundär egenskapsgräns.
- Grundkartan och tillhörande teckenförklaring har uppdaterats och förbättrats.
- Genomförandetiden har utökats från fem till tio år.

PLANBESKRIVNING

- Mindre kompletteringar enligt Bygg- och miljöavdelningens synpunkter har gjorts.
- Information och slutsats från genomförd artskyddsinventering har lagts till.
- Avsnittet om genomförande har kompletterats avseende exploateringsavtalets konsekvenser.

För övrigt har endast redaktionella ändringar gjorts i handlingarna.

Inkomna yttranden

Under granskningen inkom 17 skriftliga yttranden. Bygg- och miljönämnden fick förlängd tid att inkomma med sina yttranden på grund av beslutsgång. Yttrandena finns tillgängliga hos planenheten.

Yttrande från

Ankomstdatum

Myndigheter, nämnder m. fl.

1. Länsstyrelsen	2023-12-04	sid 5
2. Lantmäteriet	2023-12-04	sid 6
3. Polismyndigheten	2023-11-15	sid 7
4. PostNord	2023-11-09	sid 7
5. Trafikverket	2023-12-04	sid 8
6. Bygg- och miljönämnden	2023-12-19 (förlängd svarstid)	sid 8
7. Vård- och omsorgsförvaltningen	2023-11-30	sid 11

Sakägare

8. Laxen 38	2023-11-28	sid 12
-------------	------------	--------

Övriga

9. Sillen 8	2023-12-04	sid 13
10. Braxen 12	2023-12-04	sid 15
11. Gäddan 4	2023-12-03	sid 17
12. Gäddan 14	2023-12-04	sid 19
13. Kristineholm 1:18	2023-12-04	sid 23
14. Kristineholm 1:51	2023-12-04	sid 27
15. Kristineholm 1:52	2023-12-04	sid 29
16. Sillen 4	2023-12-03	sid 31
17. Sillen 15	2023-12-04	sid 33

På följande sidor redovisas de inkomna synpunkterna från granskningen.
Kommunledningskontorets kommentarer och förslag till åtgärder redovisas också.

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen kan accepteras och därför inte kommer att prövas av Länsstyrelsen om antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt (både MB kap. 3 och 4)
- Mellankommunal samordning blir olämplig
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs (MB 5 kap., luft och vatten)
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap.)
- Bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion (buller, strålning, risk för olyckor, översvämning, erosion)

Synpunkter på granskningshandlingen

Farligt gods

Kommunen har fastställt ytterligare åtgärder mot olyckor med farligt gods för bebyggelsen i plankartan. I riskutredningen har resonemanget kring studerade olycksscenarier utvecklats. Länsstyrelsen har inga ytterligare kommentarer på hantering av risker kopplade till transporter av farligt gods.

MKN luft

Resultatet av beräkningarna för luftföroreningshalter visar att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid och partiklar klaras.

Förorenad mark

Kompletterande underlag redovisar att föroreningssituationen är låg inom området. Kommunikation vad gäller fortsatt hantering av massor och ev. tillkommande provtagningar i samband med exploateringen, sker med tillsynsmyndigheten.

Skyfall

Kommunen uppger i planbeskrivningen att innergården behöver höjdsättas för att undvika stående vatten och möjliggöra att skyfall avleds mellan huskropparna. Lutning för marken mellan huskropparna har säkerställts i plankartan, vilket är bra.

MKN vatten

Länsstyrelsen anser att majoriteten av tidigare frågor har hanterats i granskningen. Kopplat till tidigare fråga gällande platsbehovet för dagvattenlösningar undrar

Länsstyrelsen hur kommunen säkerställer att åtgärderna på kvartersmark genomförs?
Samtliga reningsåtgärder ligger nämligen placerade på kvartersmark.

Planenhetens svar:

Kommunen har i detaljplanen visat att det finns möjliga sätt att omhänderta dagvatten inom planområdet, både inom kvartersmark och allmän plats. Grundförutsättningen har varit att en volym motsvarande 12 mm per kvadratmeter reducerad area ska fördröjas i enlighet med kommunens dagvattenstrategi. I plankartan anges att viss andel av kvartersmarken ska vara genomsläpplig och markens lutning regleras. Vid bygglovsprövning kommer exploatören att behöva redovisa hur dagvatten omhändertas och plankartans bestämmelser samt den lösning som presenteras i dagvattenutredningen kommer att vara vägledande. Kommunen kan inte enligt lag kräva anläggningar med den fördröjningsvolym som dagvattenstrategin och utredningen anger men fastighetsägaren är skyldig att leda dagvattnet till anvisad punkt och de har ett ansvar att se till att avvattningen av tomten inte medför betydande olägenhet för omgivningen. Dagvattenhanteringen är en förutsättning för detta.

2. Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

VILKA BESTÄMMELSER AVGRÄNSAS AV SEKUNDÄRA EGENSKAPSGRÄNSER?

I detaljplanen används sekundära egenskapsgränser, men det anges inte vilken eller vilka planbestämmelser som avgränsas av de sekundära egenskapsgränserna. Detta gör att planen inte är tillräckligt tydlig i sin reglering. Boverket anger följande i PBL Kunskapsbanken på sidan om gränshierarki: *”Varken egenskapsgräns eller den sekundära egenskapsgränsen är på förhand knuten till någon eller några egenskapsbestämmelser utan kan användas för den egenskapsbestämmelse det behövs för i den enskilda detaljplanen. Om den sekundära egenskapsgränsen används är det viktigt att det tydligt framgår vilken bestämmelse den avgränsar. Detta kan framgå av listan med planbestämmelser.”*

Ett exempel där detta lösts på ett fungerande sätt är i en plankarta från Dorotea kommun – Detaljplan för del av Bergvattnet 12:1 där kommunen skrivit texten *”(begränsas av sekundär egenskapsgräns)”* efter bestämmelseformuleringen (texten) i den egenskapsbestämmelse som ska avgränsas av sekundära egenskapsgränser.

KONSEKVENSERNA AV ATT GENOMFÖRANDEAVTAL ANVÄNDS BEHÖVER REDOVISAS

När avsikten är att använda genomförandeavtal (genomföra markanvisningar och/eller teckna exploateringsavtal) ska kommunen enligt 4 kap. 33 § 3 st. 2 men. PBL redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

Lantmäteriet konstaterar att redovisningen av innehållet i genomförandeavtalet förefaller vara utformad på ett tillräckligt tydligt sätt. Vid genomläsningen har dock inte någon redovisning av konsekvenserna (se ovan) hittats. Planbeskrivningen behöver därför kompletteras med sådana skrivelser. Lantmäteriet har tagit fram ett material med information om regelverket vid "Redovisning av genomförandeavtal i planbeskrivning" och tre exempel på hur redovisning av innehåll och konsekvenser kan se ut i en planbeskrivning. Använd gärna detta material som inspiration.

Delar av planen som bör förbättras

GRUNDKARTA

- Teckenförklaring till grundkartan verkar ofullständig, exempelvis verkar fastighetsbeteckning och gränspunkt saknas.
- Häradsvägens sträckning i grundkartan döljs av planbestämmelserna och namnet är förlagt långt ned i plankartan. Eftersom planbestämmelse finns som hänvisar till Häradsvägen och plankartan är den enda juridiskt gällande handlingen i en detaljplan bör det tydligt framgå av plankartan var vägen ligger.
- I planbestämmelsen med beteckningen f₉ refereras till Hårsberget, men det framgår inte av grundkartan var Hårsberget ligger. Eftersom plankartan är den enda juridiskt gällande handlingen i en detaljplan bör det framgå av plankartan var den aktuella platsen ligger.

Planenhetens svar:

Plankartan har justerats och det har förtydligats vilken bestämmelse som avgränsas av sekundär egenskapsgräns.

Planbeskrivningen har kompletterats med en mer utförlig redovisning av konsekvenserna av exploateringsavtalet.

Grundkartan har justerats i enlighet med synpunkterna.

3. Polismyndigheten

Kan bara förmedla att polismyndigheten inte har något att erinra kring dessa planer.

Planenhetens svar:

Yttrandet noteras.

4. PostNord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är PostNord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar PostNord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Planenhetens svar:

Yttrandet noteras.

5. Trafikverket

Trafikverket lämnade yttrande i samband med samrådet av planförslaget 2023-04-06. Synpunkterna har hanterats i uppföljande möten och i samrådsredogörelsen, varvid Trafikverket inte har någon kvarstående erinran.

Trafikverket noterar dock två i kommunens detaljplaneärende inkomna yttranden, från fastighetsägare vid Mantals-/Bygdevägen i bostadsområdet sydost om planområdet. De har bland annat synpunkter på trafiksituationen vid Härads-/Tingsvägens anslutning till cirkulationsplatsen vid väg 180. Frågan behöver hållas aktuell i fortsatt samverkan mellan Alingsås kommun och Trafikverket.

Planenhetens svar:

Vi instämmer i er slutsats att en fortsatt samverkan kring trafiksituationen för områdets anslutande statliga vägnät fortsatt är aktuell. En väsentlig andel av de trafikrelaterade synpunkterna i yttrandena utgår från rådande problematik med köbildningar vid Götaplan som i sin tur påverkar anslutande länkar och dess korsningspunkter negativt. Problemen är alltså ej direkt relaterade till genomförandet av detaljplanen och bör därför hanteras separat. Ett vidare samarbete kring genomförandet av utpekade åtgärder inom ÅVS E20 är en förutsättning för att lindra/lösa de i samrådet uppmärksammade trafikproblemen.

6. Bygg- och miljönämnden

Enheterna har jobbat i plangruppen och lämnat synpunkter inför framtagandet av planhandlingar samt inför granskning. De synpunkter vi hade gällande föroreningar och masshantering, luftkvalitet och buller samt naturvård har bemötts i den reviderade planbeskrivningen. För dagvatten har det lämnats synpunkter på planbeskrivningen. Den ska bland annat kompletteras med tydligare bedömning kring hantering av dränering- och dagvatten i relation till eventuell "randzon" för underliggande

grundvattenmagasin. Dessutom ska den beskriva hur rening av dagvatten från parkeringsplatsen ska säkerställas.

Naturvård

Miljöenheten har lämnat synpunkter gällande naturvård inför framtagandet av planhandlingar samt inför granskning. De synpunkter vi hade var att planförslaget skulle kompletteras med en beskrivning av planens påverkan/bidrag till ekosystemtjänster, samt att inhemska arter av träd och buskar bör planteras.

Synpunkterna har tillgodosetts och planförslaget kompletterats.

Hälsoskydd

Livsmedel- och hälsaenheten har lämnat synpunkter inför framtagandet av planhandlingar samt inför granskning. De synpunkter vi hade gällande luftkvalitet och buller har bemötts i den reviderade planbeskrivningen (2023-11-06). Bland annat har texten gällande miljö kvalitetsnormen för luft och miljömålet frisk luft förtydligats. Livsmedel- och hälsaenheten har inga ytterligare synpunkter.

Miljöfarlig verksamhet och förorenad mark

I samråd våren 2023 lämnade miljöskyddsenheten (numera miljöenheten) följande synpunkter på detaljplanen:

- Vi bedömer att en fördjupad miljöteknisk markundersökning ska göras innan detaljplanen antas. Detta eftersom den undersökning som har gjorts är översiktlig och de föroreningar som har hittats inte har avgränsats i djup- och sidled. På fastigheten Rådstugan 2 har Alingsås Citylack AB varit verksamma tidigare och de kan ha använt klorerade lösningsmedel. Bedömningen är därför att provtagning och analys av dessa ämnen samt riskvärdering ska genomföras innan detaljplanen antas. Detta för att säkerställa att dessa ämnen inte förekommer i halter som kan påverka människors hälsa negativt. Miljöskyddsenheten vill gärna ta del av provtagningsplan för att kunna lämna synpunkter innan undersökningen påbörjas.
- Miljöskyddsenheten bedömer också att en riskvärdering ska göras för den plats där det tidigare låg en bensinstation för att utreda om ytterligare sanering krävs. Platsen har sanerats ner till saneringsmålet för mindre känslig markanvändning men eftersom planerad markanvändning nu är bostäder innebär det att åtgärdsålet vid sanering istället motsvarar känslig markanvändning och högre krav på sanering.
- Föroreningar kan även förekomma under befintliga byggnader. Bedömningen är att undersökning efter att de har rivits ska göras då byggnadsmaterialet och marken under kan vara förorenade av de miljöfarliga verksamheter som varit verksamma på platsen.

I planbeskrivningen (2023-11-06) står följande gällande förorenad mark:

"I kommande projektering behövs ytterligare provtagning inom aktuella fastigheter. Undersökningarna som har utförts är översiktliga och omfattar inte mark under befintliga byggnader. Föroreningarna som påträffats är därmed inte avgränsade i djup- och sidled. Eftersom marken till stor del är bebyggd idag är det fördelaktigt att genomföra kompletterande provtagning när byggnaderna är rivna. Ytterligare provtagning kan även bli aktuell inför kommande masshantering i entreprenadskedet.

En planbestämmelse har införts som anger att startbesked inte får ges för bostadsändamål förrän markförorening avhjälpes. Eventuella markarbeten inom fastigheten betraktas som anmälningspliktig verksamhet enligt förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, SFS 1998:899. Anmälan om avhjälpandeåtgärd enligt § 28 ska lämnas in till bygg- och miljönämnden i god tid (minst 6 veckor) före planerad åtgärd påbörjas. Anmälan ska även göras innan planerade rivningsåtgärder.”

I planbeskrivningen (2023-11-06) står följande gällande masshantering:
”En massbalans ska eftersträvas för planområdet. Exploatör och entreprenör ansvarar för omhändertagande samt att bygglov söks för tillfällig lagring av massor för omfördelning inom området. Om schaktmassor ska användas på annan plats än där de schaktats upp ska en riskbedömning göras med avseende på den nya plats där massorna planeras att användas. Om rivningsavfall (ex. betong och tegel) ska återanvändas kan anmälan eller ansökan om tillstånd krävas.”

Därefter har miljöenheten lämnat synpunkter inför framtagandet av planhandlingar inför granskning. De synpunkter vi hade gällande föroreningar och masshantering har bemötts i den reviderade planbeskrivningen (2023-11-06). Bland annat har villkor om startbesked införts med syfte att säkerställa att förorening avhjälpes innan byggnation. Miljöenheten har inga ytterligare synpunkter förutsatt att det som står i planbeskrivningen följs.

Dagvatten

Gerdsken är planområdets första recipient. Lillån och Gerdsken är en del av avrinningsområdet ”Forsån”. Det sträcker sig mellan Säveån och Stora Färgens utlopp. Miljökvalitetsnormen (MKN) kemisk status bedöms som god med undantag för kvicksilver och bromerade difenyleter. Med hänsyn till punktkällor bedöms det ändå finnas risk för en betydande påverkan på vattenförekomsten. Det finns flera förorenade områden och industrier som potentiellt kan tillföra ämnen i betydande mängd. Det bedöms finnas en risk för sänkt status när det gäller PFOS, zink, koppar och andra metaller.

- Det ska läggas till planbeskrivningen att det finns punktkällor som kan utgöra en risk för vattenförekomsten.

Planbeskrivningen nämner att avledningen av dagvatten från stora exploaterade ytor till Lillån, tillsammans med relativt lågt flöde (1,2 m³/s) i Lillån gör att vattendraget är högt belastat med föroreningar. Halterna av flera metaller i åns vatten överskrider normala bakgrundsvärden.

- Vi bedömer det som viktigt att dagvattenanläggningarna utformas för god rening av både partikelburna och lösta metaller. Det kan ske genom sedimentation, infiltration och upptag av växter.

Plankartan anger att det ska finnas ett avskärande dike med tät konstruktion (m1) nära plangränsen i öster. Det beskrivs att diket ska förhindra att avrinnande vatten från naturmarken ovanpå berget rinner in mot planområdet. Vi bedömer att

avrinnande vatten från naturmarken inte innehåller föroreningar från dagvatten.

- Planbeskrivningen behöver förtydliga funktionen för diket vid planområdets gräns i öster i relation till risken med eventuell "randzon" för ett underliggande grundvattenmagasin.
- Planbeskrivningen saknar en redogörelse för hur diket ska tätas.

En planbestämmelse anger att *"tak ska vara av plåt eller pannor av tegel eller betong". Takmaterialet får inte vara av zink eller koppar.* Därför bedöms det inte finnas behov av rening av takdagvatten. De flesta byggnadsmaterial läcker föroreningar i större eller mindre utsträckning. Plåt kan vara behandlat med zink för att skydda materialet mot rost. Avrinningen från byggnadsmaterial har ofta en hög andel lösta föroreningar i avrinningen. Det kräver en annan rening än trafikdagvatten, där metallerna i högre grad är partikulärt bundna. Reningen bör också ske så nära källan som möjligt för att minska utspädningseffekten då avrinningen från byggnadsmaterial blandas med annat dagvatten. Eftersom en stor del av ytan inom planområdet utgörs av tak kommer valet av takmaterial få stor betydelse för föroreningsbelastningen.

- Utifrån detta bedömer vi att det behöver förtydligas i planbeskrivningen att det takmaterial som används i hög grad måste vara av ett beständigt material.

En parkeringsplats planeras att byggas inom det detaljplanerade området. Det framgår av planbeskrivningen att dagvatten från denna yta kommer att renas i ett biofilter eller i en makadambädd. På plankartan saknas det en yta och bestämmelse över denna dagvattenanläggnings placering. På illustrationskartan är dagvattenanläggningen placerad i gränsen till planområdet. Det är lämpligt att storleken på de ytor är som ska tas i anspråk av dagvattenhanteringen ska framgå av plankartan. Har man bedömt att det inte är möjligt att reglera dagvatten-reningen för parkeringsplatsen på kvartersmarken?

- Av planbeskrivningen ska det framgå hur det är tänkt att kravet på rening av dagvatten från exempelvis parkeringsplatsen ska säkerställas.

Planenhetens svar:

Planbeskrivningen har kompletterats angående takmaterial, punktkällor som kan utgöra en risk för vattenförekomsten och funktionen för diket vid planområdets gräns i öster.

7. Vård- och omsorgsförvaltningen

Vård- och omsorgsförvaltningen är positiv till utvecklingen av bostäder på redan befintliga verksamhetsytor. En sådan utveckling förbättrar vår bostadsmarknad, samt har en positiv effekt på stadsbilden.

På grund av planområdets centrala läge, med tillgång till både grönområden och stadskärnan utgör bostadskvarteret ett passande alternativ för bostäder med särskild

service alternativt trygghetsbostäder. För att optimera tillgängligheten ser förvaltningen helst att bostäderna placeras på markplan.

Förvaltningen önskar således att kommunen möjliggör för tillkomsten av bostäder med särskild service eller trygghetsbostäder inom bostadskvarteret.

Planenhetens svar:

Yttrandet noteras. Detaljplanen gör det möjligt att lokalisera bostäder med särskild service såsom trygghetsbostäder och LSS-boende inom planområdet.

8. Laxen 38

Vi bor med vår familj på Mantalsvägen 7 med fastighetsbeteckning Laxen 38 som ligger nära området som ska bebyggas. Vi oroar oss över konsekvenserna av byggnationen om den blir av. Det är planerat för 130 parkeringsplatser varav 45 ligger i direkt anslutning till Tingsvägen vilket är den väg som Mantalsvägen ansluter till. Redan idag är det långa köer i och vid de båda rondellerna på Boråsvägen i rusningstid. Vi ser det tydligt från vårt hus. Vi ser framför oss att det kommer bli långa köer på Mantalsvägen då dessa bilar ska ut på Tingsvägen och trängas med bilar som kommer från det planerade bygget. Förutom längre köer oroas vi över att luftkvaliteten försämras. Hur ser kommunens plan kring trafiken och luftkvaliteten ut för området? Detta område kan ju inte vara det bästa att bebygga då det ligger mycket nära två redan kraftigt trafikerade vägar, E20 och väg 180. Speciellt inte med tanke på att trafiken i allmänhet kommer öka enligt era egna beräkningar. Alternativt borde det byggas färre lägenheter vilket skulle resultera i färre antal bilar, kortare köer och bättre luftkvalitet.

Planenhetens svar:

Vi förstår er frustration kring dagens trafiksituation och oro för framtiden. Vi är medvetna om de trafikproblem och köbildningar som finns utmed Boråsvägen och i trafikplats Götaplan som i sin tur påverkar anslutande gator, däribland Tingsvägen och Mantalsvägen. Dessa problem har uppmärksammats i Trafikverkets arbete med Åtgärdsvalsstudien för E20 genom Alingsås som det också hänvisas till i detaljplanens trafikutredning.

I detaljplanens trafikutredning redovisas att detaljplanens bidrag till trafikflödena och den redan existerande problematiken är ringa. En större andel av områdets parkeringsplatser förläggs i norra delen med den primära utfarten via Kristineholmsvägen. Häradsvägen utformas för låga hastigheter med begränsad framkomlighet för att minimera smittrafik via Tingsvägen. I högtrafik motsvarar detta bidrag ungefär 1 bil var fjärde minut, vilket endast utgör en liten andel av den totala trafiken på Tingsvägen. Detaljplanens genomförande bedöms därmed inte påverka möjligheten att ta sig ut i cirkulationsplatsen och den huvudsakliga problematiken på Boråsvägen är en följd av köer in mot signalanläggningen på Götaplan och alltså därmed ej relaterade till detaljplanen. Trafiksituationen på Boråsvägen och Götaplan hanteras separat i samarbete med Trafikverket och begränsar ej genomförandet av den

aktuella detaljplanen. Trafikverket har enligt sitt granskningsyttrande noterat att flera fastighetsägare framfört synpunkter angående trafiksituationen vid cirkulationsplatsen på Boråsvägen och de framför att frågan behöver hållas aktuell i fortsatt samverkan mellan Alingsås kommun och Trafikverket.

I samband med planarbetet har SMHI utfört beräkningar av luftkvaliteten på två av planområdets omgivande gator; Kristineholmsvägen och Boråsvägen (väg 180). Syftet har varit att bedöma detaljplanens påverkan på luftkvaliteten och miljö kvalitetsnormerna för luft. De beräknade halterna är låga och luftkvalitetsmiljön, i och omkring kvarteret Rådstugan, bedöms vara god i framtiden (år 2040). Sammantaget bedöms att miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft klaras på platsen i samtliga scenarier och de kommer inte att överskridas på grund av den nybyggnation som tillåts i detaljplanen.

Kommunen genomför regelbundna mätningar av luftkvalitén i området, ungefär varannan månad, för att kontrollera att miljö kvalitetsnormerna för luft följs och för att säkerställa en god boendemiljö. Om luften försämras och någon miljö kvalitetsnorm överskrids ska detta rapporteras till Naturvårdsverket som gör en bedömning om ett så kallat åtgärdsprogram behöver tas fram.

9. Sillen 8

De senaste åren har trafiksituationen för boende och fastighetsägare på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen, Hemmansvägen och Tingsvägen försämrats ytterligare mycket kraftigt med följden att vi vid ett flertal trafikintensiva intervall under dagen har betydande svårigheter att ta oss ut i cirkulationsplatsen via Tingsvägen. Detta pga. då långvarigt mycket tät trafik på Boråsvägen. Vid dessutom alla former av normala trafikstörningar (vägarbeten, vinterväglag och andra begränsande händelser, stora som små) blir situationen fullständigt omöjlig pga. helt oavbruten kö på väg 180 fram till och inne i cirkulationsplatsen. Den nu gällande detaljplanen för Rådstugan 1 och 2 och det tilltänkta bygget är oförenliga med detta.

Följande åtgärder behöver vidtas:

- Ingen trafik till eller från Rådstugan 1 och 2/detaljplaneområdet tillåts på Tingsvägen. Ej heller byggtrafik.
- Trafik till och från Rådstugan 1 och 2/detaljplaneområdet får istället använda befintliga anslutningar via Kristineholmsvägen, så som sker idag för boende och fastighetsägare på och utmed Kristineholmsvägen.
- Trafik från befintliga fastigheter på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen, Hemmansvägen och Tingsvägen ska även fortsättningsvis kunna ta sig ut via Häradsvägen-Kristineholmsvägen, som ett andrahandsalternativ till Tingsvägen-cirkulationsplats väg 180.
- Häradsvägen görs enkelriktad så att för Tingsvägen belastande trafik inte släpps ut på Tingsvägen från Rådstugan 1 och 2 eller Kristineholmsvägen.
- Åtgärder som förbättrar trafiksituationen (stopp, köer, framkomlighet, restider osv) för boende och fastighetsägare på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen, Hemmansvägen och Tingsvägen genomförs snarast.

Vidare ifrågasätts starkt varför boende och fastighetsägare på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen och Hemmansvägen (eventuellt även Tingsvägen) inte någon gång blivit informerade om eller tillfrågade om detaljplanen och byggplanerna.

Planenhetens svar:

Vi förstår er frustration kring dagens trafiksituation och oro för framtiden. Vi är medvetna om de trafikproblem och köbildningar som finns utmed Boråsvägen och i trafikplats Götaplan som i sin tur påverkar anslutande gator, däribland Tingsvägen och Mantalsvägen. Dessa problem har uppmärksammats i Trafikverkets arbete med Åtgärdsvalsstudien för E20 genom Alingsås som det också hänvisas till i detaljplanens trafikutredning.

I detaljplanens trafikutredning redovisas att detaljplanens bidrag till trafikflödena och den redan existerande problematiken är liten. En större andel av områdets parkeringsplatser förläggs i norra delen med den primära utfarten via Kristineholmsvägen. Häradsvägen utformas för låga hastigheter med begränsad framkomlighet för att minimera smittrafik via Tingsvägen. I högtrafik motsvarar detta bidrag ungefär 1 bil var fjärde minut, vilket endast utgör en liten andel av den totala trafiken på Tingsvägen. Detaljplanens genomförande bedöms därmed inte påverka möjligheten att ta sig ut i cirkulationsplatsen och den huvudsakliga problematiken på Boråsvägen är en följd av köer in mot signalanläggningen på Götaplan och alltså ej relaterade till detaljplanen.

Till kommande planering av trafikföring av byggtrafik görs avvägningar för att minimera störningar men samtidigt måste trafikföringen vara logisk, trafiksäker och möjliggöra att samtliga delar kan nås. Då det i detta skede är svårt att förutse vilka rörelser som kommer genomföras går det ej att begränsa denna typ av trafik. Inför att byggarbeten påbörjas ska en trafikangöringsplan upprättas för att garantera att trafiksäkerheten inte försämras för alla typer av trafik, från fotgängare och cyklister till kollektivtrafik och allmän trafik. Trafik- och planeringsenheten på Alingsås kommun är väghållningsmyndighet för det kommunala vägnätet och ansvarar för att begära in och godkänna en trafikordningsplan när trafiken tillfälligt påverkas av ett arbete.

Häradsvägen kommer fortsatt vara tillgänglig för allmän trafik vilket innebär att boende på Mantalsvägen och Tingsvägen m.fl. även i framtiden kommer kunna använda Häradsvägen och Kristineholmsvägen som ett alternativ till cirkulationsplatsen. Det är dock inte möjligt att reglera så att endast boende längs Mantalsvägen m.fl. kan trafikera Häradsvägen i norrgående riktning. Trafik till/från planområdet måste kunna ta sig både norrut och söderut. Nuvarande utformning av korsningen Kristineholmsvägen/ Boråsvägen ska, enligt Trafikverkets ÅVS, stängas för vänstersvängande trafik. Det görs för att säkerställa framkomligheten på Götaplan. Att låta södergående trafik köra norrut och vända i Götaplan bedöms ej vara rimligt sett till påverkan på E20 som är ett riksintresse för kommunikation. Denna trafik måste alltså kunna använda Tingsvägen. Häradsvägen ska utformas på ett sådant sätt att den tillsammans med Tingsvägen ej används som smitväg. Trafik från de östra delarna på Kristineholmsvägen kan köra ut via Sandbergsvägen i öst. Trafik till de västra delarna av Kristineholmsvägen och Rådstugans norra parkering ska välja Boråsvägen och Kristineholmsvägen.

Dagens trafikproblem på Boråsvägen och Götaplan samt potentiella åtgärder för att minimera dessa hanteras separat i samarbete med Trafikverket och begränsar ej genomförandet av den aktuella detaljplanen. Trafikverket har enligt sitt granskningsyttrande noterat att flera fastighetsägare framfört synpunkter angående trafiksituationen vid cirkulationsplatsen på Boråsvägen och de framför att frågan behöver hållas aktuell i fortsatt samverkan mellan Alingsås kommun och Trafikverket.

Information om detaljplanearbetet har skickats till de berörda sakägarna vid de två remisskedena; samråd och granskning, i enlighet med 5 kap Plan- och bygglagen. En kungörelseannonser med inbjudan till ett öppet hus om detaljplanen infördes också i Alingsås tidning vid samrådet. En bedömning har gjorts av vilka sakägare som kan anses beröras av detaljplanen och det har bedömts vara de sakägare som angränsar direkt till planområdet samt de sakägare som direkt påverkas av den förändrade utsikt som detaljplanen innebär. Eftersom trafikutredningen visar att detaljplanen inte påverkar trafiksituationen i området på ett betydelsefullt sätt har boende längre söderut längs Mantalsvägen inte bedömts påverkas av detaljplanen.

10. Braxen 12

För närvarande är cirkulationsplatsen (Tingsvägen / Boråsvägen) den enda vägen för boende i vårt område att komma ut, vilket redan är ett stort bekymmer framförallt vid tider med mycket trafik. Det är nästan omöjligt att komma ut i cirkulationsplatsen som det redan är. Trafik från nybygget Rådstugan 1 och 2 via Tingsvägen mot cirkulationsplatsen, som dessutom kommer få företräde framför oss som kommer från Mantalsvägen, kommer att väsentligt öka på det redan befintliga bekymret ytterligare.

På senare år har flertalet utbrott med kontaminerat vatten inträffat. Ökad befolkningens mängd i området kommer att försämra vattenkvaliteten i Gerdsken ytterligare. Åtgärder för att förhindra ytterligare försämrade vattenkvalitet behöver vidtas.

Alldeles intill det tänkta nybygget finns naturreservatet Hjortmarka. Ett stort nybygge i närområdet till naturreservatet kommer ha stor påverkan på djurlivet och hela miljön i området.

Planens svar:

Vi förstår er frustration kring dagens trafiksituation och oro för framtiden. Vi är medvetna om de trafikproblem och köbildningar som finns utmed Boråsvägen och i trafikplats Götaplan som i sin tur påverkar anslutande gator, däribland Tingsvägen och Mantalsvägen. Dessa problem har uppmärksammats i Trafikverkets arbete med Åtgärdsvalsstudien för E20 genom Alingsås som det också hänvisas till i detaljplanens trafikutredning.

I detaljplanens trafikutredning redovisas att detaljplanens bidrag till trafikflödena och den redan existerande problematiken är ringa. En större andel av områdets parkeringsplatser förläggs i norra delen med den primära utfarten via Kristineholmsvägen. Häradsvägen utformas för låga hastigheter med begränsad

framkomlighet för att minimera smittrafik via Tingsvägen. I högtrafik motsvarar detta bidrag ungefär 1 bil var fjärde minut, vilket endast utgör en liten andel av den totala trafiken på Tingsvägen. Trafikökningen som detaljplanen ger bedöms därmed inte påverka möjligheten att ta sig ut från Mantalsvägen till Tingsvägen. Den huvudsakliga problematiken på Boråsvägen är en följd av köer in mot signalanläggningen på Götaplan och alltså därmed ej relaterade till detaljplanen. Trafiksituationen på Boråsvägen och Götaplan hanteras separat i samarbete med Trafikverket och begränsar ej genomförandet av den aktuella detaljplanen. Trafikverket har enligt sitt granskningsyttrande noterat att flera fastighetsägare framfört synpunkter angående trafiksituationen vid cirkulationsplatsen på Boråsvägen och de framför att frågan behöver hållas aktuell i fortsatt samverkan mellan Alingsås kommun och Trafikverket.

De senaste tre åren har vattnet i Gerdskan kontaminerats vid ett tillfälle vilket förmodligen berott på utsläpp av avloppsvatten från en enskild fastighet intill sjön och det är inte relaterat till det kommunala ledningsnätet för vatten- och avlopp. Spillvattnet från de nya bostäderna kommer att ledas utmed Hemvägen vidare utmed Ankargatan och ledningarna har tillräcklig kapacitet. Genomförandet av detaljplanen påverkar inte risken för nya utsläpp från de befintliga tomterna intill sjön.

Kommunen provtar vattnet i Gerdskan fyra gånger, på två olika platser under varje badsäsong i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/7/EG av den 15 februari 2006 om förvaltning av badvattenkvaliteten och om upphävande av direktiv 76/160/EEG, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 596/2009. Provtagningen görs på E. coli-bakterier och intestinala enterokocker. Om något av proven visar på otjänligt vatten tas fler prover till vattnet är tjänligt igen. Vid provtagningstillfällena görs även en okulär besiktning för att upptäcka algblomning.

När det gäller påverkan på föroreningsituationen i dagvattnet innebär detaljplanen en förbättring eftersom den planerade markanvändningen bedöms generera lägre föroreningshalter och -mängder än i befintlig situation. Sammantaget bedöms vattenkvaliteten i Gerdskan inte påverkas negativt av detaljplanen.

Med anledning av detaljplanens närhet till Hjortmarka naturreservat har eventuell påverkan på naturen i området utretts i samband med planarbetet. Dels har en bedömning av träden med avseende på särskilt skyddsvärde gjorts. Träden närmast planområdet har inventerats av sakkunnig och åldersbestämning och okulär besiktning har genomförts. Slutsatsen av inventeringen är att träden inte betraktas som särskilt skyddsvärda och bebyggelsens placering mm har anpassats för att minimera påverkan på träden inom naturreservatet. Eftersom de nya byggnaderna kommer att ge upphov till ökad skuggning har även en solstudie genomförts för att studera eventuell påverkan på träden. Bedömningen är att minskningen av solljus inte innebär någon betydande risk för negativ påverkan på trädbeståndet.

Vid detaljplanens granskning påtalades att hasselsnok samt vattensalamander (okänd art) har observerats vid detaljplaneområdet och för att klargöra om detaljplanen riskerar att påverka hasselsnok eller vattensalamandern negativt har en artskyddsutredning genomförts inför antagandet. Utredningen baseras på kända uppgifter om arternas

utredning samt från ett fältbesök där artspecifika livsmiljöer inventerades inom del av naturreservatet som gränsar mot detaljplanen. Utredningen visar att ny bebyggelse inte riskerar att påverka förekomster av hasselsnok eller vattensalamander negativt och att detaljplanen därmed är förenlig med artskyddet.

11. Gäddan 4

Vi har tagit del av detaljplaneförslaget med diarienummer 2022.211 KS på kommunens hemsida. Som boende på Bygdevägen med utfart via Mantalsvägen- Tingsvägen och vidare ut på 180 ser vi det nya förslaget som problematiskt. Utan fler åtgärder för att främja möjligheter för utfart för boende i vårt område ser vi inte att en acceptabel trafiksituation kan säkerställas med nuvarande förslag.

De senaste åren har förutsättningarna för utfart från Tingsvägen kraftigt försämrats. Och under ett flertal tillfällen under dygnet, framför allt morgonrusning, lunchtid och eftermiddagsrusning på vardagar och förmiddagar på lördagar. Dock är problemet inte alltid begränsade till dessa tider utan kan stokastiskt förekomma vid andra tider då andra faktorer påverkar, som ombyggnationer etc. på andra håll i trafiken i Alingsås. Begränsningarna för utfart består i pärlbandstrafik på Boråsvägen in mot staden då rondellen korkar igen och blockerar möjligheterna till utfart. Redan idag bidrar genomfartstrafik från Häradsvägen till att göra bekymret större. I den föreslagna lösningen med lokal körväg samt höger in/ut lösning och ett stort antal nya hushåll (som även dom kommer göra sina flesta resor under dom redan problematiska perioderna) ser vi stora risker för en ytterligare betydligt försämrad trafiksituation för boende med utfart från Mantalsvägen.

Det allra minsta som kommer krävas innan några byggplaner för Rådstugan 1 och 2 över huvud taget kan komma på tal, är följande:

- Framkomlighet och restid för trafik från/till Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen och Hemmansvägen in i/ut från cirkulationsplatsen vid Tingsvägen måste förbättras från dagens läge, speciellt vid de trafiktoppar som uppstår vid de tidpunkter som hela samhället kretsar kring. Men även vid generella köer och trafikstockning samt vägarbeten etc. T ex genom trafikljus som garanterar utfart in i cirkulationsplatsen inom viss mindre tid.
- Trafik från/till Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen och Hemmansvägen måste ges företräde före eventuell framtida trafik från och via Rådstugan 1 och 2/Häradsvägen.
- Ytterligare alternativ resväg från/till Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen och Hemmansvägen behöver skapas, utan att möjliggöra genomfartstrafik, för att framtidssäkra området trafiksituation. Här finns flera möjligheter via befintlig infrastruktur.
- Det bör allvarligt övervägas att över huvud taget inte släppa ut eller in trafik från/till Rådstugan 1 och 2/Häradsvägen via Tingsvägen utan istället låta denna gå via Kristineholmsvägen ut på E20, alternativt genom nybyggd under- eller överfart. På samma sätt som situationen är idag för boende på Kristineholmsvägen och som av planerna att döma anses vara tillräckligt för dessa och därmed med kommunens resonemang även för Rådstugan 1 och 2.

Planenhetens svar:

Vi förstår er frustration kring dagens trafiksituation och oro för framtiden. Vi är medvetna om de trafikproblem och köbildningar som finns utmed Boråsvägen och i trafikplats Götaplan som i sin tur påverkar anslutande gator, däribland Tingsvägen och Mantalsvägen inklusive anslutande gator. Dessa problem har uppmärksammats i Trafikverkets arbete med Åtgärdsvalsstudien för E20 genom Alingsås som det också hänvisas till i detaljplanens trafikutredning.

I detaljplanens trafikutredning redovisas att detaljplanens bidrag till trafikflödena och den redan existerande problematiken är ringa. En större andel av områdets parkeringsplatser förläggs i norra delen med den primära utfarten via Kristineholmsvägen. Häradsvägen utformas för låga hastigheter med begränsad framkomlighet för att minimera smittrafik via Tingsvägen. I högtrafik motsvarar detta bidrag ungefär 1 bil var fjärde minut, vilket endast utgör en liten andel av den totala trafiken på Tingsvägen. Den huvudsakliga problematiken på Boråsvägen är en följd av köer in mot signalanläggningen på Götaplan och alltså därmed ej relaterade till detaljplanen.

Den planerade åtgärden att förbjuda vänstersväng in/ut från Kristineholmsvägen innebär att svängfälten på Boråsvägen kan tas bort vilket möjliggör för fler fordon att köa upp längs Boråsvägen och minska risken att kön växer in i cirkulationsplatsen med Tingsvägen. En större andel av områdets parkeringsplatser förläggs i norra delen med den primära in- och utfarten längs Kristineholmsvägen. Kombinerat medför dessa förutsättningar att detaljplanens trafikala konsekvenser anses som ringa i enlighet med trafikanalysen som genomförts.

I föreslagen gatuutformning har korsningen Häradsvägen/Tingsvägen/Mantalsvägen höjts upp för att dels säkerställa en god trafiksäkerhet, dels möjliggöra ett förbättrat samarbete mellan olika trafikrörelser. Häradsvägens nya dragning är anpassad för att säkerställa att längre fordon kan ta sig till och från cirkulationsplatsen utan att blockera för annan trafik vilket är fallet idag. Det innebär att den nya gatuutformningen förbättrar möjligheten att ta sig ut i cirkulationsplatsen från Tingsvägen.

Trafik till/från planområdet måste kunna ta sig både norrut och söderut. Nuvarande utformning av korsningen Kristineholmsvägen/Boråsvägen ska, enligt Trafikverkets ÅVS, stängas för vänstersvägande trafik. Det görs för att säkerställa framkomligheten på Götaplan. Att låta södergående trafik köra norrut och vända i Götaplan bedöms ej vara rimligt sett till påverkan på E20 som är ett riksintresse för kommunikation. Denna trafik måste alltså kunna använda Tingsvägen. Häradsvägen ska utformas på ett sådant sätt att den tillsammans med Tingsvägen ej används som smitväg. Trafik från de östra delarna på Kristineholmsvägen kan köra ut via Sandbergsvägen i öst. Trafik till de västra delarna av Kristineholmsvägen och Rådstugans norra parkering ska välja Boråsvägen och Kristineholmsvägen.

Dagens trafikproblem på Boråsvägen och Götaplan samt potentiella åtgärder för att minimera dessa hanteras separat i samarbete med Trafikverket och begränsar ej genomförandet av den aktuella detaljplanen. Trafikverket har enligt sitt

granskningsyttrande noterat att flera fastighetsägare framfört synpunkter angående trafiksituationen vid cirkulationsplatsen på Boråsvägen och de framför att frågan behöver hållas aktuell i fortsatt samverkan mellan Alingsås kommun och Trafikverket.

Det är ett pågående arbete att se över trafikregleringen i kommunen. Det finns idag inga planer att förändra regleringen i området.

12. Gäddan 14

1. Hur kommer det sig att kommunen inte informerar och ber om synpunkter via post av invånare i området G:a Stockslycke, som kommer att bli påverkade av Rådstugan?
2. Hur kommer det sig att kommunen inte diarieför inkomna mail, där invånare som bor i närliggande område uttryckt oro för detaljplan Rådstugan under 2023?

För att kunna ta ställning till genomförande av Rådstugan behöver nedanstående frågor utredas/svaras på (nr 3-18):

3. Hur ofta och var kommer besiktning och provtagning av vattnet i Gerdskan göras?
4. När kommer dessa mätningar att starta?
5. Det finns stor oro från oss hur fordonskösituationen blir då vi ska ut på Boråsvägen via Mantalsvägen. Då detta redan är ett bekymmer vid rusningstrafik idag. Det som påverkar sedan innan beror också på utformningen av rondellen, då cirkulationsplats (vidare nämns som cpl) har mindre vinkel mellan Boråsvägen/Tingsvägen än 90grader. Tas hänsyn till detta i simuleringar/analyser?
Kösituationen kommer ytterligare försämrats då all trafik som kommer från Rådstugan ut på Tingsvägen också har företräde framför Mantalsvägen. Pga. att den trafikutredning som är gjord väcker fler frågor och synpunkter, så växer oron. Se frågor (nr 6-18) under berörda kapitel. Kapitel är hämtade från trafikutredningen och är nedan i kursiv text.

2.1.3 Gång- och cykel

Kommunen, tillsammans med Trafikverket, har dessutom för ambition att stärka passagerarna över Kristineholmsvägen och Boråsvägen. Exakt utformning för detta är ej ännu klargjort men planen ska möjliggöra en sådan utveckling.

6. När ska detta göras?
7. Hur mycket ökar svårigheten för fordon att komma ut från Tingsvägen, pga. ökad belastning av passage/r på Boråsvägen? Eftersom fordon stannar i cpl på Boråsvägen för att släppa fram fotgängare/cyklister, blir fordon snabbt blockerade redan idag från att ta sig ut från Tingsvägen.

2.2.2 ÅVS E20 och Götaplan

Åtgärden Höger-in-höger-ut till/från Kristineholmsvägen (G24)

8. Hur mycket kommer detta påverka svårigheten för fordon från Tingsvägen att ta sig ut om detta genomförs?

Åtgärden Stänga korsningen väg 180-Kristineholmsvägen (G25) Åtgärden förutsätter att åtgärd G26, ny lokalväg mellan Kristineholmsvägen och korsningen väg 180-Hemvägen/Tingsvägen, också genomförs i samband med detaljplanearbetet för Kv.

Rådstugan. Anlägg en ny lokalväg mellan Kristineholmsvägen och korsningen väg 180-Hemvägen/Tingsvägen (G26). Åtgärden påverkar kapaciteten i korsningen väg 180-Hemvägen/Tingsvägen genom ökad belastning. Kapaciteten i korsningen behöver således säkerställas.

9. Hur ser denna utredning ut för att säkerställa kapaciteten i korsningen?

4.3 Trafikmängder

Trafikmängder för prognosår 2040 har bedömts genom att först kartlägga dagens (2017–2020). Trafikverket har utfört mätning av trafiken på Boråsvägen och E20 år 2017 respektive 2019.

10. Ska nya mätningar göras nu när Sjöstaden är klar?

11. Hur mycket har Boråsvägen och cpl norr innan E20 påverkats av Sjöstaden?

12. Har undersökningar gjorts om det blivit mer trafik till/från Vimpeln sedan 2017?

För att bilda en uppfattning om hur dagens trafik rör sig i området har analyser från mätningarna kompletterats med en drönarfilmning av cirkulationsplatsen vid Hemvägen under eftermiddagens maxtimme torsdagen 17 september 2020.

13. Är en timme under pandemin representativ för att veta flödet?

Statistiskt blir värdet osäkert.

4.4.2 Bedömd alstring från Rådstugan

Totalt beräknas då verksamheterna bidra med cirka 100 fordon per vardagsdygn. alstrar bostäderna cirka 470 bilförflyttningar per dygn vilka ska fördelas på det kringliggande vägnätet.

14. Hur blir belastningen på Tingsvägen, för de fordon som inte ska norrut? Figur 15 visar inte detta.

4.6.1 Modell

I modellen har trafiken till Rådstugan fördelats 63 % till norra delen och 37 % till södra delen baserat på fördelningen av parkeringsplatser. Av dygnets totala resor har 15 % antagits genomföras under eftermiddagens maxtimme.

15. Vad händer om det blir höger-in-höger-ut till/från Kristineholmsvägen (G24)? Då borde fördelningen bli en annan och betydligt högre andel går ut den södra delen till Tingsvägen.

16. Eftersom den ovanstående inmatningen i modellen är styrande för resultatet, borde det väl finnas en större procentsats till södra delen om höger-in/höger ut blir av?

4.7 Slutsatser trafikanalys När Rådstugan byggs beräknas 570 fordonsrörelser tillkomma under ett vardagsdygn vilket endast är en liten del av den totala trafiken som beräknas gå på vägarna år 2040. När trafiken till/från Rådstugan fördelas ut på vägnätet står Rådstugan endast för 0–1,9 % av vardagsdygnstrafiken på de olika vägarna med den högre andelen för trafiken på Kristineholmsvägen. Under maxtimmen som simuleras står Rådstugan endast för 3 % av den totala trafiken i modellen.

Att justera regleringen av korsningen Boråsvägen-Kristineholmsvägen ger även det endast en mindre påverkan på medelhastigheter och kölängder och då främst inne på lokalvägnätet

17. Hur mycket står Rådstugan för i % av Tingsvägen? Svårigheter redan idag att komma ut, vilket medför lång tid även om kön är kort- eftersom stort flöde på Boråsvägen.
18. Hur påverkar detta de fordon i tid (min) som kommer från Mantalsvägen?

Planenhetens svar:

1. Information om detaljplanearbetet har skickats till de berörda sakägarna vid de två remisskedena; samråd och granskning, i enlighet med 5 kap Plan- och bygglagen. En kungörelseannons med inbjudan till ett öppet hus om detaljplanen infördes också i Alingsås tidning vid samrådet. En bedömning har gjorts av vilka sakägare som kan anses beröras av detaljplanen och det har bedömts vara de sakägare som angränsar direkt till planområdet samt de sakägare som direkt påverkas av den förändrade utsikt som detaljplanen innebär. Eftersom trafikutredningen visar att detaljplanen inte påverkar trafiksituationen i området på ett betydelsefullt sätt har boende längre söderut längs Mantalsvägen inte bedömts påverkas av detaljplanen.

2. Enligt kommunens dokumenthanteringsplan ska inkomna synpunkter eller utgående korrespondens diarieföras om de tillför ärendet något/för ärendet framåt. De synpunkter som inkommer under en detaljplans samråd eller granskning diarieförs alltid. Varför det mail som ni syftar på inte diarieförts kan vi dessvärre inte svara på. Vid en korrekt hantering av mailet borde det ha diarieförts om det var av vikt/betydande för planarbetet.

3 - 4. Kommunen provtar vattnet i Gerdskan fyra gånger, på två olika platser under varje badsäsong i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/7/EG av den 15 februari 2006 om förvaltning av badvattenkvaliteten och om upphävande av direktiv 76/160/EEG, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 596/2009. Provtagningen görs på E. coli-bakterier och intestinala enterokocker. Om något av proven visar på otjänligt vatten tas fler prover tills vattnet är tjänligt igen. Vid provtagningstillfällena görs även en okulär besiktning för att upptäcka algblomning.

5. Vi förstår er frustration kring dagens trafiksituation och oro för framtiden. Vi är medvetna om de trafikproblem och köbildningar som finns utmed Boråsvägen och i trafikplats Götaplan som i sin tur påverkar anslutande gator, däribland Tingsvägen och Mantalsvägen. Dessa problem har uppmärksammats i Trafikverkets arbete med Åtgärdsvalsstudien för E20 genom Alingsås som det också hänvisas till i detaljplanens trafikutredning.

I detaljplanens trafikutredning redovisas att detaljplanens bidrag till trafikflödena och den redan existerande problematiken är ringa. En större andel av områdets parkeringsplatser förläggs i norra delen med den primära utfarten via Kristineholmsvägen. Häradsvägen utformas för låga hastigheter med begränsad framkomlighet för att minimera smittrafik via Tingsvägen. I högtrafik motsvarar detta bidrag ungefär 1 bil var fjärde minut, vilket endast utgör en liten andel av den totala trafiken på Tingsvägen. Den huvudsakliga problematiken på Boråsvägen är en följd av köer in mot signalanläggningen på Götaplan och alltså därmed ej relaterade till detaljplanen.

Dagens utformning av Tingsvägens anslutning till cirkulationsplatsen med väg 180 är oförändrad mellan nuvarande och föreslagna framtida utformning. Vinkeln med vilken Tingsvägen ansluter återskapas i simuleringen.

6. Åtgärder i Götaplan samt utmed Boråsvägen som trafikutredningen hänvisar till är utpekade i ovan nämnda Åtgärdsvalsstudie. Dialog mellan kommunen och Trafikverket kring genomförandet av åtgärder utpekade i Åtgärdsvalsstudien pågår parallellt och är ej avhängt detaljplanens genomförande. Detaljplanen ska dock ej begränsa möjligheten för de utpekade åtgärderna. När åtgärderna kommer att genomföras är inte bestämt i nuläget.

7. Korsande gång- och cykeltrafik medför relativt få konsekvenser på framkomligheten för korsande trafik med endast korta stopp. Att prioritera och underlätta för gång- och cykeltrafiken är en förutsättning för att öka andelen som går och cyklar istället för att resan ska göras med bil. Desto fler som har möjlighet att göra det valet desto färre bilar i köer som begränsar framkomligheten för de som verkligen måste använda bilen.

8. Den planerade åtgärden att förbjuda vänstersväng in/ut från Kristineholmsvägen innebär att svängfälten på Boråsvägen kan tas bort vilket möjliggör för fler fordon att köa upp längs Boråsvägen och minska risken att kön växer in i cirkulationsplatsen med Tingsvägen. Därmed bedöms åtgärden förbättra möjligheten för trafik på Tingsvägen att ta sig ut i cirkulationsplatsen.

9. Åtgärden har varit förutsättningen i den genomförda trafikanalysen. Då andelen 15 % nämns i rapporten avser det andelen av Rådstugans totala trafik som rör sig i vägnätet under maxtimmen. Dessa utgör trafik som ska in och ut från Rådstugan både i norr och i söder. Totalt trafikerar endast 5 % av Rådstugans totala 570 fordon Tingsvägen i maxtimmen.

10 - 13. Trafikverket ansvarar för trafikmätningar på Boråsvägen och genomför mätningar vart fjärde år. Trafikanalysen utgår från mätningar genomförda år 2017 som vägts samman med då tillgänglig information från övriga delar av vägnätet. Trafikverket har sedan analysen färdigställdes genomfört nya mätningar år 2021. Mätningarna visade att trafikflödet var oförändrat mellan åren men avstanningen kan vara en följd av pandemin. Sett till historiken kan en ny mätning väntas genomföras under år 2025. Kommunen har utfört mätningar på några av de anslutande gatorna. På Kristineholmsvägen i anslutning till planområdet har mätningar utförts 2018 och 2023 och trafikmängden var densamma vid dessa mätningar. På Hemvägen har mätningar utförts 1998 och 2021 och uppmätta trafikmängder visar en ökning med ca 400 fordon/dygn. I de mätningar som utförts finns inga indikationer på att byggnationen av Sjöstaden gett upphov till en betydande trafikökning.

Uppskattade trafikflöden på de kommunala gatorna är till analysen hämtade från kommunens trafikmodell där datan bland annat utgår från gatans funktion samt anslutna hushåll, verksamheter och andra trafikgenererande områden. Den drönarfilmning som utfördes september 2020 för cirkulationsplatsen användes främst för att kunna studera svängandelar, väjningsbeteende samt ge en ögonblicksbild av trafiksituationen och har

ej använts som underlag för bedömning av de dagliga trafikflödena. Den har däremot gett en bild av hur strömmarna rör sig i olika relationer mellan gatorna.

14 - 18. Figur 15 är framtagen som underlag för miljöberäkningar av luft och buller. För dessa beräkningar redovisas huvudsakligen vägar som bedömts som mest påverkade och där längre mätserier av trafik finns tillgängliga. I analysen har trafiken på Tingsvägen för eftermiddagens maxtimme för nuläget uppskattats genom att väga samman trafikmätningar och rörelsemönster från filmerna. Rådstugan inklusive trafik från norra parkeringen som ska söderut står i analysen av eftermiddagens maxtimme för 16 % av den totala trafiken i Tingsvägens anslutning till cirkulationsplatsen. Då gatan ej är baserad på faktiska mätvärden blir det ej rättvist att redovisa trafikflöden på Tingsvägen i figur 15. Därmed kan ej heller planområdets andel av den totala trafiken på Tingsvägen anges, utan endast i maxtimmen. Det simuleringen kan visa är detaljplanens förväntade bidrag enligt ovan. Som nämnts tidigare trafikerar endast 5 % av Rådstugans totala 570 fordon Tingsvägen i maxtimmen vilket motsvarar ca 28 bilar. Detta bidrag ger ungefär 1 bil var fjärde minut, vilket endast utgör en liten andel av den totala trafiken på Tingsvägen.

Åtgärden G24 (enligt Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie) med höger in-höger ut för Kristineholmsvägen har varit en förutsättning för trafikanalysen och ett krav från Trafikverket för genomförande av åtgärder på Götaplan då korsningen Kristineholmsvägen ligger för nära Götaplan för att tillåta den nuvarande tillåtna vänstersvängen. Detta är alltså redan inarbetat i analysen och resultatet.

Dagens trafikproblem på Boråsvägen och Götaplan samt potentiella åtgärder för att minimera dessa hanteras separat i samarbete med Trafikverket och begränsar ej genomförandet av den aktuella detaljplanen. Trafikverket har enligt sitt granskningsyttrande noterat att flera fastighetsägare framfört synpunkter angående trafiksituationen vid cirkulationsplatsen på Boråsvägen och de framför att frågan behöver hållas aktuell i fortsatt samverkan mellan Alingsås kommun och Trafikverket.

13. Kristineholm 1:18

De senaste åren har trafiksituationen för boende och fastighetsägare på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen, Hemmansvägen och Tingsvägen försämrats ytterligare mycket kraftigt med följden att vi vid ett flertal trafikintensiva intervall (t ex morgon, lunchtid, eftermiddag och förkväll) under dagen har betydande svårigheter att ta oss ut i cirkulationsplatsen via Tingsvägen. Detta pga. då långvarigt mycket tät trafik på Boråsvägen. Vid dessutom alla former av trafikstörningar (vägarbeten, rivning av Preem-macken, krockar, vinterväglag, jordskrapning och klippning av refuger och andra begränsande händelser, stora som små) blir situationen fullständigt omöjlig pga. under längre tid helt oavbruten kö på väg 180 fram till och inne i cirkulationsplatsen. Den nu föreslagna detaljplanen för Rådstugan 1 och 2 och det tilltänkta bygget är oförenliga med detta. Det kan inte tillföras någon som helst mer trafik till Tingsvägen från andra ursprung än Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen och Hemmansvägen och framför allt ingen som helst trafik som får företräde före körandes från och till Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen och Hemmansvägen.

Dessa försämringar av trafiksituationen för boende och fastighetsägare på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen, Hemmansvägen och Tingsvägen har inte fångats upp av Trafikverkets tidigare utredningar och prognoser, och givetvis inte heller den drönanflygning som kommunen hänvisar till och som genomfördes när Coronapandemin som värst begränsade det arbetsrelaterade bilresandet genom att en mycket stor del av befolkningen då hade övergått till att arbeta hemifrån istället för på sina arbetsplatser.

Vidare bör det framhållas att vattnet i sjön Gerdskan de senaste åren återkommande blivit allvarligt förorenat med årligen bl. a mycket allvarliga magsjukor som följd för badande. Detta var inte fallet tidigare, innan Sjöstaden byggdes. Sjöstaden har dels ökat personkoncentrationen och trafiken i området, ökat belastningen på system för avlopp och dagvatten samt inneburit utfyllnad av sjön och betydande ökning av hårdgjord yta vilket minskat den naturliga infiltrationen. Samtidigt har nedskräpningen ökat väsentligt med betydande mängder avfall (inte minst plast i form av påsar, matförpackningar mm) som blåser rakt ned i sjön. Detaljplanen för Rådstugan 1 och 2 och det tilltänkta bygget riskerar att ytterligare kraftigt försämra vattenkvaliteten i Gerdskan genom i närområdet ytterligare mycket mer hårdgjord yta och minskad naturlig infiltration, ökad personkoncentration och trafik, ökad belastning på system för avlopp och dagvatten mm.

Kommunen bör allvarligt överväga att stoppa den ytterligare förtätning som byggplanerna för Rådstugan 1 och 2 innebär i denna känsliga del av Alingsås, vilken redan tagit irreparabel skada av förtätning och dessutom ligger precis intill ett erkänt notoriskt besvärligt trafikområde i form av bl. a Götaplan, som i sig kommer kräva mycket omfattande förändringar inom en icke avlägsen framtid. Ett flera gånger om mer småskaligt byggande i stil med omgivande villaområden på den aktuella tomten kunde vara en dellösning.

Följande åtgärder, förändringar mm måste vidtas:

- Ingen trafik till eller från Rådstugan 1 och 2/detaljplaneområdet tillåts på Tingsvägen. Ej heller byggtrafik.
- Trafik till och från Rådstugan 1 och 2/detaljplaneområdet får istället använda befintliga anslutningar via Kristineholmsvägen, så som sker idag för boende och fastighetsägare på och utmed Kristineholmsvägen.
- Trafik från befintliga fastigheter på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen, Hemmansvägen och Tingsvägen ska även fortsättningsvis kunna ta sig ut via Häradsvägen-Kristineholmsvägen, som ett andrahandsalternativ till Tingsvägencirkulationsplats väg 180 om inte en ny, väl och snabbt framkomlig väg ut enkom för Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen, Hemmansvägen och Tingsvägen med förbättrade restider kan skapas som ett andrahandsalternativ.
- Häradsvägen görs enkelriktad så att för Tingsvägen belastande trafik inte släpps ut på Tingsvägen från Rådstugan 1 och 2 eller Kristineholmsvägen.
- Åtgärder som förbättrar trafiksituationen (stopp, köer, framkomlighet, restider osv) för boende och fastighetsägare på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen, Hemmansvägen och Tingsvägen genomförs snarast.
- Situationen med kraftigt försämrade vattenkvalitet i Gerdskan måste åtgärdas, kraftigt förbättras och en god vattenkvalitet säkras. Sjön och miljön runt densamma

är mycket viktig för Alingsåsarnas rekreation, fritid, motion mm precis som Hjortmarka. Såväl unga som äldre.

- Ersättningar för skador av vibrationer eller annat orsakade av det eventuella byggandet av Rådstugan 1 och 2 och följer av detta på vid byggandet andra befintliga fastigheter måste minimum uppgå till det dubbla av var och ens uppskattade förlust av aktuellt marknadsvärde alternativt minimum det dubbla av antingen var och ens kostnad för ett fullständigt återställande eller enligt varje sakägarens tycke fullgott ersättande alternativ. Detta för att kompensera för faktiska kostnader, merkostnader, värdeförluster samt sveda och värk. Vid byggandet av Sjöstaden förbisågs detta för området och drabbade fastighetsägare kan inget göra.

Frågeställningar, vidare utredningar och risker mm:

Vid promenader i Hjortmarka (sedan 2014 vistas vi där väldigt ofta, inte minst med barnen) har vad vi identifierat som hasselsnok påträffats ofta och eventuellt även vattensalamander. Vad gäller hasselsnok har detta inträffat inte minst just i slänten ned mot detaljplaneområdet/Rådstugan 1 och 2. Är ett stort och persontätt nybygge i direkt anslutning till detta verkligen lämpligt? Hur kommer byggprocessen och sedan de färdiga byggnaderna samt det stora antalet boende mm där att påverka livsmiljön i slänten och andra närliggande delar av Hjortmarka i övrigt? Finns det även risk att befintliga fastigheter i närområdet pga. Rådstugan 1 och 2 förlorar soltid från eftermiddags- och kvällssol?

Vidare ifrågasätts starkt varför boende och fastighetsägare på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen och Hemmansvägen (eventuellt även Tingsvägen) inte någon gång blivit informerade om eller tillfrågade om detaljplanen och byggplanerna. Vi i området sitter på unik kunskap och unika insikter om området och närmiljön samt förändringar som skett och följderna av desamma. Förutom att våra rättigheter helt åsidosätts av detaljplanen och tillhörande byggplaner.

Planenhetens svar:

Vi förstår er frustration kring dagens trafiksituation och oro för framtiden. Vi är medvetna om de trafikproblem och köbildningar som finns utmed Boråsvägen och i trafikplats Götaplan som i sin tur påverkar anslutande gator, däribland Tingsvägen och Mantalsvägen. Dessa problem har uppmärksammats i Trafikverkets arbete med Åtgärdsvalsstudien för E20 genom Alingsås som det också hänvisas till i detaljplanens trafikutredning.

I detaljplanens trafikutredning redovisas att detaljplanens bidrag till trafikflödena och den redan existerande problematiken är ringa. En större andel av områdets parkeringsplatser förläggs i norra delen med den primära utfarten via Kristineholmsvägen. Häradsvägen utformas för låga hastigheter med begränsad framkomlighet för att minimera smittrafik via Tingsvägen. I högtrafik motsvarar detta bidrag ungefär 1 bil var fjärde minut, vilket endast utgör en liten andel av den totala trafiken på Tingsvägen. Den huvudsakliga problematiken på Boråsvägen är en följd av köer in mot signalanläggningen på Götaplan och alltså därmed ej relaterade till detaljplanen.

Trafik till/från planområdet måste kunna ta sig både norrut och söderut. Nuvarande utformning av korsningen Kristineholmsvägen/Boråsvägen ska, enligt Trafikverkets ÄVS, stängas för vänstersvägande trafik. Det görs för att säkerställa framkomligheten på Götaplan. Att låta södergående trafik köra norrut och vända i Götaplan bedöms ej vara rimligt sett till påverkan på E20 som är ett riksintresse för kommunikation. Denna trafik måste alltså kunna använda Tingsvägen. Häradsvägen ska utformas på ett sådant sätt att den tillsammans med Tingsvägen ej används som smitväg. Trafik från de östra delarna på Kristineholmsvägen kan köra ut via Sandbergsvägen i öst. Trafik till de östra delarna av Kristineholmsvägen och Rådstugans norra parkering ska välja Boråsvägen och Kristineholmsvägen.

Till kommande planering av trafikföring av byggtrafik görs avvägningar för att minimera störningar men samtidigt måste trafikföringen vara logisk, trafiksäker och möjliggöra att samtliga delar kan nås. Då det i detta skede är svårt att förutse vilka rörelser som kommer genomföras går det ej att begränsa denna typ av trafik. Inför att byggarbeten påbörjas ska en trafikangöringsplan upprättas för att garantera att trafiksäkerheten inte försämras för alla typer av trafik, från fotgängare och cyklister till kollektivtrafik och allmän trafik. Trafik- och planeringsenheten på Alingsås kommun är vägghållningsmyndighet för det kommunala vägnätet och ansvarar för att begära in och godkänna en trafikordningsplan när trafiken tillfälligt påverkas av ett arbete.

Dagens trafikproblem på Boråsvägen och Götaplan samt potentiella åtgärder för att minimera dessa hanteras separat i samarbete med Trafikverket och begränsar ej genomförandet av den aktuella detaljplanen. Trafikverket har enligt sitt granskningsyttrande noterat att flera fastighetsägare framfört synpunkter angående trafiksituationen vid cirkulationsplatsen på Boråsvägen och de framför att frågan behöver hållas aktuell i fortsatt samverkan mellan Alingsås kommun och Trafikverket.

Med anledning av detaljplanens närhet till Hjortmarka naturreservat har eventuell påverkan på naturen i området utretts i samband med planarbetet. Dels har en bedömning av träden med avseende på särskilt skyddsvärde gjorts. Träden närmast planområdet har inventerats av sakkunnig och åldersbestämning och okulär besiktning har genomförts. Slutsatsen av inventeringen är att träden inte betraktas som särskilt skyddsvärda och bebyggelsens placering mm har anpassats för att minimera påverkan på träden inom naturreservatet. Eftersom de nya byggnaderna kommer att ge upphov till ökad skuggning har även en solstudie genomförts för att studera eventuell påverkan på träden. Bedömningen är att minskningen av solljus inte innebär någon betydande risk för negativ påverkan på trädbeståndet.

För att klargöra om detaljplanen riskerar att påverka hasselsnok eller vattensalamander negativt har en artskyddsutredning genomförts inför antagandet. Utredningen baseras på kända uppgifter om arternas utredning samt från ett fältbesök där artspecifika livsmiljöer inventerades inom den del av naturreservatet som gränsar mot detaljplanen. Utredningen visar att ny bebyggelse inte riskerar att påverka förekomsten av hasselsnok eller vattensalamander negativt och att detaljplanen därmed är förenlig med artskyddet.

När det gäller skuggbildningens påverkan på bostadsfastigheterna intill har en solstudie genomförts för att i detalj kunna redovisa konsekvenserna på solförhållandena vid

genomförandet av planen. Solstudien redovisas i Gestaltningssystemet (Krook & Tjäder, 2023-08-31) och visar att skuggningen är begränsad till de fastigheter som är belägna i direkt angränsning till planområdet. De påverkas endast under vinterhalvåret samt på morgonen under vår och höst. Den nya bebyggelsen föreslås uppföras norr om befintlig bebyggelse vilket begränsar skuggpåverkan. Bebyggelsen mot söder är också delvis begränsad i höjd eftersom den föreslås bestå av radhus eller parhus. Dessutom har markparkering lagts söder om området vilket skapar distans.

Information om detaljplanarbetet har skickats till de berörda sakägarna vid de två remisskedena; samråd och granskning, i enlighet med 5 kap Plan- och bygglagen. En kungörelseannons med inbjudan till ett öppet hus om detaljplanen infördes också i Alingsås tidning vid samrådet. En bedömning har gjorts av vilka sakägare som kan anses beröras av detaljplanen och det har bedömts vara de sakägare som angränsar direkt till planområdet samt de sakägare som direkt påverkas av den förändrade utsikt som detaljplanen innebär. Eftersom trafikutredningen visar att detaljplanen inte påverkar trafiksituationen i området på ett betydelsefullt sätt har boende längre söderut längs Mantalsvägen inte bedömts påverkas av detaljplanen.

14. Kristineholm 1:51

De senaste åren har trafiksituationen för boende och fastighetsägare på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen, Hemmansvägen och Tingsvägenförsämrats ytterligare mycket kraftigt med följden att vi vid ett flertal trafikintensiva intervall under dagen har betydande svårigheter att ta oss ut i cirkulationsplatsen via Tingsvägen. Detta pga. då långvarigt mycket tät trafik på Boråsvägen. Vid dessutom alla former av normala trafikstörningar (vägarbeten, vinterväglag och andra begränsande händelser, stora som små) blir situationen fullständigt omöjlig pga. helt oavbruten kö på väg 180 fram till och inne i cirkulationsplatsen. Den nu gällande detaljplanen för Rådstugan 1 och 2 och det tilltänkta bygget är oförenliga med detta.

Följande åtgärder behöver vidtas:

- Ingen trafik till eller från Rådstugan 1 och 2/detaljplaneområdet tillåts på Tingsvägen. Ej heller byggtrafik.
- Trafik till och från Rådstugan 1 och 2/detaljplaneområdet får istället använda befintliga anslutningar via Kristineholmsvägen, så som sker idag för boende och fastighetsägare på och utmed Kristineholmsvägen.
- Trafik från befintliga fastigheter på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen, Hemmansvägen och Tingsvägen ska även fortsättningsvis kunna ta sig ut via Häradsvägen-Kristineholmsvägen, som ett andrahandsalternativ till Tingsvägencirkulationsplats väg 180.
- Häradsvägen görs enkelriktad så att för Tingsvägen belastande trafik inte släpps ut på Tingsvägen från Rådstugan 1 och 2 eller Kristineholmsvägen.
- Åtgärder som förbättrar trafiksituationen (stopp, köer, framkomlighet, restider osv) för boende och fastighetsägare på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen, Hemmansvägen och Tingsvägen genomförs snarast.

Vidare ifrågasätts starkt varför boende och fastighetsägare på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen och Hemmansvägen (eventuellt även Tingsvägen) inte någon gång blivit informerade om eller tillfrågade om detaljplanen och byggplanerna.

Planenhetens svar:

Vi förstår er frustration kring dagens trafiksituation och oro för framtiden. Vi är medvetna om de trafikproblem och köbildningar som finns utmed Boråsvägen och i trafikplats Götaplan som i sin tur påverkar anslutande gator, däribland Tingsvägen och Mantalsvägen. Dessa problem har uppmärksammats i Trafikverkets arbete med Åtgärdsvalsstudien för E20 genom Alingsås som det också hänvisas till i detaljplanens trafikutredning.

I detaljplanens trafikutredning redovisas att detaljplanens bidrag till trafikflödena och den redan existerande problematiken är ringa. En större andel av områdets parkeringsplatser förläggs i norra delen med den primära utfarten via Kristineholmsvägen. Häradsvägen utformas för låga hastigheter med begränsad framkomlighet för att minimera smittrafik via Tingsvägen. I högtrafik motsvarar detta bidrag ungefär 1 bil var fjärde minut, vilket endast utgör en liten andel av den totala trafiken på Tingsvägen. Den huvudsakliga problematiken på Boråsvägen är en följd av köer in mot signalanläggningen på Götaplan och alltså därmed ej relaterade till detaljplanen.

Trafik till/från planområdet måste kunna ta sig både norrut och söderut. Nuvarande utformning av korsningen Kristineholmsvägen/Boråsvägen ska, enligt Trafikverkets ÄVS, stängas för vänstersvägande trafik. Det görs för att säkerställa framkomligheten på Götaplan. Att låta södergående trafik köra norrut och vända i Götaplan bedöms ej vara rimligt sett till påverkan på E20 som är ett riksintresse för kommunikation. Denna trafik måste alltså kunna använda Tingsvägen. Häradsvägen ska utformas på ett sådant sätt att den tillsammans med Tingsvägen ej används som smitväg. Trafik från de östra delarna på Kristineholmsvägen kan köra ut via Sandbergsvägen i öst. Trafik till de östra delarna av Kristineholmsvägen och Rådstugans norra parkering ska välja Boråsvägen och Kristineholmsvägen.

Till kommande planering av trafikföring av byggtrafik görs avvägningar för att minimera störningar men samtidigt måste trafikföringen vara logisk, trafiksäker och möjliggöra att samtliga delar kan nås. Då det i detta skede är svårt att förutse vilka rörelser som kommer genomföras går det ej att begränsa denna typ av trafik. Inför att byggarbeten påbörjas ska en trafikangöringsplan upprättas för att garantera att trafiksäkerheten inte försämras för alla typer av trafik, från fotgängare och cyklister till kollektivtrafik och allmän trafik. Trafik- och planeringsenheten på Alingsås kommun är väghållningsmyndighet för det kommunala vägnätet och ansvarar för att begära in och godkänna en trafikanordningsplan när trafiken tillfälligt påverkas av ett arbete.

Dagens trafikproblem på Boråsvägen och Götaplan samt potentiella åtgärder för att minimera dessa hanteras separat i samarbete med Trafikverket och begränsar ej genomförandet av den aktuella detaljplanen. Trafikverket har enligt sitt granskningsyttrande noterat att flera fastighetsägare framfört synpunkter angående

trafiksituationen vid cirkulationsplatsen på Boråsvägen och de framför att frågan behöver hållas aktuell i fortsatt samverkan mellan Alingsås kommun och Trafikverket.

Information om detaljplanearbetet har skickats till de berörda sakägarna vid de två remisskedena; samråd och granskning, i enlighet med 5 kap Plan- och bygglagen. En kungörelseannons med inbjudan till ett öppet hus om detaljplanen infördes också i Alingsås tidning vid samrådet. En bedömning har gjorts av vilka sakägare som kan anses beröras av detaljplanen och det har bedömts vara de sakägare som angränsar direkt till planområdet samt de sakägare som direkt påverkas av den förändrade utsikt som detaljplanen innebär. Eftersom trafikutredningen visar att detaljplanen inte påverkar trafiksituationen i området på ett betydelsefullt sätt har boende längre söderut längs Mantalsvägen inte bedömts påverkas av detaljplanen.

15. Kristineholm 1:52

Jag och min sambo är boende på Sockenvägen 13 (Kristineholm 1:52) i Alingsås. Det har kommit till vår kännedom att kommunen genom detta projekt avsevärt kommer att försämra vår redan ansträngda trafiksituation i bostadsområdet.

Anmärkningsvärt är att kommunen varit knapphändig med att gå ut med information till oss boende i området. Av den ovan angivna anledningen så kommer denna skrivelse i sista stund.

När vi tolkar den nya detaljplanen så inser vi att vår trafiksituation kommer försämrats ytterligare. Vi kommer hamna bakom de boende i det nya projektet när vi försöker ta oss ut samt att trycket på cirkulationsplatsen kommer öka ytterligare när vi försöker ta oss in till området. Det är ofta stor köbildning under tiden för rusningstrafiken – flera gånger om dagen.

Vi kommer ju faktiskt också belasta det redan belastade trafiknätet och cirkulationsplatsen närmast infarten till Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen och Hemmansvägen och på så sätt bidra till dessa ringlande pärlbandsköer.

Vidare kommer ju byggnationen och byggtrafiken störa vår enda in och utfart i området.

Vi menar att det bör visas särskild hänsyn för oss redan boende i området, det bör inte vara tal om att ge företräde till de som försöker ta sig ut från Rådstugan 1 och 2, vilket man idag kan läsa in genom att den nya utfarten från Rådstugan 1 och 2 hamnar längre in på Tingsvägen vilket kommer leda till att de får företräde ut till cirkulationsplatsen.

Vi ser att detta kommer tillföra olägenheter samt att vid olyckor eller situationer som kräver räddningstjänst eller ambulans så riskerar vi som är boende att drabbas av onödigt fördröjda väntetider som potentiellt skulle kunna innebära livsfara.

Vi ber er att tänka om gällande rådande detaljplan som avser Rådstugan 1 och 2 då ni föreslår en avsevärd försämring av framkomlighet för befintliga boende till förmån för det nya projektet Vi önskar alternativt att man beaktar trafiksituationen som sådan den i dagsläget är och faktiskt skapar en alternativ infart/utfart enbart för de boende på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen och Hemmansvägen.

Finns det över huvud taget några planer på att förbättra trafiknätet för oss boende som blir drabbade av detta?

Vi anser att det föreligger synnerligen starka skäl för kommunen att ta till sig av synpunkterna från de boende i området.

Planenhetens svar:

Vi förstår er frustration kring dagens trafiksituation och oro för framtiden. Vi är medvetna om de trafikproblem och köbildningar som finns utmed Boråsvägen och i trafikplats Götaplan som i sin tur påverkar anslutande gator, däribland Tingsvägen och Mantalsvägen. Dessa problem har uppmärksammats i Trafikverkets arbete med Åtgärdsvalsstudien för E20 genom Alingsås som det också hänvisas till i detaljplanens trafikutredning.

I detaljplanens trafikutredning redovisas att detaljplanens bidrag till trafikflödena och den redan existerande problematiken är ringa. En större andel av områdets parkeringsplatser förläggs i norra delen med den primära utfarten via Kristineholmsvägen. Häradsvägen utformas för låga hastigheter med begränsad framkomlighet för att minimera smittrafik via Tingsvägen. I högrafik motsvarar detta bidrag ungefär 1 bil var fjärde minut, vilket endast utgör en liten andel av den totala trafiken på Tingsvägen. Den huvudsakliga problematiken på Boråsvägen är en följd av köer in mot signalanläggningen på Götaplan och alltså därmed ej relaterade till detaljplanen.

I föreslagen gatuutformning har korsningen Häradsvägen/Tingsvägen/Mantalsvägen höjts upp för att dels säkerställa en god trafiksäkerhet, dels möjliggöra ett förbättrat samarbete mellan olika trafikrörelser. Häradsvägens nya dragning är anpassad för att säkerställa att längre fordon kan ta sig till och från cirkulationsplatsen utan att blockera för annan trafik vilket är fallet idag.

Räddningstjänsten har i sitt yttrande till samrådet ej framfört några synpunkter på detaljplanens konsekvenser för utryckningstrafik. Området har bra förutsättningar för att tillgodose räddningstjänstens behov.

Dagens trafikproblem på Boråsvägen och Götaplan samt potentiella åtgärder för att minimera dessa hanteras separat i samarbete med Trafikverket och begränsar ej genomförandet av den aktuella detaljplanen. Trafikverket har enligt sitt granskningsyttrande noterat att flera fastighetsägare framfört synpunkter angående trafiksituationen vid cirkulationsplatsen på Boråsvägen och de framför att frågan behöver hållas aktuell i fortsatt samverkan mellan Alingsås kommun och Trafikverket.

16. Sillen 4

Jag skriver det här mailet med stor oro över kommande byggarbetsplats, som kommer göra vår möjlighet att ta oss från och till våra hem outhärdlig. Redan i dagsläget har trafiken runt cirkulationsplatsen vid Vimpeln och in till oss från Tingsvägen blivit kaotisk stundvis. Från Borås hållet kör fordon ALLDELES för snabbt, även om hastighetsgränsen är 40km/t. Där borde egentligen ett trafikljus reglera trafiken vid vissa tider på dygnet.

- Ingen trafik in till och ut från Rådstugan 1 och 2/Häradsvägen på Tingsvägen tillåts, ej heller byggtrafik. Ej heller annan åtgärd eller förändring tillåts som försvårar och/eller fördröjer framfart och utfart i cirkulationsplatsen för trafik till och från Mantalsvägen och Tingsvägen. All trafik till och från Rådstugan 1 och 2 får använda anslutningen Kristineholmsvägen-Häradsvägen.
- En avlastande alternativ extra väg ut till/in från Boråsvägen/Vänersborgsvägen öppnas upp för boende och fastighetsägare på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen, Hemmansvägen och Tingsvägen (ej Rådstugan 1 och 2) som ej får användas för någon som helst form av genomfartstrafik.
- Förbättra nuvarande framkomlighet och restid ut till cirkulationsplatsen för boende och fastighetsägare på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen, Hemmansvägen och Tingsvägen. Denna har församrats drastiskt de allra senaste åren, vilket inte uppmärksammats. Speciellt vid de många tidsintervall på dygnet som är så viktiga för stora delar av samhället (t ex morgon, lunchtid, eftermiddag och förkväll), för att inte tala om hur svårt det blivit att komma ut i cirkulationsplatsen vid dessutom minsta störning (vägarbeten, jordskrapning och klippning av refuger, rivning av Preem-macken, krockar, gatuarbeten och liknande händelser, osv). Dessa försämringar för just oss har INTE fångats upp av Trafikverkets tidigare utredningar och prognoser, och givetvis inte heller den drönarflygning som kommunen hänvisar till och som genomfördes när Coronapandemin som värst begränsade det arbetsrelaterade bilresandet genom att en mycket stor del av befolkningen då hade övergått till att arbeta hemifrån istället för på sina arbetsplatser.
- Det tilltänkta bygget på Rådstugan 1 och 2 får ej inkräkta på antalet soltimmar för andra fastigheter.
- Löpande luftkvalitetsmätningar måste ombesörjas och utvärderas för bygget och närområdet före, under och efter det tilltänkta bygget. På samma sätt behöver vattenkvaliteten i Gerdskan mätas och utvärderas.
- Ersättningar för skador av vibrationer mm orsakade av det eventuella byggandet av Rådstugan 1 och 2 och följer av detta på vid byggandet andra befintliga fastigheter måste minimum uppgå till det dubbla av var och ens uppskattade förlust av aktuellt marknadsvärde. Detta för att kompensera för faktiska kostnader, värdeförluster samt sveda och värk. Vid byggandet av Sjöstaden förbisågs detta och drabbade fastighetsägare kan inget göra. Det kanske finns en anledning till att stackars ICA Maxi för några år sen började läcka som ett säll vid kraftig nederbörd liksom att vattenkvaliteten i Gerdskan närmast Sjöstaden plötsligt de senaste åren ett flertal gånger orsakat extrema magsjukor hos badande (överbelastning avloppssystem samt betydligt mer hårdgjord mark och därmed minskad

markinfiltration närmast Gerdskan, ökad trafikkoncentration och ökad stadigvarande persontäthet)?

- Kommunen bör allvarligt överväga att stoppa den extrema ytterligare förtätning som byggplanerna för Rådstugan 1 och 2 innebär i denna känsliga del av Alingsås, vilken redan tagit irreparabel skada av förtätning och dessutom ligger precis intill ett erkänt notoriskt besvärligt trafikområde i form av bl. a Götaplan, som i sig kommer kräva omfattande förändringar inom en icke avlägsen framtid.
- Alldeles intill Rådstugan 1 och 2 har bl. a vattensalamander och hasselsnok regelbundet påträffats i och kring Natura 2000-området. Hur kommer deras livsmiljö och livsvillkor att påverkas av planerna och det tilltänkta byggarbetet samt slutliga förändringen av detaljplaneområdet?

Planenhetens svar:

Vi förstår er frustration kring dagens trafiksituation och oro för framtiden. Vi är medvetna om de trafikproblem och köbildningar som finns utmed Boråsvägen och i trafikplats Götaplan som i sin tur påverkar anslutande gator, däribland Tingsvägen och Mantalsvägen. Dessa problem har uppmärksammats i Trafikverkets arbete med Åtgärdsvalsstudien för E20 genom Alingsås som det också hänvisas till i detaljplanens trafikutredning.

I detaljplanens trafikutredning redovisas att detaljplanens bidrag till trafikflödena och den redan existerande problematiken är ringa. En större andel av områdets parkeringsplatser förläggs i norra delen med den primära utfarten via Kristineholmsvägen. Häradsvägen utformas för låga hastigheter med begränsad framkomlighet för att minimera smittrafik via Tingsvägen. I högrafik motsvarar detta bidrag ungefär 1 bil var fjärde minut, vilket endast utgör en liten andel av den totala trafiken på Tingsvägen. Den huvudsakliga problematiken på Boråsvägen är en följd av köer in mot signalanläggningen på Götaplan och alltså därmed ej relaterade till detaljplanen.

Trafik till/från planområdet måste kunna ta sig både norrut och söderut. Nuvarande utformning av korsningen Kristineholmsvägen/Boråsvägen ska, enligt Trafikverkets ÄVS, stängas för vänstersvägande trafik. Det görs för att säkerställa framkomligheten på Götaplan. Att låta södergående trafik köra norrut och vända i Götaplan bedöms ej vara rimligt sett till påverkan på E20 som är ett riksintresse för kommunikation. Denna trafik måste alltså kunna använda Tingsvägen. Häradsvägen ska utformas på ett sådant sätt att den tillsammans med Tingsvägen ej används som smitväg. Trafik från de östra delarna på Kristineholmsvägen kan köra ut via Sandbergsvägen i öst. Trafik till de östra delarna av Kristineholmsvägen och Rådstugans norra parkering ska välja Boråsvägen och Kristineholmsvägen.

En solstudie har genomförts för att i detalj kunna redovisa konsekvenserna på solförhållandena vid genomförandet av planen. Den redovisas i Gestaltningsprogrammet (Krook & Tjäder, 2023-08-31). Solstudien visar att skuggningen är begränsad till de fastigheterna som är belägna i direkt angränsning till planområdet och de påverkas endast under vinterhalvåret samt på morgonen under vår och höst. Den nya bebyggelsen föreslås uppföras norr om befintlig bebyggelse vilket begränsar skuggpåverkan. Bebyggelsen mot söder är också delvis begränsad i höjd eftersom den

föreslås bestå av radhus eller parhus. Dessutom har markparkering lagts söder om området vilket skapar distans.

Kommunen genomför regelbundna mätningar av luftkvaliteten i området, ungefär varannan månad, för att kontrollera och säkerställa en god boendemiljö.

Kommunen provtar vattnet i Gerdskan fyra gånger, på två olika platser under varje badsäsong i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/7/EG av den 15 februari 2006 om förvaltning av badvattenkvaliteten och om upphävande av direktiv 76/160/EEG, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 596/2009. Provtagningen görs på E. coli-bakterier och intestinala enterokocker. Om något av proven visar på otjänligt vatten tas fler prover till vattnet är tjänligt igen. Vid provtagningstillfällena görs även en okulär besiktning för att upptäcka algblomning. Vattenkvaliteten i Gerdskan bedöms inte påverkas negativt av detaljplanen.

Med anledning av detaljplanens närhet till Hjortmarka naturreservat har eventuell påverkan på naturen i området utretts i samband med planarbetet. Dels har en bedömning av träden med avseende på särskilt skyddsvärde gjorts. Träden närmast planområdet har inventerats av sakkunnig och åldersbestämning och okulär besiktning har genomförts. Slutsatsen av inventeringen är att träden inte betraktas som särskilt skyddsvärda och bebyggelsens placering mm har anpassats för att minimera påverkan på träden inom naturreservatet. Eftersom de nya byggnaderna kommer att ge upphov till ökad skuggning har även en solstudie genomförts för att studera eventuell påverkan på träden. Bedömningen är att minskningen av solljus inte innebär någon betydande risk för negativ påverkan på trädbeståndet.

För att klargöra om detaljplanen riskerar att påverka hasselsnok eller vattensalamander negativt har en artskyddsutredning genomförts inför antagandet. Utredningen baseras på kända uppgifter om arternas utredning samt från ett fältbesök där artspecifika livsmiljöer inventerades inom den del av naturreservatet som gränsar mot detaljplanen. Utredningen visar att ny bebyggelse inte riskerar att påverka förekomster av hasselsnok eller vattensalamander negativt och att detaljplanen därmed är förenlig med artskyddet.

17. Sillen 15

De senaste åren har trafiksituationen för boende på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen, Hemmansvägen och Tingsvägen försämrats kraftigt med följden att vi vid trafikintensiva perioder under dagen har mycket svårt att ta oss ut i cirkulationsplatsens på väg 180. Speciellt om vi vill åka rakt fram i rondellen, riktning Vittra, eller mot Borås. Då bilarna köar och proppar igen rondellen så cirkulationsfunktionen går förlorad.

Den nu gällande detaljplanen för Rådstugan 1 och 2 och det tilltänkta bygget ser ut att förvärra situationen ytterligare.

Följande åtgärder tycker vi vore bra.

- Byggtrafik från Rådstugan 1 och 2 bör inte kunna nyttja Tingsvägen utan istället åka från Kristineholmsvägen.

- Boende på Mantalsvägen, Sockenvägen, Bygdevägen, Hemmansvägen och Tingsvägen ska fortfarande kunna använda häradsvägen som ett alternativ till Tingsvägen och rondellen.
- Häradsvägen görs enkelriktad från Tingsvägen till Kristineholmsvägen.

Ny infart – utfart skulle enbart påverka området och trafiksäkerheten negativt och bör inte öppnas. Tingsvägen ska fortsätta vara de boendes väg in och ut ur området.

Vi är glada för nybyggnationen och tror det kommer bli väldigt bra, men undrar varför vi inte blivit tillfrågade/upplysta om planerna för trafiken?

Planenhetens svar:

Vi förstår er frustration kring dagens trafiksituation och oro för framtiden. Vi är medvetna om de trafikproblem och köbildningar som finns utmed Boråsvägen och i trafikplats Götaplan som i sin tur påverkar anslutande gator, däribland Tingsvägen och Mantalsvägen. Dessa problem har uppmärksammats i Trafikverkets arbete med Åtgärdsvalsstudien för E20 genom Alingsås som det också hänvisas till i detaljplanens trafikutredning.

I detaljplanens trafikutredning redovisas att detaljplanens bidrag till trafikflödena och den redan existerande problematiken är liten. En större andel av områdets parkeringsplatser förläggs i norra delen med den primära utfarten via Kristineholmsvägen. Häradsvägen utformas för låga hastigheter med begränsad framkomlighet för att minimera smittrafik via Tingsvägen. I högtrafik motsvarar detta bidrag ungefär 1 bil var fjärde minut, vilket endast utgör en liten andel av den totala trafiken på Tingsvägen. Detaljplanens genomförande bedöms därmed inte påverka möjligheten att ta sig ut i cirkulationsplatsen och den huvudsakliga problematiken på Boråsvägen är en följd av köer in mot signalanläggningen på Götaplan och alltså ej relaterade till detaljplanen.

Till kommande planering av trafikföring av byggtrafik görs avvägningar för att minimera störningar men samtidigt måste trafikföringen vara logisk, trafiksäker och möjliggöra att samtliga delar kan nås. Då det i detta skede är svårt att förutse vilka rörelser som kommer genomföras går det ej att begränsa denna typ av trafik. Inför att byggarbeten påbörjas ska en trafikangöringsplan upprättas för att garantera att trafiksäkerheten inte försämras för alla typer av trafik, från fotgängare och cyklister till kollektivtrafik och allmän trafik. Trafik- och planeringsenheten på Alingsås kommun är väghållningsmyndighet för det kommunala vägnätet och ansvarar för att begära in och godkänna en trafikordningsplan när trafiken tillfälligt påverkas av ett arbete.

Häradsvägen kommer fortsatt vara tillgänglig för allmän trafik vilket innebär att boende på Mantalsvägen och Tingsvägen m.fl. även i framtiden kommer kunna använda Häradsvägen och Kristineholmsvägen som ett alternativ till cirkulationsplatsen.

Trafik till/från planområdet måste kunna ta sig både norrut och söderut. Nuvarande utformning av korsningen Kristineholmsvägen/Boråsvägen ska, enligt Trafikverkets ÅVS, stängas för vänstersvängande trafik. Det görs för att säkerställa framkomligheten på Götaplan. Att låta södergående trafik köra norrut och vända i Götaplan bedöms ej vara

rimligt sett till påverkan på E20 som är ett riksintresse för kommunikation. Denna trafik måste alltså kunna använda Tingsvägen. Häradsvägen ska utformas på ett sådant sätt att den tillsammans med Tingsvägen ej används som smitväg. Trafik från de östra delarna på Kristineholmsvägen kan köra ut via Sandbergsvägen i öst. Trafik till de västra delarna av Kristineholmsvägen och Rådstugans norra parkering ska välja Boråsvägen och Kristineholmsvägen.

Det finns inga planer på nya in- och utfarter. Detaljplanen utgår från befintliga gator och korsningspunkter men med nya utformningar för att skapa en trafiksäker gatumiljö som underlättar samarbetet mellan olika trafikslag och rörelser, underlättar svängrörelser som ej blockerar för övrig trafik samt möjliggör för en kommande utveckling av Götaplan.

Dagens trafikproblem på Boråsvägen och Götaplan samt potentiella åtgärder för att minimera dessa hanteras separat i samarbete med Trafikverket och begränsar ej genomförandet av den aktuella detaljplanen. Trafikverket har enligt sitt granskningsyttrande noterat att flera fastighetsägare framfört synpunkter angående trafiksituationen vid cirkulationsplatsen på Boråsvägen och de framför att frågan behöver hållas aktuell i fortsatt samverkan mellan Alingsås kommun och Trafikverket.

Information om detaljplanearbetet har skickats till de berörda sakägarna vid de två remisskedena; samråd och granskning, i enlighet med 5 kap Plan- och bygglagen. En kungörelseannons med inbjudan till ett öppet hus om detaljplanen infördes också i tidningen vid samrådet. En bedömning har gjorts av vilka sakägare som kan anses beröras av detaljplanen och det har bedömts vara de sakägare som angränsar direkt till planområdet samt de sakägare som direkt påverkas av den förändrade utsikt som detaljplanen innebär. Eftersom detaljplanen inte påverkar trafiksituationen i området på ett betydelsefullt sätt har boende längre söderut längs Mantalsvägen inte bedömts påverkas av detaljplanen.

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. De som kommunen anser har tillgodosedda synpunkter är inte medräknade nedan och kommer inte att sändas en besvärshänvisning som förklarar hur man överklagar.

Kvarstående synpunkter från sakägare

Följande sakägare har kvarstående synpunkter som inte tillgodosetts fullt ut enligt framförda önskemål. Följande sakägare kommer att skickas besvärshänvisning:

- Laxen 38

Kvarstående synpunkter från övriga

Flera boende längs Mantalsvägen, Bygdevägen m.fl. har skickat in synpunkter som inte har tillgodosetts vad avser trafiksituationen. Kommunen bedömer inte att dessa personer är berörda sakägare och kommer inte skickas en besvärshänvisning. Däremot får de genom detta utlåtande svar på sina inskickade synpunkter och de kan överklaga planen, men får vända sig till planenheten för att få instruktioner om vad som måste vara med i ett överklagande.

- Sillen 8
- Braxen 12
- Gäddan 4
- Gäddan 14
- Kristineholm 1:18
- Kristineholm 1:51
- Kristineholm 1:52
- Sillen 4
- Sillen 15

Lista över besvärberättigade

Följande sakägare har inte fått sina yttranden tillgodosedda och har därmed rätt att överklaga detaljplanen:

- Laxen 38

Planenheten

Åsa Jönsson
Planchef

Kristine Bayard
Planarkitekt