

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

Samrådsredogörelse

Upprättad 2022-03-08

Ärendets handläggning

Kommunstyrelsen beslutade 2022-02-07 om ”Planprioritering 2022-2023” där uppdraget att upprätta denna detaljplan ingår. Uppdraget är också utpekad i Alingsås kommuns Tillväxtprogram 2021-2030. Detaljplanens syfte är att ge möjlighet att bygga en underfart under järnvägen i Krangatans förlängning för att sammanbinda Sävelunds- och Borgens verksamhetsområden, och därmed även E20 och Vänersborgsvägen. Alingsås stadskärna kan därigenom få minskat trafikflöde av tunga och miljöfarliga transporter och räddningstjänsten kan få en alternativ körväg. Vidare är syftet att bygga gång- och cykelväg längs med Borgens gata för att serva befintliga verksamheter i området samt nya verksamheter längs Tokebackavägen.

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 2020-02-28 – 2020-03-20 genom att information om planförslaget utsänts till berörda sakägare, förvaltningar, myndigheter m.fl. Handlingarna har ställts ut i kommunhuset under samrådsperioden och funnits tillgängliga på kommunens hemsida.

Inkomna yttranden

Myndigheter, nämnder m.fl.

Anmärkning

1. Länsstyrelsen	2020-03-26	X
2. Trafikverket	2020-03-25	X
3. Statens geotekniska institut (SGI)	2020-03-19	X
4. Lantmäteriet	2020-02-27	X
5. Försvarsmakten	2020-03-12	
6. Naturskyddsföreningen	2020-03-21	
7. Naturvårdsverket	2020-03-27	
8. Postnord	2020-03-03	
9. Räddningstjänsten	2020-03-20	
10. Skanova	2020-03-11	
11. Skogsstyrelsen	2020-03-18	
12. Vattenfall	2020-03-18	
13. Västtrafik	2020-03-12	

Sakägare

14. Bastionen 2>1	2020-03-20
15. Vindbryggan 4	2020-03-15

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

1. Länsstyrelsen (i sin helhet)

Kommentar

Om planen

Syftet med detaljplanen är att ge möjlighet att bygga en underfart under Västra stambanan för att sammanbinda Sävelunds- och Borgens verksamhetsområden, och därmed även E20 och Vänersborgsvägen. Vidare är syftet att bygga gång- och cykelväg längs med Borgens gata för att serva befintliga verksamheter längs gatan samt nya verksamheter längs Tokebackavägen. Detaljplanen medger inga nya byggrätter.

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripande grunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör miljö kvalitetsnormer för vatten, erosion, riksintresse för kommunikationer samt översvämning till följd av skyfall måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Vatten

Kommunen har uppgett att erosion pågår i Säveån och för de delområdena som inte ingår i detaljplaneområdet kan kompletteringar av erosionsskydd inte krävas i denna detaljplan. Vidare har kommunen uppgett att: *”... eventuell erosion i områden utanför planen bedöms inte påverka detaljplaneområdet eftersom avståndet är relativt stort (minst 30 m) samt att den största delen av erosionen, på grund av geometrin, borde ske på Säveåns andra slänt. Framtida meandring av Säveån och utveckling av så kallade korvsjöar bedöms förhindras av erosionsskydd inom denna detaljplan. Erosionsförhållanden påverkas inte av en tillkommande gång- och cykelväg.”* (s. 21)

Enligt utförd utredning av ekologisk påverkan på Säveån och kantzoner i Alingsås är det svårt att utforma erosionsskydd för punkt A och B, utan att de leder till att mer erosion uppstår. B har sannolikt den största

negativa påverkan på naturvärden. Skoningar av punk C och D kan leda till erosion av stränder med påtagliga naturvärden nedströms bron.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver komplettera nuvarande underlag med en samlad bedömning av hur Sävåns erosionssituation kommer påverkas vid avsläntning och erosionsskydd på ena sidan av vattendraget. Finns det en ökad risk att motsatt sida eller nedströms får ökad erosion efter planens genomförande? Kommer Sävåns strömningsförhållanden förändras vid avsläntning och anläggande av erosionsskydd? Kommer det krävas ytterligare stabilitetshöjande åtgärder i framtiden?

Resultatet av den ovan begära kompletteringen behöver inkludera en bedömning av planens påverkan på miljökvalitetsnormerna för Sävån. Alltså om det finns risk att planen påverkar områden utför plan så att miljökvalitetsnormerna försämras.

Erosion

Stabiliteten för Gång och Cykelvägen

Stabiliteten för gång- och cykelbanan har utretts vid olika tillfällen och samtliga resultat indikerar att stabiliteten längs Sävån ställvis ej är tillfredsställande pga. branta slänter och pågående erosion. Resultaten visar också att den planerade gång- och cykelbanan kommer att minimalt påverka stabiliteten. Till planen har två stabilitetsutredningar som är utförda av Cowi (daterad 2017-02-17 och 2019-03-29) bifogats, där

Kommentar

Enligt utredning (Sweco 2021) görs följande bedömning: Föreslagna erosionsskydden ligger i ytterkurva av meanderkrökar. Såvitt inte erosionsskydden minskar åsektionens area påtagligt, vilket knappast kan bli fallet, så får erosionsskydden inte någon negativ inverkan på erosionsrisk på motsatt sida, där strömhastigheten i innerkurvan är betydligt lägre.

Med tanke på de kraftiga meanderkrökarna som vetter mot den nordvästra sidan av ån med gata och ny GC-väg är det viktigt att det utförs övergångszoner mellan området med avschaktning och nytt erosionsskydd och angränsande befintliga slänter. Särskilt viktigt är att övergångszon är förhållandevis lång på nedströmssidan av det nya erosionsskyddet för att inte riskera att det uppkommer en ökad erosionsrisk nedströms. Utförs övergångssträckan med mjuk övergång mellan slänterna med olika lutningar bör risken rimligen vara liten för ökad erosion nedströms om det nya erosionsskyddet, jämfört med dagens förhållanden utmed samma åsträcka.

Enligt utredning (Sweco 2021) kommer erosionsskydden inte påverka strömningsförhållandena i ån, om förändringar med kombination av urschaktning och påförande av erosionsskydd utförs med övergångszoner mot befintliga slänter.

I utredning (Sweco 2021) rekommenderas att hålla erosionen under uppsikt i de åkrökar som har ytterkurvor mot detaljplaneområdet, detta genom att visuellt kontrollera om det sker någon pågående erosion utanför de av erosionsskydd skyddade slänterna. Erosionen lär gå långsamt så en kontroll var femte år lär vara tillfyllest.

Möjligheten för att uppnå MKN i vattenförekomsten bedöms ej försämrats (Sweco 2021).

Planbeskrivningen kompletteras, och förtydligar ovanstående bedömning.

stabiliteten längs Sävån har kontrollerats med hjälp av 6 st. beräkningssektioner. I den första utredningen har konsulten bedömt att stabiliteten ej är tillfredsställande i samtliga sektioner. Konsulten har senare reviderat utredningen, efter den naturvärdesinventering som utfördes 2018. Då har antalet sektioner med otillfredsställande stabilitet minskat till två sektioner (sektion 2 och sektion 4). Bägge stabilitetsberäkningar har utförts med samma materialparametrar ett förtydligande till varför bedömningen har ändrats behövs. För att förbättra stabiliteten har en kombination av avschaktning och erosionskydd föreslagits. Kommunen har i planbeskrivningen kommenterat att ”erosionskyddet ställvis är dåligt och bör ersättas/kompletteras inom hela detaljplaneområdet”. Planbestämmelsen, SKYDD, består endast av avschaktning och erosionskyddet har inte säkerställts på plankartan.

Vingsonderingsresultaten avviker kraftigt från utförda CPTsonderingar och en förklaring till detta behövs. Vidare finns en stor spridning mellan resultaten av utförda vingsonderingar, härrör den stora spridningen från att skjuvhållfastheter från olika geologiska lokaler sammanställts i samma hållfasthetsdiagram? Varför har valet av säkerhetsfaktor gjorts i mitten av spannet för odränerad analys och i nedre delen av spannet för kombinerad analys. Ett förtydligande behövs. Se SGI:s yttrande, daterat 2020-03-19.

Länsstyrelsen instämmer i SGI:s synpunkter och anser att ovanstående behöver hanteras för att planförslaget inte ska riskera överprövning av Länsstyrelsen.

Vidare ser Länsstyrelsen att på sidan 22 och 24 i planbeskrivningen har kommunen uppgett att det är otillfredsställande stabilitet i sektionerna 2 och 4 och att det krävs att åtgärder vidtas. Samtidigt bedömer kommunen att dessa förhållanden inte påverkas av den tillkommande GC vägen. Stabilitetshöjande åtgärder är dock nödvändiga för god stabilitet i området, vilket borde innebära att åtgärder är en förutsättning för att GC vägen kan anläggas. De stabilitetshöjande åtgärderna bör då inte utföras i ett senare skede, utan samtidigt som anläggning av vägen, vilket innebär att även processen med att ansöka om tillstånd för arbetena bör prövas parallellt med planen. Kommunen behöver redovisa ungefär när i tid avsläntning planeras utföras i förhållande till planens genomförande. Hur säkerställer kommunen att avsläntning kommer ske?

Kommentar

Cowi har uppdaterat PM geoteknik avseende SGI:s frågor.

Plankartan uppdateras så att även erosionskydd säkerställs.

Cowi har uppdaterat PM geoteknik avseende SGI:s frågor.

Plankartan uppdateras så att även erosionskydd säkerställs.

Kommunens Gatu- och parkavdelning har påbörjat processen med att ansöka om tillstånd för arbetena. En planbestämmelse anger att avschaktning erfordras och att erosionskydd ska uppföras.

Stabiliteten brobreddningen

Behöver förstärkningsåtgärder i anslutning till bron dimensioneras i säkerhetsklass 3 i de fall säkerheten mot skred är för låg i brons direkta närhet? Valda materialmodell för så kallad "Lera 2" i Bilaga 1 :4 av Projekterings PM Geoteknik (ÅF, daterad 2019-06-14) är felaktig (odränerad istället för kombinerad). Beräkningen behöver justeras. Avseende val av skjuvhållfasthet. Vingsonderingsresultaten avviker kraftigt från utförda CPT-sonderingar och SGI önskar en förklaring till detta. SGI ser även en stor spridning mellan resultaten av utförda vingsonderingar och vill därför lyfta frågan avseende om den stora spridningen innebär att skjuvhållfastheter från olika geologiska lokaler sammanställts i samma hållfasthetsdiagram. SGI vill uppmärksamma på att den stora spridningen kan innebära en eventuell justering av omräkningsfaktorerna. Se SGI:s yttrande, daterat 2020-03-19.

Länsstyrelsen instämmer i SGI:s synpunkter och anser att ovanstående behöver hanteras för att planförslaget inte ska riskera överprövning av Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen har därutöver nedanstående synpunkter.

Enligt PM om brobreddning innebär alternativ 1 en byggnadstid på ca 10-12 månader och ny grundläggning och spontning krävs. Alternativ 2 kräver ingen ny grundläggning eller spontarbeten vid brostöden. Arbetstid för alternativ 2 framgår inte. Alternativ 2 innebär mindre erosionsskydd och avschaktning. Alternativ 1 kräver mindre ändringar av befintlig vägbana och ledningar. Uppfattar även kostnadskalkylen som att alternativ 2 skulle vara billigare att genomföra än alternativ 1. Kommunen har dock uppgett att alternativ 1 är billigare än 2 om det utförs med en breddning av 2 meter istället för 4 meter. Men i planbeskrivningen ska alternativ 1 vara fortsatt 4 meter. Alltså det dyrare alternativet. Kommunen behöver förtydliga vilken bredd som är aktuell om alternativ 1 väljs.

PM Brobreddning, sidan 20.

"Byggekostnaden för alternativ 1 uppskattas bli 0,3 - 2 miljoner dyrare järnfört med alternativ 2. Utförs alternativ] med en smalare brobreddning på 2 meter uppskattas detta alternativ vara 0,8-2,1 miljoner billigare än alternativ 2. Jämförs alternativen med samma brobredd uppskattas alltså alternativ 1 vara det mest kostnadseffektiva alternativet. Fördelarna med

ÅF har uppdaterat PM geoteknik avseende SGI:s frågor.

Brobreddning enligt alternativ 1 innebär att bron kan breddas mellan 2-4 meter. Kommunen avser bredda bron med 4 meter för att få en så bra GC-väg som möjligt med separata fält på 2 meter vardera för gång- respektive cykeltrafikanter.

En breddning på 4 meter enligt alt 1 innebär en större kostnad jämfört med övriga alternativ och med en längre arbetstid på ca 10-12 månader, jämfört med alternativ 2 som innebär en arbetstid på ca 4-6 månader. Alternativ 2 innebär utökad drift- och underhållsbehov jämfört med befintlig bro medan alternativ 1 inte anses innebära något ökat drift- och underhållsbehov jämfört med befintlig konstruktion. Hanteringen av studerade miljö- och stabilitetsaspekter bedöms inte innebära någon stor skillnad i åtgärder och konsekvenser mellan de olika alternativen.

Inga kompensationsåtgärder för naturvärden bedöms behöva utföras och ingen påverkan på Säveåns miljö kvalitetsnormer eller ökad barriäreffekt bedöms för något av alternativen som studerats. Alternativ 1 innebär dock ett större intrång i berört naturvärdesobjekt. Avschaktning av befintliga slänter behöver utföras oberoende av hur mycket bron breddas och vilket alternativ som väljs. Lättfyllning behöver också utföras i broändar men med olika mängd beroende på brobredd.

alternativ 1 avseende trafiklösning, konstruktiv lösning och byggkostnad anses överväga nackdelen med större intrång i berört naturvärdesobjekt ”.

Kommentar

Fördelarna med alternativ 1 avseende trafiklösning, konstruktiv lösning och byggkostnad anses överväga nackdelen med större intrång i berört naturvärdesobjekt.

Kommunen, samt konsulten, bedömer sammantaget att fördelarna med alternativ 1 överväger nackdelarna och avser bredda bron med 4 meter för att få en så bra GC-väg som möjligt med separata fält för gång- respektive cykeltrafikanter. Övrig planerad GC-väg i planområdet blir 4 meter och Borgens gata kan då ansluta till bron i en rak linje. Pga siktförhållanden i svängen väster om bron kan den den norra trottoaren på bron behöva konverteras till körbana, vilket endast är möjligt med alternativ 1 och en breddning på 4 meter. Den framtida bredare gång- och cykelbanan på södra sidan bedöms tillräcklig för gång- och cykeltrafikanternas behov.

Planbeskrivningen förtydligas avseende dessa frågor.

Stabilitet för planerad underfart

Inga geotekniska underlag har bifogats planen avseende den planerade underfarten som ansluter till Kran- och Kastellgatan. Kommunen har i planbeskrivningen kommenterat att ”*då Västra stambanan är en anläggning som tillhör Trafikverket har myndigheten tagit fram en utredning med syfte att presentera informationsgrund kring planerad tunnel inför kommande projekterings- och byggarbete*”. SGI har inte haft möjligheten att studera ovanstående underlaget och eventuella stabilitetsfrågor relaterade till underfarten och rekommenderar att den bifogats planen för att tydliggöra stabilitetsfrågor i anslutning till underfarten. Se SGI:s yttrande, daterat 2020-03-19. Länsstyrelsen instämmer i SGI:s synpunkter och anser att ovanstående behöver hanteras för att planförslaget inte ska riskera överprövning av Länsstyrelsen.

Riksintresse

Kommunikationer

Förlängningen av Krangatan som ska länkas samman med Kastellgatan planeras att gå under Västra stambanan. En funktionsutredning är genomförd och ett medfinansieringsavtal för AKJ är undertecknad. När AKJ är fastställd behöver avtal träffas mellan Trafikverket och kommunen för projektering samt produktion gällande den passage som ska gå under Västra stambanan. Detta ska göras innan detaljplanen antas. Trafikverket välkomnar att planförslaget avlastar E20 men anser att kommunen behöver bedöma hur

En geoteknisk utredning har nu genomförts, se rubriken ”Geotekniska förutsättningar och rekommendationer för planskild korsning” i planbeskrivningen samt utredningen ”PM Geoteknik, planskild korsning (Afrý 2021)”.

Kommunen har en pågående dialog med Trafikverket angående avtal för projektering och produktion.

kapacitet i Balingemotet och i cirkulationsplatsen där Sävelundsgatan möter Vänersborgsgatan påverkas till följd av den ökade trafikstringen.

Se Trafikverkets yttrande, daterat 2020-03-25.

Föroreningar

En inventering av potentiellt förorenade verksamheter har utförts. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att det kan uppkomma schaktmassor som är förorenade. I planbeskrivningen anges följande:

”Om markarbeten berör förorenade eller misstänkt förorenade områden ska detta anmälas till miljöskyddskontoret i god tid innan planerad åtgärd.” (sid 27)

Detta behöver även framgå av plankartan att tillsynsmyndigheten ska kontaktas vid schaktarbete som berör förorenade områden.

Risk för översvämning

Den tillkommande underfarten under järnvägen hotas inte av någon översvämningsrisk från Sävån vid ett 100- eller 200-årsflöde. Kommunen uppger dock att det är av vikt att tunneln utformas så att översvämningar vid extremsituationer och skyfall undviks. Det framgår inte närmare hur detta ska lösas. Länsstyrelsen önskar en tydligare beskrivning av hur det är tänkt kring utformningen av underfarten och vilka åtgärder som planeras för att undvika översvämning till följd av skyfall. Länsstyrelsen noterar att en dagvattenutredning ska tas fram för den planerade dagvattendammen inför granskningskedet. Det är bra om det går att utforma dagvattendammen på ett sätt att den kan hantera ett skyfall i området i stort.

Råd enligt PBL och MB

Plan och bygglagen (2010:900) anger i 2 kap att planläggning enligt denna lag ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter, bl.a. genom en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt.

God hushållning

2014 var planen på samråd hos Länsstyrelsen m.fl. Länsstyrelsen skrev i sitt samrådsyttrande att det tydligt behöver framgå varför GC-vägen föreslås att

Kommentar

En kompletterande trafikutredning har utförts för respektive cirkulationsplats, Balingemotet och Sävelundsgatan/Vänersborgsvägen. Resultaten har analyserats utifrån beräkningen och kapaciteten har bedömts vara tillräcklig. Baserat på kapacitetsbedömningen av dagens utformning för de två cirkulationsplatserna föreslås inga förändringar av utformningen då belastningsgraden för år 2040 är låg och bedöms därav inte påverka den statliga infrastrukturen.

Plankartan kompletteras med upplysning om detta.

Utredningarna ”PM Brokonstruktionsutredning (A fry 2021)” samt ”Rapport, VA- och skyfallsutredning, Underfart vid Krangatans förlängning och gång- och cykelväg vid Borgens gata (A fry 2021)” besvarar dessa frågor. Tunneln utformas som en självfallsled för att undvika att tunneln översvämmas.

Det finns inte möjlighet att ordna så att dagvattendammen kan hantera ett skyfall. Dock så utformas tunnel och Krangatans förlängning för att hantera skyfall. Se vidare info kring hantering av skyfall i ”Rapport, VA- och skyfallsutredning, Underfart vid Krangatans förlängning och gång- och cykelväg vid Borgens gata (A fry 2021)

anläggas närmast Säveån, söderut. Det framgår kort i ”PM Brobreddning, Bro över Säveån i Borgens gata (ÅF 2019) liten version” att Alingsås kommun vill att vägen ska breddas endast söderut för att undvika påverkan på intilliggande fastigheter på Borgens gata norra sida. Kommunen behöver jämföra alternativen utifrån ingrepp i naturmiljön och enskilda fastigheter. Kommunens val av sida och motiv bör tydligt framgå av planbeskrivningen.

Strandskydd

Länsstyrelsen anser att särskilda skäl för att upphäva strandskyddet i enlighet med bestämmelserna i 7 kap 18 c-g §§ miljöbalken föreligger.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Vattenverksamhet 11 kap MB

Kommunen har redovisat två olika alternativ till brobreddning, benämnda som alternativ 1 och 2. I ”PM Brobreddning, Bro över Säveån i Borgens gata (ÅF 2019) liten version”. När det gäller vattenverksamhet har konsulten uppgett att både alternativ 1 och 2 omfattas av vattenverksamhet, och eftersom båda åtgärderna understiger 500 m² räcker det med en anmälan till Länsstyrelsen. Här behöver kommunen vara medveten om att en vattenverksamhet med en bottenyta i vattenområdet understigande 500 m² är en förutsättning för att Länsstyrelsen ska kunna pröva en anmälan om vattenverksamhet. Länsstyrelsen kan dock i prövningen bedöma att åtgärderna är av så omfattande karaktär att åtgärderna behöver prövas i ett tillstånd istället. Länsstyrelsen förelägger i så fall kommunen att ansöka om tillstånd för åtgärderna. Länsstyrelsen kan i nuläget inte utesluta att åtgärderna behöver tillståndsprövas.

Kulturmiljö

Arkeologisk utredning är genomförd gällande delar av planområdet. Risken för att påträffa okända fornlämningar inom de delar som inte har omfattats av arkeologisk utredning bedöms som mycket liten. Ingen kompletterande utredning är därför nödvändig. Om tidigare okända fornlämningar påträffas vid markarbeten ska arbetet avbrytas och länsstyrelsen kontaktas.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt, således behöver inte en

Kommentar

Av trafiksäkerhetsskäl är det lämpligt att anlägga gång- och cykelvägen närmast Säveån då oskyddade trafikanter då inte behöver passera de in- och utfarter som finns till de verksamheterna norr om Borgens gata, där tung trafik korsar. Detta finns beskrivet i planbeskrivningen, men förtydligas ytterligare inför granskningen. I den faktiska ytan för gång- och cykelvägen finns inga naturvärden att beakta.

Noteras. Informationen vidarebefordras till kommunens Gatu- och parkavdelning som ansvarar för processer med att ansöka om anmälan/tillstånd för arbetena.

Noteras.

Detta yttrande har beslutat av planhandläggare Johanna Severinsson föredragit. I den slutliga handläggningen har även företrädare från vattenvårds-, naturvårds-, miljöskyddsavdelningen, enheten för samhällskydd och beredskap samt kulturmiljöenheten deltagit.

Johanna Severinsson

2. Trafikverket

Ärendet

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna gällande ovan rubricerat ärende.

Syftet med detaljplanen är att bygga en underfart för biltrafik samt gång- och cykeltrafikanter under Västra stambanan för att sammanbinda Sävelunds och Borgens verksamhetsområden. Därmed kan trafikflödet av tunga och miljöfarliga transporter i Alingsås stadskärna minska samt att räddningstjänsten ges en alternativ körväg.

Statlig infrastruktur

Inom planområdet går Västra stambanan som utgör riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken kap 3 § 8 och används som primär led för farligt gods. Planområdet ligger i direkt anslutning till korsningspunkten Borgens gata och E20. E20 är utpekad som riksintresse i enlighet med § 3:8 miljöbalken och är rekommenderad som primär led för farligt gods. Vägen är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet. Planområdet ligger som närmst cirka 740 meter från Vänersborgsvägen som är av statligt väghållarskap.

Trafikverkets synpunkter

Underfart Västra stambanan

Förlängningen av Krangatan som ska länkas samman med Kastellgatan planeras att gå under Västra stambanan. En funktionsutredning är genomförd och ett medfinansieringsavtal för AKJ är undertecknad. När AKJ är fastställd behöver avtal träffas mellan Trafikverket och kommunen för projektering samt produktion gällande den passage som ska gå under Västra stambanan. Detta ska göras innan detaljplanen antas.

Noteras. Kommunen har en pågående dialog med Trafikverket angående detta.

Trafikalstring och påverkan på statlig infrastruktur

Planområdet ligger i direkt anslutning till korsningspunkten Borgens gata och E20. Planförslaget påverkar dessutom Balingemotet där Tokebackavägen ansluter till E20 samt en cirkulationsplats där Sävelundsgatan ansluter till Vänersborgsvägen. Enligt remitterade handlingar avlastar planförslaget E20 vilket Trafikverket välkomnar.

Dock ställer sig Trafikverket frågande till varför kommunen inte nämner kapacitet i Balingemotet och i cirkulationsplatsen där Sävelundsgatan möter Vänersborgsgatan. För att Trafikverket ska kunna avgöra om och hur detaljplanen påverkar statlig infrastruktur behövs en bedömning av kommunen även för dessa anläggningar. Ifall kommunen bedömer att kapaciteten är tillräcklig för att hantera ökad trafikallsträng ska detta bekräftas och motiveras i trafikutredningen. I en sådan bedömning ska kommunen även inkludera framtida exploatering i området. Ifall kommunen bedömer att Balingemotet och cirkulationsplatsen kan påverkas negativt av detaljplanen ska detta ingå i trafikutredningen.

Sammantagen bedömning

Trafikverket anser att ovanstående synpunkt gällande trafikutredning ska beaktas inför granskningskedet. I övrigt ser Trafikverket fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Med vänlig hälsning
Simon Rasmussen
Samhällsplanerare

3. Statens geotekniska institut (SGI)

Yttrande över samrådshandling daterad 2019-12-18
Statens geotekniska institut (SGI) har från Länsstyrelsen i Västra Götalands län erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

SGI:s överväganden

Planområdet ligger ca 2 km öster om Alingsås stadskärna och sträcker sig längs hela Borgens gata, från korsningen E20 - Borgens gata, till Skansgatan i nordost. Vidare sträcker sig planområdet från Krangatan norr om järnvägen, via Kastellgatan till Borgens gata i söder. Resultaten av tidigare och nu

Kommentar

En kompletterande trafikutredning har utförts för respektive cirkulationsplats, Balingemotet och Sävelundsgatan/Vänersborgsvägen. Resultaten har analyserats utifrån beräkningen och kapaciteten har bedömts vara tillräcklig. Baserat på kapacitetsbedömningen av dagens utformning för de två cirkulationsplatserna föreslås inga förändringar av utformningen då belastningsgraden för år 2040 är låg och bedöms därav inte påverka den statliga infrastrukturen.

genomförda undersökningar visar att de naturliga jordlagren inom delområdet överst utgörs av mulljord alternativt fyllning. Det yttligaste jordlagret underlagras av siltig sand alternativt sandig silt. Den siltiga sanden/sandiga silten underlagras av siltig lera.

Stabiliteten för gång- och cykelbanan

Stabiliteten för gång- och cykelbanan har utretts vid olika tillfällen och samtliga resultat indikerar att stabiliteten längs Sävån ställ vis ej är tillfredsställande pga. branta slänter och pågående erosion. Resultaten visar också att den planerade gång- och cykelbanan kommer att minimalt påverka stabiliteten. Till planen har två stabilitetsutredningar som är utförda av Cowi (daterad 2017-02-17 och 2019-03-29) bifogats, där stabiliteten längs Sävån har kontrollerats med hjälp av 6 st.

beräkningssektioner. I den första utredningen har konsulten bedömt att stabiliteten ej är tillfredsställande i samtliga sektioner. Konsulten har senare reviderat utredningen, efter den naturvärdesinventering som utfördes 2018. Då har antalet sektioner med otillfredsställande stabilitet minskat till två sektioner (sektion 2 och sektion 4). SGI noterar att bägge stabilitetsberäkningar har utförts med samma materialparametrar och önskar ett förtydligande till varför bedömningen har ändrats. För att förbättra stabiliteten har en kombination av avschaktning och erosionsskydd föreslagits. Kommunen har i planbeskrivningen kommenterat att *”erosionsskyddet ställvis är dåligt och bör ersättas/kompletteras inom hela detaljplaneområdet”*. SGI vill uppmärksamma på att planbestämmelsen, SKYDD, endast består av avschaktning och erosionsskyddet har inte säkerställts på plankartan.

SGI vill lyfta frågan avseende varför vingsonderingsresultaten avviker kraftigt från utförda CPTsonderingar och önskar en förklaring till detta. SGI ser även en stor spridning mellan resultaten av utförda vingsonderingar och vill därför lyfta frågan avseende om den stora spridningen härrör från att skjuvhållfastheter från olika geologiska lokaler sammanställts i samma hållfasthetsdiagram. SGI vill även lyfta frågan varför valet av säkerhetsfaktor har gjorts i mitten av spannet för odränerad analys och i nedre delen av spannet för kombinerad analys och önskar ett förtydligande avseende detta.

Stabiliteten för brobreddningen

Stabiliteten för brobreddningen har studerats med hjälp av tre beräkningssektioner där resultaten indikerar att

Plankartan uppdateras så att även erosionsskydd säkerställs.

Cowi har uppdaterat PM geoteknik avseende SGI:s frågor.

förstärkningsåtgärder kommet att krävas. SGI vill lyfta frågan avseende om förstärkningsåtgärder i anslutning till bron behöver dimensioneras i säkerhetsklass 3 i de fall säkerheten mot skred är för låg i brons direkta närhet. SGI noterar även att valda materialmodell för så kallad "Lera 2" i Bilaga 1 :4 av Projekterings PM Geoteknik (ÅF, daterad 2019-06-14) är felaktig (odränerad istället för kombinerad) och rekommenderar att beräkningen justeras.

SGI vill även i detta sammanhang lyfta frågeställningar avseende val av skjuvhållfasthet. Vingsonderingsresultaten avviker kraftigt från utförda CPT-sonderingar och SGI önskar en förklaring till detta. SGI ser även en stor spridning mellan resultaten av utförda vingsonderingar och vill därför lyfta frågan avseende om den stora spridningen innebär att skjuvhållfastheter från olika geologiska lokaler sammanställts i samma hållfasthetsdiagram. SGI vill uppmärksamma på att den stora spridningen kan innebära en eventuell justering av omräknings faktorerna.

Stabilitet för planerad underfart

Inga geotekniska underlag har bifogats planen avseende den planerade underfarten som ansluter till Kran- och Kastellgatan. Kommunen har i planbeskrivningen kommenterat att "då Västra stambanan är en anläggning som tillhör Trafikverket har myndigheten tagit fram en utredning med syfte att presentera informationsgrund kring planerad tunnel inför kommande projekterings- och byggarbete". SGI har inte haft möjligheten att studera ovan nämnda underlaget och eventuella stabilitetsfrågor relaterade till underfarten och rekommenderar att den bifogas planen för att tydliggöra stabilitetsfrågor i anslutning till underfarten.

I övrigt ser SGI ur geotekniskt perspektiv inga hinder för fortsatt planläggning förutsatt att ovanstående synpunkter beaktas i det fortsatta planarbetet.

4. Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2019-12-02) har följande noterats:

Lantmäteriet tycker att genomförandebeskrivningen är tydlig och välstrukturerad.

Delar av planen som bör förbättras:

Det vore bra om grundkartan kompletterades med aktualitetsdatum och koordinatkruss.

ÅF har uppdaterat PM geoteknik avseende SGI:s frågor.

En geoteknisk utredning har nu genomförts, se rubriken "Geotekniska förutsättningar och rekommendationer för planskild korsning" i planbeskrivningen samt utredningen "PM Geoteknik, planskild korsning (Afry 2021)".

Grundkartan kompletteras med aktualitetsdatum samt koordinatkruss.

5. Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

6. Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Alingsås har tagit del av planförslaget och studerat område på plats och ger nedan några synpunkter på förslaget.

Yttrande

Naturskyddsföreningen i Alingsås väljer att koncentrera sitt yttrande till diverse natur- och miljöaspekter, kopplat till detaljplaneförslagets upplägg.

1. En inledande fråga: Varför inte låta planområdesgränsen omfatta de båda uddarna av fastigheten kv. Kristineholm 1:30 i Sävån, liksom strandremsan utefter ån längre uppströms, söder och öster om kv. Bastionen 2, fram till den nya bron för Borgens gata och ge hela strandzonen beteckningen Natur? På så vis kan hela strandremsan mellan de båda broarna på Borgens gata synliggöras som värdefullt naturområde och genom fastläggning i detaljplanen som natur erhålles ett visst skydd.

2. I kommunens översiktsplan är området runt Sävån utpekade som ett sammanhängande område med värdefull natur. Sedan tidigare värderas lövskogsriddarna utefter Sävån som viktiga biologiska spridningskorridorer i det bitvis öppna landskapet. I det samlade samrådsmaterialet framgår det att inventeringar i främst området närmast Sävån har utförts av konsultföretaget Calluna. "Naturen" i inventeringsområdet består främst av lövskogsmiljöer i kantzonen mot Sävån. Vid en utförd inventering (Calluna, juni 2018), identifierades 7 naturvärdesobjekt, ett med naturvärdesklass 2 och resterande med naturvärdesklass 3. Inom planområdet visar naturvärdesinventeringen att ett påtagligt högt naturvärde finns längs med stora delar av kantzonen mot Sävån. Naturvärdet i lövskogsmiljöerna är kopplat till en stor variation i både trädslag och ålder. Det finns hålträd och inom vissa ytor (t.ex. västra udden), stor mängd död ved i olika dimensioner av främst asp som fällts av bäver och dessutom värdefulla grova träd. Ytan nära vattnet där solexponerade kanter med jord/lera förekommer tillsammans med död ved och trädrötter ger gynnsamma miljöer för bl.a. ryggradslösa djur.

Elva skyddsvärda träd registrerades varav två grova ekar räknas som särskilt skyddsvärda träd enligt Naturvårdsverkets definition. Ett specifikt värdeelement i form av död ved registrerades också, men utöver detta finns strandnära på främst västra udden många asplågor

Kommentar

Enligt Plan- och bygglagens (PBL) 4:e kapitel får en detaljplan inte omfatta ett större område än vad som behövs med hänsyn till planens syfte och genomförandetid. Kommunen har tagit hänsyn till detta i avgränsningen av planområdet.

som hyser en mängd vedsvampar, bl.a. klyvblad. Åtta rödlistade arter har livsmiljöer inom området och har registrerats strax utanför. Dessa är: mindre hackspett och gröngöling samt svamparna korallkremla, rosensporing, korallticka, skillerticka, sommarsopp och oxtungssvamp. Andra naturvårdsarter som finns i närområdet och har livsmiljöer inom området är mindre flugsnappare, stjärtmes, gulpudrad spiklav, stubbspretmossa och gulnål.

De naturvärdesklassade objekten är gynnsamma miljöer för mossor, lavar och svampar samt ryggradslösa djur. Småfåglar trivs också i kantzonen mot Säveån med buskagelika bestånd av hägg ute på strandbrinken. Det är sannolikt att naturvårdsintressanta fågelarter häckar inom biotopen. Närheten till värdefulla biotoper i form av (Hjortmarka) naturreservat och lövskogar (både söder och norr om ån) höjer biotopvärdet för arterna inom inventeringsområdet ytterligare. Sammantaget har kantzonen längs Säveån betydelse för biologisk mångfald och fungerar som ett sammanhängande väl fungerande spridningsstråk för olika arter inom olika artgrupper.” Med hänsyn till resultatet av ovanstående inventering strävar den kompletterande geotekniska utredningen att försöka minimera påverkan på naturmiljön. Utredningen redovisar samtidigt de områden där åtgärder måste vidtas för att nå tillfredställande säkerhet och vilken typ av åtgärd som rekommenderas med hänsyn till områdets naturvärden. Begränsad avschaktning bedöms vara den åtgärd som bidrar till minst påverkan i kantzonen. Detta innebär emellertid att befintlig vegetation i form av träd och buskar måste tas bort. Calluna AB har även bedömt påverkan på naturmiljöer och arter i samband med ovan nämnda geotekniska punktinsatser vid Säveån, Borgens gata. Man förordar bl a att inte kulvertera bäcken som mynnar väster om kv Bastionen 1. Vattendraget, som kan vara påverkat av utsläpp längre upp norr om området, har ändå preliminärt ett påtagligt naturvärde. Vidare föreslår man att inga av de skyddsvärda träden skadas/tas ner och för att inte onödigtvis påverka förekommande fladdermöss undviks att hålträd tas bort. Övrig klenare trädvegetation som tas bort i samband med förstärkningsåtgärder eller avschaktning bör läggas som död ved/faunadepåer inom området, varvid variation i dess exponering för sol/värme bör eftersträvas.

Naturskyddsföreningen ansluter sig i stort till Calluna's antagande att detaljplanens åtgärder sannolikt kan göras utan att i större utsträckning påverka statusen hos den fauna och flora som finns inom området. Dock

föreslår vi, som påpekades inledningsvis, även att hela strandzonsmiljön upp till den nya bron detaljplaneläggs så att det värdefulla naturområdet längs den aktuella delen av Säveån därigenom får ett visst skydd.

Naturskyddsföreningen i Alingsås

7. Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

8. Postnord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhälls-omfattande 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.

PostNord har inget att anmärka och godkänner härmed den föreslagna detaljplanen 2017.230

9. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten tycker att samrådshandlingarna ser bra ut och att de synpunkter som lämnades inför granskningen är inarbetade. Det som fortfarande är lite komplext är hanteringen av dagvattnet. Dagens beskrivning är lite svårtolkad men det finns en bra dialog mellan Räddningstjänsten och VA om de praktiska lösningarna som behöver till i utformningen.

En dagvattenutredning har utförts och planbeskrivningen revideras utifrån detta. Kommunen önskar fortsätta med en kontinuerlig dialog med Räddningstjänsten gällande dagvattenhanteringen.

10. Skanova

Skanova AB har tagit del av rubricerat ärende. Det finns både koppar- och fiberkablar samt kanalisering och teleskåp inom rubricerat området, i övrigt har Skanova inget att erinra.

På bifogad lägeskarta är Skanovas anläggningar inom och intill aktuellt område markerade. Skanovas anläggningar önskas vara kvar i oförändrat läge om möjligt, i annat fall tas kontakt med Skanova i god tid innan, helst 6 månader innan byggstart.

För frågor om ovanstående, tas kontakt med Skanova via e-post: skanova_remiss-goteborg@skanova.se

För digitala kartor samt utsättning av Skanovas anläggningar hänvisas till www.ledningskollen.se

Noteras.

11. Skogsstyrelsen

Vi har beretts möjlighet att yttra oss i rubricerat ärende.

Vi ansvarar för frågor om skogsbruket och har till uppgift att verka för att landets skogar sköts på ett sådant sätt att de skogspolitiska målen nås. Vi är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken gällande skogliga åtgärder på skogsmark (mark som lyder under SVL.). Vidare ingår bland våra uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser.

Vi har inga synpunkter på presenterat underlag och inte heller någon ytterligare information att tillföra som har bäring på detta.

I ärendet har skogskonsulenten Åsa Andersson varit föredragande och skogskonsulenten Swantje Oostra varit beslutande.

Noteras.

12. Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB, nedan Vattenfall Eldistribution, återkommer med svar på remiss "Plansamråd Alingsås detaljplan Underfart vid Krangatan och ge-väg vid Borgens Gata" och lämnar följande yttrade. Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar inom område för aktuell detaljplan bestående av två 45 kV luftledningar, grön heldragen linje i karta nedan. Elnätanläggningarnas läge i kartan är ungefärligt.

Hänsyn måste tas till Vattenfall Eldistributions elnätanläggningar vid arbetsföretag inom område för ledningsgata.

Vattenfall Eldistributions riktlinjer enligt följande:

- Vägområdet för korsande väg samt gång- och cykelväg bör placeras minst 10 meter från luftledningens stolpar och stag.
- Avstånd i höjd mellan vägbana och luftledningens fasar skall vara minst det avstånd som gäller enligt gällande Elsäkerhetsverkets föreskrifter.
- Belysningsstolpe bör placeras på ett horisontellt avstånd av belysningsstolpens totala höjd + 3 meter och som minst 6 meter till luftledningens närmaste fas. Dock gäller alltid att ett hinder skall placeras på ett sådant avstånd att ingen del kan nå luftledningen vid ett eventuellt fall.
- Vid en luftledning med spänningsnivå 1 kV till 84 kV gäller att om en belysningsstolpe placeras inom 10 meter från luftledningens i mark förlagda metalliska delar (stolpar, stag, jordtag) skall matning till belysning vara försedd med extra yttre isolation så att isoleravstånden enligt TSN uppnås.

- Luftledning med spänningsnivå upp till 55 kV har ett säkerhetsområde om 4 meter horisontellt avstånd och 4 meter vertikalt avstånd från luftledningens faser. Inom säkerhetsområdet får under inga omständigheter maskiner, människor, redskap eller dylikt komma in, se Elsäkerhetsanvisningar (ESA).

Man får inte ändra marknivån eller vidta annan åtgärd, t.ex. schaktning eller sprängning som kan medföra fara för ledningen eller medföra att ledningen kan vålla skada på person eller egendom.

- Schaktning eller sprängning ledningsrätts-/servitutsområde får inte ske utan att man i god tid inhämtat ledningsägarens medgivande.

- Schaktning får inte ske inom ett avstånd av 10 meter från luftledningens närmaste anläggningsdel (stolpe, stag och fundament i mark).

- Vid arbete i närheten av en luftledning skall entreprenören ha utbildning i de delar av Elsäkerhetsanvisningar (ESA) som är nödvändigt för att arbetet ska kunna utföras på ett säkert sätt.

13. Västtrafik

Västtrafik ser positivt på en utveckling mot trafiksäkrare miljöer för oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresenärer. Det är positivt att möjlig utbyggnad av hållplatser underlättas i planen om behovet uppkommer. Västtrafik ser dock att nybyggnation av hållplatser behöver ske i dialog för att kunna beskriva behovet.

Enligt trafikanalysen kan förslaget underlätta trafikflöden i Alingsås centrala delar. Detta ser Västtrafik som positivt eftersom det delar av trafikdygnet är höga trafikflöden. Om trafikflödena väntas öka på Sävelundsgatan i och med nya förbindelser bör korsningen Sävelundsgatan/Vänersborgsvägen bör konsekvenser för korsningen också nämnas i planbeskrivningen. Korsningen trafikeras av stadstrafiken och kan, även om den inte ingår i planområdet, påverka kollektivtrafikens framkomlighet negativt om trafikflödena ökar, framförallt mornar och eftermiddagar.

Det aktuella planförslaget medför inte direkt ett ökat kollektivt resande, men möjliggör utveckling i form tvärförbindande vägnät. Genom en undergång tillgängliggörs ändå området för fler resmöjligheter med kollektivtrafiken i form av gång- och cykelväg och möjliga passager under järnvägen. Västtrafik ser det som viktigt att i den fortsatta planeringen ta hänsyn till framkomlighet för kollektivtrafiken, för att inte omöjliggöra en eventuell trafikering.

Kommentar

Noterar informationen och tar till oss att det finns ledningar i området. Samråd sker i samband med byggnation. Kommunens bedömning är att elledningarnas stolpar inte kommer att påverkas av underfarten utifrån tänkt läge, då det är ca 60 meter till närmaste stolpe.

En kompletterande trafikutredning har utförts för bl a Sävelundsgatan/Vänersborgsvägen. Resultaten har analyserats utifrån beräkningen och kapaciteten har bedömts vara tillräcklig. Planbeskrivningen kompletteras utifrån detta.

Vid placering av busshållplatser har placering anpassat för en så flexibel trafikering som möjligt så att bussar kan köra antingen mot Bälinge eller in mot Sävelund. Kommunen ser fram emot en fortsatt god dialog med Västtrafik inför projektering och byggnation.

14. Bastionen 2>1

1. Hinder på gatan (timglas) behöver hanteras då detta blir en utryckningsväg.

2. Platsen där cyklar ska korsa Borgensgata utanför "våran" fastighet bör flyttas då detta är på en olämplig plats. Cyklister kommer att gena genom korsningen i annat fall.

3. På samma position, mark/gata bör verkligen höjas får att få bort svackan.

4. Den sk "Norra länken" borde egentligen byggas först o denna underfart får på inget sätt "ersätta" den förbindelsen.

15. Vindbryggan 4

Vad vi förstår önskar ni enligt planförslaget att ta i anspråk en del av vår mark. Vi har inga synpunkter på själva detaljplanen. Däremot då vi inte har så stor tomtyta vill vi inte sälja den delen mark som går bort utan vi vill ha ersättningsmark på sidan mot järnvägen istället.

Vi vet heller inte hur det blir med tillfarten till vår byggnad. I dagsläget finns bara infart från gatan in till porten som ligger på gaveln på byggnaden. Kan vi inte ha den som huvudingång så måste vi ha en ny ingång till byggnaden på långsidan in på gården. Då krävs mer mark för att köra in i byggnaden med lastbil. Detta vill vi i så fall ha kompensation för så att vi kan ändra på det.

Jag blev tidigare kontaktad av Tekniska kontoret med anledning av tidigare detaljplaneförslag. Då var förslaget att gång och cykelbanan skulle gå parallellt med Borgens gata. Då vi hade möte var vi överrens om att det var ett bra förslag om att byta mark enl.ovan.

Dessutom skulle kommunen sätta upp staket för att det skulle bli cykel och gångtrafik väldigt nära byggnaden.

Kommentar

Körbanan utformas och följer gängse körspårsmallar som är anpassade för att hantera detta.

En genomförd trafikutredning visar att det blir mest trafiksäkert att ha överfarten ihop med korsningen. Korsningsutformning sker enligt gängse principer.

Vi tar till oss synpunkten. Detaljplanen kan inte utformas för att säkerställa detta, men vi tar med oss synpunkten och tittar på det i samband med byggnation.

Planen har hela tiden varit att bygga en planskild korsning i Krangatans förlängning före Norra länken byggs. Nya trafikanalyser som har gjorts visar dock att nyttan av Norra länken i närtid inte är så stor att det är motiverat att bygga den. Tunneln i Krangatans förlängning ger bättre effekt på trafiken till en mycket lägre kostnad vilket gör att fokus ligger på den här förbindelsen. På längre sikt kan eventuellt Norra länken vara intressant om staden fortsätter att expandera kraftigt i de norra delarna, vilket gör att norra länken fortfarande finns med i de långsiktiga planerna.

Jag har som målsättning att börja snygga till byggnaden samt tomtmarken. Jag väntar bara på besked hur detaljplanen kommer att se ut för att kunna se en helhet.

Kommentar

Kommunen har en dialog med fastighetsägaren angående detta. Synpunkterna noteras.

Sammanfattning och revideringar

Med anledning av bl a framförda synpunkter föreslår samhällsbyggnadskontoret följande revideringar av plankarta med bestämmelser (dessutom görs kompletteringar under rubriken upplysningar på plankartan, av planbeskrivning samt av illustrationskarta):

- Plankartan har uppdateras så att erosionsskydd säkerställs.
- Plankartan har uppdaterats med upplysning om att tillsynsmyndigheten ska kontaktas vid schaktarbete som berör förorenade områden.
- Fastigheten Kastellet 1 planläggs inte längre, utöver ytan för föreslagen gång- och cykelväg som omvandlas till allmän plats. Fastighetsägaren är inte längre intresserad av att köpa kommunal mark öster om sin fastighet, vilket tidigare varit anledningen till att fastigheten planläggs.
- Östra busshållplatsen vid korsningen E20 - Borgens gata har bytt läge från fastigheten Ladan 1 till nytt läge strax norr om korsningen Borgens gata-Tomasgårdsvägen. Nytt läge är bättre säkerhetsmässigt pga anläggningarna i form av bensinstation och gasanläggning på Ladan 1. Samrådsförslagets placering krävde även en flytt av teknisk anläggning för att kunna anordna utfart mot Tomasgårdsvägen, för att få en god trafiksituation för alla trafikslag, vilket visade sig vara mycket kostsamt.
- Västra busshållplatsen i korsningen E20 - Borgens gata har pga ovanstående fått ett något justerat läge då mer utrymme frigjorts i området.
- Plangränsen har justerats utifrån hållplatslägen och justerad korsning vid Tomasgårdsvägen-Borgensgata.
- Korsningen vid Kastellgatan/Borgens gata har justerats för att inte komma närmare än 4,5 m från befintlig bebyggelse på Vindbryggan 4.
- Användningsgräns för tunnel har justerats för att bättre stämma överens med gällande fastighetsgränser.
- Plangränsen har justerats längs med Krangatan utifrån att tillkommande släntområde från den nya vägen beräknats i en förprojektering samt att gång- och cykelvägen inte längre planeras förläggas i en båge norr om tunneln.
- Område för teknisk anläggning har tillkommit för pumpstation norr om planerad tunnel, i och med att anläggningen nu ingår i planområdet.
- U-område för allmännyttiga ledningar har tillkommit öster om den föreslagna tunneln. Plangränsen har justerats något utifrån detta.
- Administrativ bestämmelse om att strandskyddet är upphävt har tillkommit väster om bron över Sävån där det tidigare saknades.
- I planbeskrivningen har text tillkommit och reviderats under följande kapitel: 3 Gator och trafik, kapitel 4 Mark och vatten, kapitel 5 Teknisk försörjning, kapitel 7 Konsekvenser, kapitel 8 Planbestämmelser och kapitel 10 Administrativa frågor. För övrigt har endast redaktionella ändringar gjorts i planbeskrivningen.

Sakägare med skriftliga synpunkter som inte tillgodosetts

- Ägare till Bastionen 2>1

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner revideringarna av detaljplaneförslaget samt beslutar att hålla det tillgängligt för granskning enligt 5 kap 18-21 §§ Plan- och bygglagen.

Planenheten

Helen Ashman
Planarkitekt

Hanna Jonsson
Avdelningschef