



§ 9

Handläggare: Emil Stille

Dnr: 2014-2642

**Ärende: Detaljplan för Svanebergs cirkulationsplats, del av Svaneberg
2:10 m fl fastigheter Kalmar kommun**

Beskrivning: Planen syftar till att möjliggöra en representativ och funktionell entré till staden. Området ska bebyggas på ett yteffektivt sätt med en hög kvalitetsnivå i gestaltning av byggnader.

Trafikplatsen ska kunna tillgodose behov från ökande trafikmängder för berörda trafikslag inom en överskådlig framtid. En attraktiv gestaltning av offentliga miljöer ska prioriteras och en god funktionalitet för gång- och cykeltrafik.

Handling: Granskningsutlåtande 2017-01-31.
Förslag till detaljplan senast rev 2017-01-31.

BESLUT: Samhällsbyggnadsnämnden godkänner utlåtandet som kommunens och föreslår kommunfullmäktige att anta förslaget till detaljplan senast reviderad 2017-01-31.

2015-10-07
Kompletterad med yttrande från Kalmar Brandkår, daterat 2014-12-05,
blev ej diariefört under samrådet

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för

Svanebergs cirkulationsplats, del av Svaneberg 2:10 mfl fastigheter

Kalmar kommun

Planförslaget har varit på samråd under tiden 2014-11-27 – 2014-12-19. Förslaget har sänts till myndigheter, förvaltningar och föreningar enligt sändlista och till fastighetsägare enligt fastighetsförteckning.

Nedan sammanfattas och kommenteras inkomna skriftliga synpunkter. Ett möte med länsstyrelsen har även skett 2015-06-29 kring kompletterad behovsbedömning och de synpunkter länsstyrelsen haft kring miljöpåverkan, hälsa och säkerhet.

Sammanfattning

Bebyggelse

Efter samråd med flygplatsen begränsas den högsta tillåtna totalhöjden i planområdet till 20 m över nollplanet. Byggrätten är preciserad genom att högst hälften av fastighetsmarken får bebyggas. Utformningsbestämmelse mot större gator och vägar är förtydligad. Villkor om skyddsåtgärd för bygglov är ersatt av bebyggelseförbud, vilket i praktiken sammanfaller med erforderliga släntytor för cirkulationsplatsen. På grund av ett intrång på slänten till motorvägsrampen är planområdet utökat västerut, och vissa mindre justeringar görs av bestämmelserna på dessa fastigheter, kommunen bedömer att dessa sammantaget är positiva för fastighetsägaren samtidigt som allmänna intressen beaktas.

Miljö- och geoteknisk undersökning är gjord, det finns dock ett vidare utredningsbehov vad gäller markföroreningar. Ett saneringsvillkor är infört i planen.

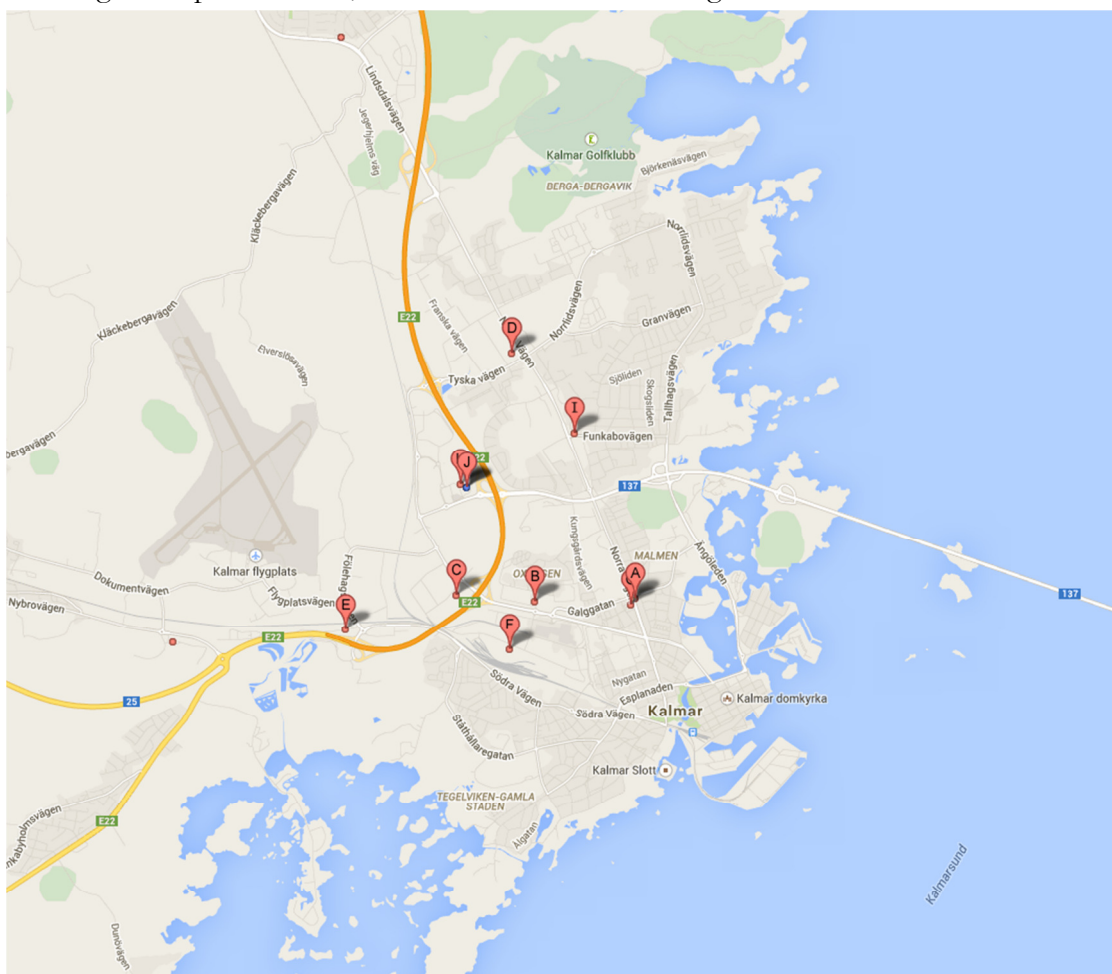
Ett antal markreservat för underjordiska ledningar har tillkommit för att minska exploateringskostnaderna.

Miljöpåverkan

Länsstyrelsen lyfte ett antal frågor kring miljöpåverkan: dagvatten, riskhantering, buller och förorenad mark. Dagvattenhantering är tydligare beskriven och en dagvattenåtgärd föreslås inom planområdet. Denna kommer förbättra rening och riskhantering inom planområdet, vilket kompenserar för ökad belastning från hårdgörande och bebyggande. Utifrån reviderad plankarta behövs inte längre något bygglovsvillkor för skyddsåtgärder på kvartersmark. Bullerfrågan är fördjupad i planbeskrivningen och en miljöteknisk undersökning gjord. Den visar dock att det finns ett behov att komplettera utredningen för en fastighet.

Drivmedelsförsäljning

Trafikverket och Kalmar Öland Airport ifrågasätter möjlighet till drivmedelsförsäljning inom riksintresseområde för E 22 respektive flygplatsen. För att undvika behovet av en särskild riskutredning tas inte denna markanvändning med i planområdet. Utifrån en översiktsbild av andra befintliga lägen för drivmedelsförsäljning verkar en placering söder om E 22, utanför riksintresseområdena mer lämplig. Planbeskrivningen är även förtydligad vad gäller risker förknippade med befintlig drivmedelsförsäljning som angränsar planområdet, detta utifrån informell dialog med Preem.



Drivmedelsförsäljning i Kalmar, rödmarkerade lägen (utdrag från Google Maps 2015-03-24)

Trafik

Justeringar av kvartersgränsen mot E 22 är gjord för att säkra slänt och avvattning av motorvägsramp. För redan bebyggd fastighet föreslås istället ett markreservat för att kunna möjliggöra underjordisk avvattning om behovet skulle uppstå. Markreservat införs för att säkra slänter till cirkulationsplats och en gemensam infart för nya fastigheter i kv Kultivatorn. Nivåsättning av gemensam infart regleras med en minsta höjdnivå för att säkra att östra delen av kv Kultivatorn kan nås utan konflikt med vägslänt inne på kvartersmark. En mindre utökning av planområdet sker mot norr för att ta med tidigare gatumark som byggs om till naturmark.

Inkomna synpunkter**Länsstyrelsen i Kalmar län**

Rubricerat förslag har insänts till Länsstyrelsen för samråd enligt 5 kap 11 § PBL. Handlingarna utgörs av:

Plankarta, upprättad 2014-11-19

Planbeskrivning, daterad 2014-11-19

Behovsbedömning, daterad 2014-11-06

Risikanalys av farligt godsled i Kalmar, upprättad 2010-05-07

Kopia på beställning av flyghinderanalys, odaterad

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande enligt PBL.

Planen syftar till att möjliggöra en representativ entré i staden som kan utgöra en tydlig och trafiksäker passage till och mellan närliggande målpunkter.

Planförslaget medför att den befintliga rondellen kan utökas i storlek och möjliggör en ny anslutning av Fölehagsvägen. Planförslaget innebär även en utökning av bebyggelsen väster, söder och öster om Svanebergsrondellen. Det tilltänkta ändamålet för bebyggelsen är fondonsservice, parkering, handel ej dagligvaror, kontor och industri.

LÄNSSTYRELSENS SYNPUNKTER**Allmänt**

Enligt 5 kap. 14 § PBL ska länsstyrelsen under samrådet särskilt

1. ta till vara och samordna statens intressen,
2. ge råd om tillämpningen av 2 kap PBL
3. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. MB tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. MB följs och att strandskydd enligt 7 kap. MB inte upphävs i strid med gällande bestämmelser,
4. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt och
5. verka för att en bebyggelse eller ett byggnadsverk inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Riksintressen

Aktuellt planområde berörs av ett flertal riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Det är Trafikverket som bedömer vilka områden som är av riksintresse för trafikslagets anläggningar. Områden som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten, utnyttjandet eller framtida utveckling av anläggningen. Länsstyrelsen betonar vikten av att följa Trafikverkets synpunkter i samrådsskedet.

Utdrag ur Trafikverkets samrådsyttrande daterad 2014-12-08:

- Fölelagsvägen är utpekad som riksintresse då vägen ansluter till utpekad flygplats av riksintresse, Kalmar Öland Airport. Även gränsen för riksintresse för befintlig flygplats ligger inom planområdet. Kalmar flygplats är av fundamental regional betydelse.
- Väg E22 med tillhörande av- och påfarter är av riksintresse. Väg E22 ingår i det av EU utpekade Trans-Europas Transport Network (TEN-T), vilka är av särskild internationell betydelse. Väg E22 utgör också en viktig nationell förbindelse mellan Skåne, Blekinge och ostkusten vidare norrut.
- Södra vägen är utpekad som riksintresse då den är av särskild betydelse för regional och interregional trafik. Vägen utgör också anslutning till utpekad hamn av riksintresse (Kalmar hamn).
- Vidare är järnvägen, Kust till kustbanan, utpekad som riksintresse då den är av interregional betydelse, och trafikeras av gods- och persontåg.

Miljökvalitetsnormer och dagvatten

I planbeskrivningen under MKN för vattenkvalitet gör kommunen bedömningen ”att det inte finns någon risk att MKN för vatten riskerar att överskridas”. Länsstyrelsen saknar en beskrivning över vilka vattenförekomster enligt vattenförvaltningen som berörs av planen, vilket måste ingå.

Planförslaget för med sig en kraftig utökning av mängden hårdgjorda ytor i planområdet. Det innebär att mycket stora volymer dagvatten kommer att nå recipienten Västra sjön. Västra sjön har i dagsläget en måttlig ekologisk status och har beviljats tidsfrist för att uppnå god ekologisk status till 2021. Den kemiska statusen uppnår ej god status och ska till 2015 uppnå en god kemisk status. Det innebär att vattenförekomsten har tydliga miljöproblem och att det är en stor utmaning att uppnå fastställda MKN i ytvattenförekomsten. Det innebär också att vattenförekomsten omfattas av vattenförvaltningens åtgärdsprogram, varför förbättringsåtgärder förutsätts ske, så även vid planläggning. Därför kan det inte tillåtas ytterligare försämring av recipientens status, genom ytterligare tillförsel av bl.a. kväve och fosfor. Beskrivningen av dagvattenhanteringen i planbeskrivningen ger inte någon vägledning som visar att recipientens status inte kommer att försämrats. Därför måste en utförlig utredning om dagvattenhanteringen för planen tas fram, som visar att recipientens status inte kommer att försämrats genom planförslaget.

Utredningen måste också i detalj beskriva hur dagvattenhanteringen ska lösas. Krävs bestämmelser för att lösa det ska det framgå av planens bestämmelser. Kommunen har i planförslaget beskrivit att studier ska utföras som bland annat tar upp underjordiska yteffektiva lösningar, behov av åtgärder och olika alternativ ska utvecklas, eventuella utsläpp av vid indicer med farligt gods,

fördröjning av dagvatten m.m. Planförslaget måste även kompletteras med dessa frågeställningar.

Hälsa och säkerhet

Buller

I behovsbedömningen daterad 2014-11-06 redovisas: ”Trafiken är stor och bullernivåerna behöver i viss mån studeras även om föreslagna markanvändningar inte ställer höra krav och inte heller bedöms utsättas för olämpliga nivåer sett till rådande riktlinjer vid planens genomförande.” Vidare nämner kommunen i planbeskrivningen att bullerdämpande åtgärder i fasad kan behövas. Länsstyrelsens bedömning är att en bullerutredning behöver utföras inför nästa skede. Utredningen måste visa att bullernivåerna som planen kommer att medföra till ny och befintlig bebyggelse, samt även visa vilka bullerreducerande åtgärder, inklusive planbestämmelser, som eventuellt krävs för att planen inte ska utgöra någon risk för människors hälsa.

Förorenad mark

På fastigheten Svaneberg 2:10, öster om trafikplatsen har tidigare legat en handelsträdgård/plantskola. Risker för förorening bedöms som måttlig risk. I behovsbedömningen redovisar kommunen att ”viss förorening kan finnas i marken och utreds i samrådsskedet”. I planbeskrivningen skriver däremot kommunen under rubriken ”Tekniska utredningar” att ”I samband med byggnation kan undersökning av markförorening behövas öster om cirkulationsplatsen där förorenad mark misstänkts.”

Länsstyrelsens bedömning är att för att säkerställa markens lämplighet krävs att markföreningar utreds inför nästa skede, under planprocessen. Kommunen måste tydligt visa vilka åtgärder som krävs för att avhjälpa föroreningarna så att föreslagen markanvändning inte innebär någon risk för människors hälsa eller säkerhet. En undersökning av markförorening i samband med byggnation är enligt Länsstyrelsen en för långt framskriden utredning då markens lämplighet ska säkerställas redan under planprocessen innan ett antagande av detaljplan.

Geoteknik

Planbeskrivningen redovisar att ett antal geotekniska bedömningar och undersökningar har genomförts väster om planområdet. Vidare redovisas att i de områden som är utfyllda kan eventuellt kompletterande utgrävningar och utfyllnader behöva göras för att möjliggöra ny bebyggelse som klarar lagkrav på stabilitet och utförande. Länsstyrelsens bedömning att planhandlingarna behöver kompletteras med utförligare information om de geotekniska förutsättningarna för planförslaget genomförande.

Rådgivande synpunkter

Landskapsbild

Planområdets strategiska läge som en av stadens huvudinfarter ställer höga krav på planområdets utformning. Kommunen presenterar sin viljeinriktning i planbeskrivningen och plankartan genom att bebyggelsen ska gestaltas med ”hög kvalitetsnivå för att skapa identitet”. Vidare beskriver kommunen att den högt placerade byggnationen som planförslaget medför ger en möjlighet att skapa ett nytt framtida landmärke.

Planförslaget möjliggör bebyggelse med en totalhöjd på upp till 25 meter över nollplanet närmast Svanebergsrondellen. I planbeskrivningen daterad 2014-11-

19 står att byggrätter på +25 m tillåts inom ett avgränsat område samt att det stegvis kommer att trappas upp kring trafikplatsen. Vidare skriver kommunen att på så sätt utgör den högre bebyggelsen ”en viss punkt som sticker upp i landskapets rum och tack vare de avgränsande trafiklederna till cirkulationsplatsen inte en enskilt större blockartad byggnadskropp som dominerar det på ett olämpligt sätt”. Länsstyrelsen är tveksam till kommunens beskrivning av den högre bebyggelsen genom uttrycket ”en viss punkt som sticker upp” då plankartan möjliggör tre bebyggelseområden i väster, söder och öster om rondellen där totalhöjden är satt till 25 meter. Byggrätten är i plankartan endast begränsad till användningsområdet och i praktiken skulle kunna innebära att hela planområdet bebyggs med undantag för allmänna platser och enstaka områden med beteckningen ”g” och ”u” där marken inte får bebyggas.

I behovsbedömningen på sidan 7 beskriver kommunen under rubriken ”Landskapsbild/stadsbild” att ”byggnaderna som föreslås kommer att öka känslan av höjdskillnaderna mot omlandet.” Vidare framhäver kommunen: ”Detta är ett medvetet grepp och förhoppningen är att platsen får en ökad betydelse, en större tyngd, som en entré i staden”. Länsstyrelsens bedömning är att illustrationer som redovisar kommunens viljeinriktning med områdets gestaltning avseende utformning, höjd och skala är ett ofrånkomligt krav. Genom en enklare modellstudie och 3D-skisser kan kommunen redovisa hur den föreslagna bebyggelsen samspelar med varandra och området i sin helhet. Länsstyrelsen anser att det är positivt med kommunens viljeinriktning om att bebyggelsen ska hålla en ”hög kvalitetsnivå” för att skapa identitet. Länsstyrelsens bedömning är att det strategiska läge som planområdet innehar kräver en genomtänkt gestaltning. Länsstyrelsen uppmanar kommunen att arbeta igenom planförslaget och ta fram ett gestaltungsprogram för området som tydligt redovisar kommunens intentioner med planområdet.

Sammanfattningsvis med det planeringsunderlag som nu redovisas under samrådsskedet kan Länsstyrelsen inte bilda en uppfattning om hur planförslaget påverkar landskapsbilden och i vilken omfattning.

Planhandlingarnas tydlighet

Enligt 4 kap. 32 § PBL ska den avsedda regleringen av byggelsen, byggnadsverk och miljön tydligt framgå av planen. Byggrätten i plankartan innebär att hela ytan för alla tre bebyggelseområden med undantag för prickad mark är möjlig att bebygga. För att kunna få en uppfattning om hur många kvadratmeter det innebär krävs att ytorna mäts manuellt i plankartan. Länsstyrelsen anser att exploateringsstalet bör anges för varje område för att lättare få en tydlig bild över planförslagets innebörd.

Plankartan redovisar planbestämmelsen om villkor för lov enligt 4 kap. 14 § PBL genom beteckningen ”a”. Bygglov får inte ges förrän markens lämplighet har säkerställts genom att risk- och säkerhetsåtgärder har genomförts. Det är planområdets närhet till transportlederna för farligt gods, E22 och Södra vägen som är orsaken till villkor för lov. Länsstyrelsen efterfrågar en tydligare planbestämmelse gällande villkor för lov och ser att kommunen preciserar vilka risk- och säkerhetsåtgärder som krävs för att säkerställa markens lämplighet.

Gränsbeteckningarna under planbestämmelser överensstämmer inte med gränslinjerna i plankartan. Länsstyrelsen har uppfattat kommunens avsikt och ser att dessa uppdateras inför nästa skede.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens bedömning är att med det planeringsunderlag som har presenterats kan inte planområdets lämplighet för föreslagen markanvändning bedömas. Vidare innebär det att Länsstyrelsen inte kan ta ställning till om planförslaget antas innebära en betydande påverkan på miljön eller inte. Därmed har samråd om kommunens behovsbedömning inte kunnat genomföras. Planhandlingarna behöver kompletteras genom följande planeringsunderlag:

- Planförslaget påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. MB
- Utredning av markföroreningar inom planområdet
- Aktuella trafikbullernivåer
- Geotekniska underlag
- Planförslagets visuella påverkan på stadsbilden

Kommentar: Se sammanfattningen till samrådsredogörelsen, kompletterande utredningar är gjorda och en dagvattendamm har tillkommit inom planområdet. Bullerfrågan är förtydligad i planbeskrivningen, och även andra redaktionella förtydliganden görs i planhandlingarna. Illustrationer kompletteras till avsnittet om stads- och landskapsbild.

Lantmäterimyndigheten

Efter genomgång av planens samrådshandlingar (daterade 2014-11-19) lämnas följande yttrande:

Plankarta med bestämmelser

U-område behövs även på området som är kvartersmark för parkering, eftersom befintlig fjärrvärmeledning går även över detta område.

Bestämmelsen f1 behöver omformuleras för att bli tydligare..

För elledning som går söder om Törnebyvägen behöver förmodligen u-område läggas in på plankartan. Detsamma kan gälla för kvartersmarken öster och söder om rondellen, där elledningarna ser ut att tangera kvartersgränsen.

Planbeskrivning

Bra att beskrivningen av gällande detaljplaner är så tydlig.

På sidan 17 beskrivs att stora, låga byggnader inte ska tillåtas, men bestämmelse om detta finns inte i planen.

Övriga frågor

Förslag på ett antal redaktionella ändringar lämnas underhand till planarkitekten.

Kommentar: Vissa redaktionella ändringar har gjorts i planhandlingarna. Markreservat för underjordiska ledningar och väglänter har tillkommit i planförslaget.

Boende och fastighetsägare

Magnus Sköld

Som jag förstått det på en artikel i Barometern så planerar man (kommunen) en större rondell vid Svaneberg, allt för att underlätta trafiksituationen när E22 byggs om. För egen del tycker jag det är en bra idé, men kan inte låta bli att peka på ytterligare något ställe där jag anser trafiksituationen behöver förbättras, till gagn även för trafiken till och från den nämnda rondellen. I vart fall från ett håll. Det jag tänker närmast på är en rondell vid korsningen Södra vägen / Tegelviksvägen. Idag är, som du ju vet, Södra vägen en av de mest trafikerade vägarna i Kalmar. (Är ju också en av anledningarna till de bygge ni nu planerar) Skapar man en rondell i nämnda korsning är jag övertygad om att det kommer att ge pluseffekt på trafikrytmen även i den planerade ombyggda rondellen.

Dessutom, för att byta fokus och titta på den ombyggnad som rycker närmare (E22:an), så skulle jag vilja föreslå att kommunen i vart fall tillsammans med Trafikverket utreder ytterligare ett rondellbygge. Denna gången vid korsningen Nybrovägen- Kläckebergavägen. Som jag förstått det pågår det nu ett arbete med att hitta lösningar för att minimera trafikproblemen i samband med nybyggandet/ ombyggandet av E22. En tänkt lösning är att leda in trafiken från väg 25 under den period som byggnationen pågår. Detta kommer naturligtvis att ställa till med problem för dels trafiken (givetvis) men dels även för de boende i Smedby. Genom att bygga en rondell där tror jag att man kan lösa en del av dessa problem. Därtill skulle man sedan, när bygget av E22 väl är klart, kanske bygga en ny trafikplats för in / utfart till Smedby där det idag finns en bro/ en viadukt över 25:an och leda ner trafiken till nämnda rondell. På så sätt möjliggör man även att den västra avfarten från 25:an in till Smedby stängs, något som skulle gagna trafiksäkerheten. Jag vet inte vad detta skulle kosta, men tror inte det blir så dyrt. Bron över 25:an finns ju redan (om den är rätt dimensionerad för tyngre trafik) så i princip är det bara att bygga av och påfartsramper. Vad det kostar att bygga en rondell har jag inte heller någon aning om, men har förstått att prislappen, sett till annat, inte är så hög. Är ju ofta därför man valt att bygga rondeller i våra städer.

Kommentar: Yttrandet är vidarebefordrat till kommunens trafikplanerare. I övrigt berör inte yttrandet det aktuella planförslaget.

Kommunala nämnder, förvaltningar och bolag

Kalmar Brandkår, yttrande bifogas (blev ej diariefört under samrådet utan är kompletterad efter påpekande under granskningen)

Brandkåren har granskat detta förslag till detaljplan ur brand- risk- och insatssynpunkt.

Risker pga farligt gods-led

I och med att farligt gods – leden till Tjärhovet går rakt igenom detaljplaneområdet anser brandkåren att en riskanalys enligt kommunens Riskhanteringsmodell (anta- gen av samhällsbyggnadsnämnden 2006) skall göras. Riskanalysen med förslag till åtgärder skall granskas av brandkåren innan den fastställs, detta står också i risk- hanteringsmodellen. År 2010 gjordes en riskanalys med anledning av en del plane- rade projekt längs denna farligt gods – led, men detta förslag till detaljplan var ej med då. Därför måste antingen den riskanalysen kompletteras eller så får man göra en helt ny riskanalys. Det är understrukna bedömning att transportererna på farligt gods – leden har ökat sedan 2010, och detta skall beaktas i den nya analysen. År 2013 gjordes en annan riskanalys med anledning av universitetet i Ölandshamnen, och eventuellt är de siffrorna på antalet transporter aktuella.

Åtkomligheten för räddningstjänsten

- För att underlätta släckangrepp och minimera insattiden bör räddningsfor- don komma så nära byggnadens entré att man inte behöver dra slang och transportera material mer än 50 m. Dessutom bör gångavståndet vara högst 50 m om nödutrymning avses ske med bärbara stegar.
- Om befintligt gatunät eller motsvarande inte ger erforderliga åtkomstmöj- ligheter ska en särskild räddningsväg anordnas.
- En räddningsväg bör ha en fri höjd av 4.0 m, en bärlast motsvarande ett axeltryck av 100 kN och ett hårdgjort ytlagar av grus, asfalt eller motsva- rande. På raksträckor bör körbanbredden vara minst 3.0 m, längsolutning- en högst 2 %, tvärfallet 2 % och vertikalkurvan (konkav eller konvex) minst 50 m. I kurvor bör den inre radien vara minst 7,0 m samt ha sådan bredd- ökning och hinderfritt område för, genom och efter kurvan att stegfordon kan framföras.
- Räddningsväg ska markeras med standardiserad skylt.
- En räddningsvägs angöring bör ligga i anslutning till byggnadens adress.
- Räddningsväg ska snöröjas och underhållas.

Kommentar: Synpunkterna bemöts i granskningsutlåtandet tillsammans med Brandkårens granskningsyttrande.

Kultur- och fritidsnämnden

Det är viktigt att trafikplats Svanebergs karaktär som ”en representativ entré i staden” tas tillvara också genom integrerad användning av konstnärlig gestaltning. I första hand tänks konstnär Anders Lönn's skulptur ”Sjömärke” flyttas från Karlsrorondellen till Svanebergsrondellen.

Det är viktigt att planerade gång- och cykelvägar utförs med ett hänseende till upplevelsevärden för trafikanterna. Gång- och cykel-tunnlar är till exempel

platser som särskilt bör utformas med konstnärlig och estetisk omsorg. Det ska vara inbjudande att använda gång- och cykelvägar.

För övrigt har kultur- och fritidsnämnden inga synpunkter på detaljplaneförslaget.

Kommentar: Utifrån det som kommer fram i flygplatsens yttrande är det inte möjligt att placera det aktuella konstverket inom planområdet, det är också inte i sådant skick att det kan återanvändas. Trygghetsfrågorna har beaktats särskilt vid utformningen av infrastrukturen inom planområdet.

Kalmarsundsregionens Renhållare (KSRR)

Ksrr har tagit del av Detaljplan för Del av Svaneberg 2:10, Svaneberg Kalmar kommun.

Enligt planförslaget kommer Ksrr:s regler och rekommendationer att åtföljas vid eventuella förändringar i området och därmed godkänner vi förslaget. Dock med en reservation gällande vändzoner. Se bifogad fil.

Kommentar: Noteras.

Kalmar Vatten AB

Under Vatten och Spillvatten: Enskilda lösningar för pumpning av spillvatten behövs på kvartersmarken väster om cirkulationen. Kvartersmarken öster om cirkulationen kan ansluta till spillvattennätet med självfall.

Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med uppgift om behovet av enskilda pumpar för anslutning till spillvattennätet.

Ledningsdragande verk, andra företag och myndigheter

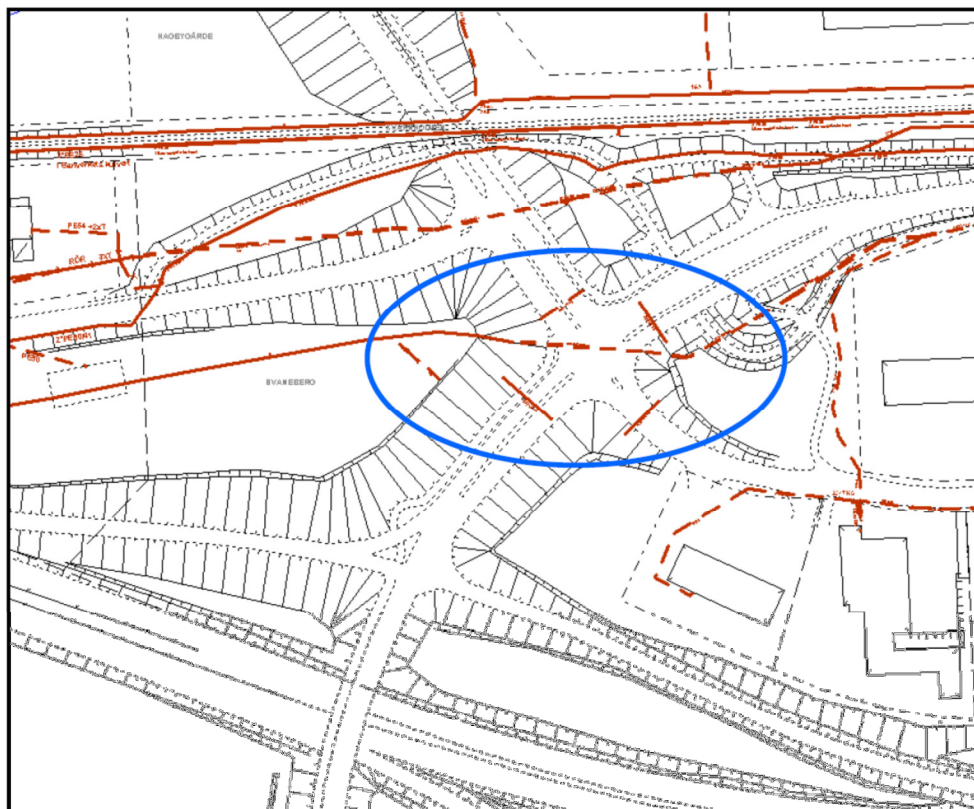
TeliaSonera Skanova Access AB har tagit del av förslag till detaljplan enligt ovan, och låter framföra följande:

Yttrande

Skanova godkänner förslaget. Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet, se bifogad karta på nästa sida. Hänsyn behöver dock ej tas till det som infinner sig inom den blåa cirkeln då dessa teleanläggningar är ur drift.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.



Figur 1 Karta över teleledningar, blåmarkerad figur omfattar ledningar tagna ur bruk

Kommentar: Utöver ledningar som tagits ur bruk ges befintliga teleledningar markreservat i form av u-områden där så behövs.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende.

Detaljplanens syfte är att utveckla området och här skapa förutsättningar för nya verksamheter i en stadsmässig passage som en av stadens entréer. Området ska ha yteffektiva lösningar och skapa möjligheter för att många aktörer ska kunna vara verksamma i området. Trafikplatsen planeras också tillgodose behov från ökande trafikmängder inom samtliga färdvägar inom en överskådlig framtid och på ett säkert och effektivt sätt leda all trafik genom området till respektive målpunkter.

Åtgärderna vid Svaneberg och förbifart Rinkabyholm får av störningsskäl, inte genomföras samtidigt. Då genomförandet av förbifart Rinkabyholm planeras starta kring årsskiftet 2015/16 och pågå till ca 2018 måste noggrann samplanering ske för att minska störningen för trafikanterna.

Riksintressen

Det är Trafikverket som bedömer vilka områden som är av riksintresse för trafikslagets anläggningar. Aktuellt planområde berörs av ett flertal riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken, vilka förklaras nedan. Områden som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten, utnyttjandet eller framtida utveckling av anläggningen. Det är vidare Länsstyrelsens roll att bevaka riksintressen.

Fölelagsvägen är utpekad som riksintresse då vägen ansluter till utpekad flygplats av riksintresse, Kalmar Öland Airport. Även gränsen för riksintresse för befintlig flygplats ligger inom planområdet. Kalmar flygplats är av fundamental regional betydelse.

Väg E22 med tillhörande av- och påfarter är av riksintresse. Väg E22 ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network (TEN-T), vilka är av särskild internationell betydelse. Väg E22 utgör också en viktig nationell förbindelse mellan Skåne, Blekinge och ostkusten vidare norrut.

Södra Vägen är utpekad som riksintresse då den är av särskild betydelse för regional och interregional trafik. Vägen utgör också anslutning till utpekad hamn av riksintresse (Kalmar hamn).

Vidare är järnvägen, Kust till kustbanan, utpekad som riksintresse då den är av interregional betydelse, och trafikeras av gods- och persontåg.

Vägar

Statliga vägar som berörs av planförslaget är väg E22 söder om planområdet. Eftersom vägen är av riksintresse för kommunikationer och också är en rekommenderad väg för farligt gods är byggnadsfritt avstånd från vägen utökat till 50 meter och inom detta område ska inga byggnader eller andra fasta föremål placeras. Eftergivliga anordningar så som stängsel kan dock tillåtas.

Planområdets sydöstra gräns utgörs av avfarten till väg E22 och den sydvästra gränsen utgörs av påfarten till väg E22. Det byggnadsfria avståndet längs på- och avfarterna är 12 meter. Det ska finnas utrymme att i framtiden utveckla vägen, och för att möjliggöra detta ska inga byggnader eller andra fasta föremål placeras inom det byggnadsfria avståndet.

I planförslaget medges ingen bebyggelse inom det byggnadsfria avståndet från på- och avfarterna till väg E22, och enligt Trafikverkets uppskattning erhålls även det byggnadsfria avståndet på 50 meter från väg E22.

Dagvattenhantering får inte anordnas så att vatten släpps ut i vägdike till på- och avfarterna till väg E22. Trafikverkets vägdiken hanterar vatten från vägen.

Trafikutredning

Kommunen skriver på sida 13 att ”Prognosen för den framtida trafikmängden bygger dels på en beräkning utifrån den exploatering som kommunen vid rapportens framtagande förväntade sig inom Kalmar stad och som kan påverka trafikmängden på platsen, och dels på den allmänna trafikökningen där Trafikverkets egna uppräkningsstal på 15% för år 2032 har använts”.

En exploatering runt trafikplatsen torde bidra med en ökad trafikallsträng, och största mängden av trafiken till och från den framtida exploateringen måste passera cirkulationsplatsen. Ökad trafik kan medföra behov av åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar, i synnerhet i närliggande anslutningar till väg E22. Trafikmängd och flöden påverkar bland annat val av korsningstyp, behov av extra körfält etc.

Enligt den genomförda trafikutredningen så medför de planerade åtgärderna intill trafikplatsen att risken för köbildning mot väg E22 sannolikt minskar.

Dock kan det, beroende på trafikstring och exploatering, behövas framtida åtgärder så som extra körfält på den östra avfarten från E22.

Åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar, till följd av en exploatering, ska bekostas av kommunen och/eller exploatören. För åtgärder som rör statliga anläggningar ska krav och råd enligt VGU följas. Om trafikutredningen visar att åtgärder krävs ska plankartan justeras efter detta. Om en konsekvens av tillkommande detaljplaners genomförande i området föranleder åtgärder på det statliga vägnätet måste kommunen vara beredd att bidra med finansieringen av dessa tillkommande åtgärder.

Drivmedelsanläggning

Trafikverket anser att det inte är lämpligt att placera en bensinstation i planområdet, då infarten är viktigt för Kalmar stad och då planområdet även är en nod där många olika riksintressen för kommunikationer möts. Om en bensinstation lokaliseras till planområdet bör, av hänsyn till risker med verksamhet av denna typ, bensinstationen inte placeras närmre än 50 meter från E22 och dess på- och avfarter. Av säkerhetsskäl bör dessa avståndsregler även tillämpas på det övergripande huvudvägnätet på det kommunala vägnätet.

Pendelparkering

I planbeskrivningen nämns förslag på allmän parkering i anslutning till busshållplatsen vid Södra Vägen i syfte att förbättra möjligheterna att resa kollektivt och skapa en pendelparkering. Trafikverket är positiva att kommunen planerar för förbättrade möjligheter till att kommunens invånare får det lättare att resa på ett mer hållbart sätt och vi vill påpeka vikten av att kunna arbetspendla med kollektivtrafik till området.

Järnväg

Vid planområdets norra gräns ligger Kust till kustbanan, som är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Trafikverket påpekar vikten av framtida behov av utbyggnad av Kust till kustbanan. För att en möjliggöra utbyggnad av järnvägssträckan ska ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen.

Buller

Vi förutsätter att planen i sin helhet utformas så att riksdagens fastställda riktlinjer för trafikbuller inte överstigs. De nödvändiga åtgärder som kan krävas (bullerskydd) ska bekostas av kommunen och/eller exploatören.

Kommentarer: Noteras, drivmedelsanläggning tillåts inte längre i planförslaget. Den tillkommande exploateringen är ytterst marginell i förhållande till de övergripande trafikflödena, särskilt efter att bilservice tagits bort som användning. Se även sammanfattningen i samrådsredogörelsen.

Luftfartsverket

LFV vill att ni granskar att alla järnvägsspår för det planerade triangelspåret hamnar mer än 4000 meter från flygplatsens ARP. Resten av yttrandet skall ses som en rekommendation att ni gör en flyghinderanalys för alla byggnader i planen vars totalhöjd blir högre än 20 m. Vi kan göra en samlad sådan analys.

LFV vill som sakägare av CNS-utrustning avge följande yttrande:
I detaljplanen nämns en yta reserverad för triangelspår för järnväg. Observera att kontaktledning för järnväg enligt Starkströmsförordningen inte får dras närmare flygplatsens ARP (Aerodrome Reference Point) än 4000 meter. ARP är på Kalmar flygplats belägen i punkten 564108N 0161715E, 640 meter från bantröskeln på bana 34.

LFV vill också tydliggöra att en utredning avseende maximal bygghöjd på olika fastigheter är avgiftsbelagd och benämns Flyghinderanalys. Endast en Flyghinderanalys innefattar en fullständig analys av en eller flera byggnadsobjekts eventuella påverkan på CNS-utrustning, in- och utflygningsvägar samt hinderytor för civil luftfart.

Observera att Försvarsmakten skall remitteras separat i ärendet och att olika regler gäller för civil och militär luftfart avseende flyghinder.

Detta remissvar är en gratistjänst som endast innefattar en utredning av eventuell påverkan på LFV:s CNS-utrustning, se text nedan. En Flyghinderanalys bekostas normalt av byggherren för respektive byggnadsobjekt men för att säkerställa att kommunala planer går att genomföra rekommenderar LFV att en Flyghinderanalys av samtliga objekt med högre totalhöjd än 20 meter (inklusive master, skorstenar och liknande) som ingår i en plan genomförs. LFV kan på beställning utföra en sådan avgiftsbelagd utredning.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och radar (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector Altitude”.

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys.

Kommentar: Flyghinderanalys är gjord, daterad 2014-11-21 och visar inga anmärkningar på den föreslagna bebyggelsen. Ingen bebyggelse föreslås med byggnadshöjd över 20 m.

Ett eventuellt triangelspår ligger långt fram i tiden och kräver självklart ett gediget utredningsarbete kring förutsättningar och konsekvenser. Planförslaget berör inte denna fråga.

Kalmar Öland Airport

Med hänvisning till vårt möte 2014-12-16 med Er.

Vi gör bedömningen att byggnation i planområdet inte får överstiga +20möv, vi kommer att göra en utredning om denna höjden och kommer att leverera ett svar under januari 2015. Orsaken till höjdbedömningen är att säkerställa ett ev framtida behov att nyttja befintligt startextension område även för landning bana 34 varvid nuvarande hinderområde förskjuts.

Tanken med att placera konstverket i rondellområdet är ej heller ok med hänvisning till ovanstående.

Vid etablering av verksamhet i planområdet ska det beaktas att verksamheter som kan dra fågel, brand/explosionsfara och elektromagnetisk påverkan inte påverkar flyget.

Vi skrev i vårt tidigare besked att vi skulle återkomma rörande max höjden på +20möv. Vi medger denna max höjd.

Kommentar: Ingen byggnation är aktuell över den höjdnivå som nämns i yttrandet, 20 m över havsytan. Drivmedelsförsäljning är heller inte längre tillåten i planförslaget.

Kalmar Energi Elnät AB

I planbeskrivningen står det att behov av ledningsflytt uppstår på den östra och södra sidan om föreslagen cirkulationsplats och utlöses av försäljning av mark och byggnation. Det stämmer inte helt.

Den lågspänningskabel som ligger innepå fastighetsmark på Plogen 13, fortsätter västerut och korsar Södra vägen och går vidare genom den blivande fastighetsmarken väster om rondellen.

För att den kabeln inte ska vara i vägen vid byggnation på de nya fastigheterna väster om rondellen, behöver vi flytta kabeln till nytt läge även här. Inte bara vid Plogen 13.

För att kunna planera och genomföra flytt av kablar måste vi få veta det i god tid.

Eventuell flytt av kablar bekostas av beställaren. Inte av Kalmar Energi (elnät), som det står i planbeskrivningen.

Kommentar: utifrån reviderat planförslag med markreservat bedömer vi att befintliga ledningar kan ligga kvar med ledningsrätt.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har fått Kalmar kommuns inbjudan till samråd för del av Svaneberg 2:10 på remiss. MSB avstår från att yttra sig i ärendet.

Följande har accepterat planförslaget skriftligt:

KIFAB I KALMAR AB

Inga sakägare eller likställda har inte fått sina synpunkter tillgodosedda.

Emil Stille
Arkitekt MSA

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplan för Svanebergs cirkulationsplats, del av Svaneberg 2:10 mfl fastigheter Kalmar kommun

Planförslaget har varit utställt för granskning under tiden 2015-10-02 – 2015-10-30. Förslaget har sänts till myndigheter, förvaltningar och föreningar enligt sändlista och till fastighetsägare enligt fastighetsförteckning.

Nedan sammanfattas och kommenteras inkomna skriftliga synpunkter.

Sammanfattning

De synpunkter som har kommit in under granskningen kan kommunen i huvudsak tillgodose, med några mindre förändringar av planhandlingarna. Bestämmelsen om sanering av markförorening ändras till ett villkor för startbesked och en kompletterande markundersökning bifogas planhandlingarna. Det tillkommer ett utökat bebyggelseförbud och markintrång för allmän plats på Plogen 13 liksom byggnadsteknisk bestämmelse om ventilationens utformning längs farligt godsled. I övrigt görs redaktionella förändringar på några punkter. Förändringarna påverkar ingen sakägare negativt på ett sätt som föranleder att granskning av planförslaget behöver göras på nytt. Ändringarna kring Plogen 13 görs för att säkerställa att planen kan genomföras på ett ekonomiskt rimligt sätt utan att miljö eller människor utsätts för risker på grund av markföroreningar.

Länsstyrelsen tar i sitt yttrande inte upp några kvarstående problem som skulle göra marken olämplig att bebygga enligt planförslaget, utan kommunens justeringar och kompletteringar säkrar en genomförbar plan.

Inkomna synpunkter

Länsstyrelsen i Kalmar län

Rubricerat förslag har insänts till Länsstyrelsen för granskning enligt 5 kap. 22 § PBL.

Handlingarna utgörs av:

2017-01-31

- Plankarta, utkast granskningshandling, odaterad
- Planbeskrivning, upprättad 2014-09-06, reviderad 2015-09-23
- Behovsbedömning, daterad 2015-06-23
- Dagvattenutredning/Dagvatten-PM, daterad 2015-05-26/2015-09-08
- Geoteknisk och miljöteknisk markundersökning, daterad 2015-06-23, uppdaterad 2015-08-20
- Riskanalys av farligt godsled i Kalmar, daterad 2010-05-07
- Brandtekniskt yttrande, komplettering av ”Riskanalys av farligt godsled i Kalmar”, daterad 2014-01-30

Detaljplanen följer planprocessen för de planer som påbörjats mellan 1 maj 2011 och 31 december 2014 och handläggs med normalt planförfarande enligt PBL.

Planen syftar till att möjliggöra en representativ och funktionell entré till staden. Området ska bebyggas på ett yteffektivt sätt med en hög kvalitetsnivå i gestaltning av byggnader. Trafikplatsen ska kunna tillgodose behov från ökande trafikmängder för berörda trafikslag inom en överskådlig framtid. En attraktiv gestaltning av offentliga miljöer ska prioriteras och en god funktionalitet för gång- och cykeltrafik.

Den aktuella översiktsplanen ”Översiktsplan Unika Kalmar” (antagen i KF 2013-06-17) beskriver området som ett strategiskt viktigt område där tre delar av staden, västra staden, södra staden och innerstaden, möts och som i framtiden förväntas få en viktigare betydelse för infrastrukturen. Planförslaget bedöms som förenligt med gällande översiktsplan.

Ärendet

Samråd om planförslaget

Planförslaget var på samråd under november-december 2014 varvid Länsstyrelsen yttrade sig 2014-12-19 (dnr 402-8258-14).

Länsstyrelsens bedömning var att med det planeringsunderlag som presenterades under samrådet kunde inte planområdets lämplighet för föreslagen markanvändning bedömas. Vidare innebar det att Länsstyrelsen inte kunde ta ställning till om planförslaget antas innebära en betydande påverkan på miljön eller inte. Därmed genomfördes inte samråd om kommunens behovsbedömning. Planhandlingarna behövde kompletteras genom följande planeringsunderlag:

- Planförslaget påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. MB
- Utredning av markföroreningar inom planområdet
- Aktuella trafikbullernivåer
- Geotekniska underlag
- Planförslagets visuella påverkan på stadsbilden

Samråd om behovsbedömningen

Ett särskilt samråd om behovsbedömningen skedde med länsstyrelsen under juni månad 2015 efter kommunens begäran. Kommunen hade tagit fram en dagvattenutredning, daterad 2015-05-26 samt en geoteknisk och miljöteknisk markundersökning, daterad 2015-06-23. Behovsbedömningen hade bearbetats efter utredningarna. Kommunen redovisade även ett utkast på granskningshandling, en plankarta. Länsstyrelsen yttrade sig angående behovsbedömningen 2015-07-02 (dnr 402-4675-15):

2017-01-31

Länsstyrelsens bedömning var att det saknades tillräckliga underlag för att kommunen ska göra bedömningen om att planens genomförande inte innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen uppmanade kommunen att komplettera handlingarna med följande:

- Planförslaget påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. MB
- Utredning av markföroreningar inom planområdet
- Farligt gods, skyddsavstånd eller planerade skyddsåtgärder

Granskningskedet

Planförslaget är nu i granskningskedet varvid Länsstyrelsen har beretts möjlighet att yttra sig enligt

5 kap. 22 § PBL. Kommunen har bearbetat planförslaget. Den geotekniska och miljötekniska markundersökningen är reviderad, daterad 2015-06-23 och reviderad 2015-08-20. Riskanalys av farligt godsled i Kalmar, daterad 2010-05-07, har kompletterats med ett brandtekniskt yttrande, daterad 2014-01-30.

LÄNSSTYRELSENS SYNPUNKTER

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens bedömning är att detaljplanen inte aktualiserar några frågor som kan föranleda prövning enligt 11 kap. 10 § PBL vad gäller riksintressen, mellankommunala frågor, miljö kvalitetsnormer, strandskydd samt hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Behovsbedömning

Kommunen redovisar i behovsbedömningen att av detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan varvid en miljökonsekvensbeskrivning ej behöver upprättas. Länsstyrelsen instämmer med kommunens bedömning, därmed har samråd om behovsbedömningen skett.

Rådgivande synpunkter

Landskapsbild

I sitt samrådsyttrande framförde Länsstyrelsen att en uppfattning om hur planförslaget påverkar landskapsbilden kunde inte bildas med det planeringsunderlag som redovisades under samrådsskedet.

Kommunen har bearbetat planförslaget och kompletterat handlingarna med illustrationer till avsnittet om stads- och landskapsbild i planbeskrivningen.

Kommentar: Noteras, en kompletterande utredning vad gäller markföroreningar i området bifogas planhandlingarna.

Lantmäterimyndigheten i Kalmar kommun lämnar följande synpunkter:

Plankarta med bestämmelser

Förtydligande bör göras i bestämmelsetexten under ”Utformning av allmänna platser”, så att det framgår att gcm-väg och hållplats får anläggas inom området (på samma sätt som för skydd och dagvatten). Utan detta tillägg kan man annars läsa planen så att denna användning ska gälla inom hela området.

Planbeskrivning

På sidan 26 anges dels förvärv av del av Kultivatoren 1 som kommunen enligt fastighetsregistret redan äger, dels en specificerad ersättning per m² utan att det framgår vad denna grundas på. En ersättningsnivå kan inte anges om det inte finns en bindande överenskommelse eller en värdering i en lantmåteriförrättning eller ett inlösenärende. Texten bör därför justeras.

Kommentar: Formuleringen av bestämmelserna kring utformningen av allmän plats och planbeskrivningens stycke om markförvärv förtydligas enligt förslag.

Boende och fastighetsägare

Exactum Fastighetsförvaltning AB (Plogen 10)

Angående den obebyggda fastigheten väster om Plogen 10 (Carspect/Mekonomen).

1. Då denna fastighet är uppfylld till en högre nivå än den naturliga omgivande marken måste hänsyn tas till befintliga byggnaders höjd.
2. Markavvattning.
3. Stödmur mot Plogen 10 är inget bra alternativ.

Kommentar: 1. Vad gäller totalhöjder för bebyggelse så är denna definierad som höjdnivå över nollplanet, dvs i praktiken under 14 m från mark till högsta byggnadsdel. Även om bebyggelsen på Plogen 10 idag är relativt låg så innehåller gällande plan för den fastigheten ingen höjdbegränsning. Kommunen önskar medge en större byggnadsskala och ett mer effektivt markutnyttjande inom området.

2-3. Den detaljerade tekniska utformningen kan/bör inte regleras i detaljplanen, utan det är byggherrens ansvar att i bygglov och tekniskt samråd redovisa att samhällskraven uppfylls. Vatten får inte ledas in på angränsande tomt. Detaljplanen ska dock ge förutsättningar för att lösa dessa krav på ett lämpligt sätt, därför införs en zon med bebyggelseförbud längs fastighetsgränsen mot Plogen 10. Detta förenklar både avvattning och en mjukare släntning ner mot grannfastigheten.

Preem AB(arrendator Harven 1)

I egenskap av arrendator till fastigheten Harven 1 där Preem idag via vårt Partnerbolag Hitta Rätt AB bedriver en Bemannad Bensinstationsverksamhet och som berörs av utbyggnaden av Svaneberg Rondellen och kommer beröras av föreslagen detaljplan får vi inkomma med följande yttrande.

Då det har varit/är ett omfattande ombyggnad av Svanebergsrondellen har vårt Partnerbolag Hitta Rätt AB minskat sin försäljning till följd av ombyggnadsstörningar samt dålig skyltning i Rondellen som nu åtgärdats med en provisorisk skyltning som påvisar Preems logga, här ser Preem det viktigt att det skyltas upp klart och tydligt samt att det från S:a Vägen mot E22 och Törnebyvägen behövs skyltning i portalen i den högra körbanan med hänvisning

2017-01-31

till Preem stationen. Det föreligger om skyltning uteblir risk för många onödiga filbyten i rondellen när man upptäcker avfarten, här ser Preem det viktigt att det skyltas upp klart och tydligt. Preem vill också göra kommunen uppmärksam på de skyddsavstånd som gäller för den verksamhet som Preem via vårt Partnerbolag bedriver i området. Erforderliga skyddsavstånd måste respekteras i planarbetet.

I övrigt har Preem inga synpunkter på den föreslagna ändringen.

Kommentar: Vägarbetena vid cirkulationsplatsen är nu avslutade, så de temporära åtgärderna i samband med detta bör vara avslutade. Bensinstationens risker är beaktade i planförslaget, vilket framgår av planbeskrivningen under rubriken Skyddsavstånd.

Kommunala nämnder, förvaltningar och bolag

Kalmar Hamn har inga synpunkter.

Kalmar Brandkår har följande synpunkter:

- Kalmar Brandkårs tidigare yttrande med diarienummer KS 2014/0985 fanns ej med i handlingar. Yttrandet ska föras in i handlingarna.
- Samtliga åtgärder i Brand & Riskanalys AB:s brandtekniska yttrande (daterat 2014-01-30) i ärendet ska inarbetas i handlingarna.

Kommentar: Planhandlingarna kompletteras enligt önskemål. Samrådsredogörelse, plankarta och planbeskrivning justeras.

Ledningsdragande verk, andra företag och myndigheter

Kalmar Energi Elnät AB, yttrande bifogas:

I er kommentar till vårt tidigare svar på samrådet skriver ni följande:

”Utifrån reviderat planförslag med markreservat bedömer vi att befintliga ledningar kan ligga kvar med ledningsrätt.”

Det stämmer inte helt med verkligheten. Vi hade en lågspänningskabel som gick genom de områdena som är märkta 2 och 3 i Planbeskrivningen. I område 3 låg den utanför det markerade u-området på kartan.

När entreprenören började med schaktarbetena i det området kontaktade de oss och sa att vi måste flytta den kabeln eftersom den låg i vägen för deras schaktarbeten.

Därför blev vi tvungna att flytta den kabeln. Nu ligger den kabeln längs Törnebyvägen tillsammans med de kablar som redan låg där.

Beställaren ska bekosta den flytten.

För övrigt har vi inga synpunkter på planförslaget.

Kommentar: Noteras, kommunen förutsätter att kostnaden nu är reglerad inom ramen för genomförandeprojektet av cirkulationsplatsen som nu är avslutat.

E.ON Elnät Sverige AB konstaterar att området inte berör deras koncessionsområde för elnät och tar därmed inte ställning till planförslaget.

Trafikverket

Trafikverket har mottagit rubricerad detaljplan för granskning. Trafikverket har i samrådsskedet yttrat sig, då med ärendenummer TRV 2014/93776. Vi hade då några synpunkter som kommunen bemött i samrådsredogörelsen.

Sedan förra skedet har bilservice tagits bort som användning inom planområdet, vilket innebär att den tillkommande trafikallsträngen till och från den framtida exploateringen bedöms som marginell.

Nedan följer Trafikverkets vidare synpunkter på planförslaget.

Vägar

Statliga vägar som berörs av planförslaget är väg E22 söder om planområdet. Byggnadsfritt avstånd till väg E22 är 50 meter och 12 meter från dess av- och påfarter. I planförslaget medges ingen bebyggelse inom det byggnadsfria avståndet från på- och avfarterna till väg E22, och enligt Trafikverkets uppskattning erhålls även det byggnadsfria avståndet på 50 meter från väg E22.

Trafikverket vill återigen påpeka att åtgärder som behöver genomföras på det statliga vägnätet och dess anslutningar till följd av en exploatering ska bekostas av kommunen och/eller exploatören. Om en konsekvens av ytterligare detaljplaners genomförande i området föranleder åtgärder på det statliga vägnätet måste kommunen vara beredd att bidra med finansieringen av dessa tillkommande åtgärder. Innan dessa åtgärder kan genomföras måste ett finansierings- och genomförandeavtal upprättas mellan kommunen och Trafikverket.

Reklam intill allmän väg

Väg E22 är på den aktuella sträckan en högt trafikerad väg och på platsen finns trafikplats Kalmar södra. Sträckan innefattar på och avfartsramper, vägvisningsskyltar och körfält byten etc. Trafikverket anser att trafikmiljön är komplicerad och vid den aktuella platsen behöver trafikanterna ha uppmärksamhet på vägen och trafikmiljön. I komplicerade trafikmiljöer som kräver särskild uppmärksamhet ska inte reklam finnas. Det är inte lämpligt att placera reklam i närheten av vägvisningsskyltar eller andra liknande anordningar med information som trafikanterna måste kunna ta till sig. Kommunen bör därför medverka till att minimera antalet reklamskyltar längs väg E22 inom planområdet.

Kommentar: Noteras, planförslaget innehåller skyltförbud i zonen närmast E 22.

**Följande sakägare och likställda har senast under
granskningstiden inkommit med skriftliga synpunkter som inte
helt blivit tillgodosedda:**

Exactum Fastighetsförvaltning AB

Viks Fiskeläge 472

272 95 Simrishamn

Delge beslutet tillsammans med blanketten ”Hur man överklagar...”

Bilaga: Samrådsredogörelse daterad 2015-09-23 (med komplettering
pga missat yttrande 2015-10-07)

Emil Stille

Arkitekt MSA

Avdelning/Handläggare
Planenheten
Emil Stille
0480 – 45 03 59

Datum
Upprättad 2014-11-19
Senast reviderad 2017-01-31

Ärendebeteckning
2014-2642

1(31)

PLANBESKRIVNING



Antagandehandling

Detaljplan för

Svanebergs cirkulationsplats, del av Svaneberg 2:10 m.fl. fastigheter

Kalmar kommun

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



Kalmar kommun
SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET



Innehåll

Innehåll	2
01. Sammanfattning.....	3
<i>Syfte med detaljplanen</i>	3
<i>Behovsbedömning</i>	3
<i>Plandata</i>	3
02. Inledning	4
<i>Handlingar</i>	4
<i>Planförfarande och tidsplan</i>	4
<i>Genomförandetid</i>	5
<i>Medverkande tjänstemän</i>	5
03. Tidigare ställningstaganden	5
<i>Överkommunala beslut och dokument</i>	5
<i>Översiktliga plandokument</i>	7
<i>Övriga kommunala program</i>	8
<i>Gällande detaljplaner</i>	8
<i>Kommunala beslut i övrigt</i>	9
04 Förutsättningar och planförslag.....	9
<i>Natur- och kulturmiljö</i>	9
<i>Mobilitet och gaturum</i>	14
<i>Bebyggelseområden</i>	18
<i>Friytor</i>	20
<i>Teknisk försörjning</i>	21
05. Störningar och risker	24
06. Konsekvenser	26
<i>Miljökonsekvenser</i>	26
<i>Sociala konsekvenser</i>	26
<i>Ekonomiska konsekvenser</i>	27
07. Genomförande.....	28
<i>Organisatoriska frågor</i>	28
<i>Tekniska frågor</i>	30

01. Sammanfattning

Svanebergs trafikplats ligger i ett område med stor strategisk potential. Den påverkas även av ett flertal riksintressen kopplade till infrastruktur och transporter vilket ställer många krav på planförslaget. Kommunen vill utveckla området och skapa förutsättningar för nya verksamheter i en stadsmässig passage som en av stadens entréer. Planförslaget utgör en första ansats till att genomföra översiktsplanens vision om ett framtida kommunikationsnav för Kalmarregionen. Detaljplanen är en andra etapp i utvecklingen av Svaneberg norr om trafikplatsen.

Syfte med detaljplanen

Planen syftar till att möjliggöra **en representativ och funktionell entré till staden**. Området ska bebyggas på ett yteffektivt sätt med en hög kvalitetsnivå i gestaltning av byggnader.

Trafikplatsen ska kunna tillgodose behov från ökande trafikmängder för berörda trafikslag inom en överskådlig framtid. En attraktiv gestaltning av offentliga miljöer ska prioriteras och en god funktionalitet för gång- och cykeltrafik.

Behovsbedömning

En behovsbedömning är en studie av en detaljplans bedömda miljökonsekvenser studeras. Syftet är att ta reda på om en betydande miljöpåverkan uppstår till följd av detaljplaner. Enligt PBL 5:18 ska ett särskilt dokument, en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), tas fram om ”*detaljplanen medger en användning av mark eller av byggnader eller andra anläggningar som innebär en betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark och vatten och andra resurser. MKB ska möjliggöra en samlad bedömning av en planerad anläggnings, verksamhets eller åtgärds inverkan på miljön, hälsan och hushållningen med mark och vatten och andra resurser*”.

Behovsbedömning har gjorts med stöd av kommunens standardchecklista. För denna detaljplan bedömer kommunen att ett plangenomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan och en MKB behöver därför inte upprättas enligt MB 6:12. Relevanta miljöaspekter utreds i planbeskrivningens olika delar och i behovsbedömningen identifierades särskilt viktiga frågor att belysa:

- landskapsbild
- dagvatten och recipient
- risker farligt gods
- byggnaders höjd och inflygningszon
- förorenad mark

Plandata

Planområdet omfattar del av Svaneberg trafikplats med omgivande markområden norrut. Området omfattar ca 4,2 ha av fastigheterna Svaneberg 2:10 och 2:13, Kultivatoren 1 och 2 samt Plogen 13. Vid planens framtagande ägs fastigheterna Svaneberg 2:10, 2:13 och Plogen 13 av kommunen, övriga är i enskild ägo. Planområdet gränsar till naturtytor vid järnvägen i norr, på- och avfarter till Europaväg 22 (E22) i söder samt Svanebergs industriområde i öster.



Planområdets läge

02. Inledning

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

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

Handlingar

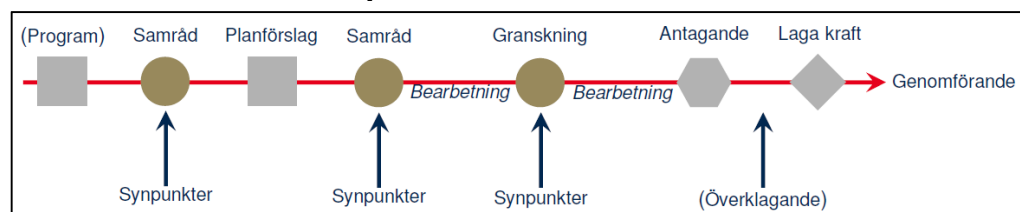
Planhandlingarna består av:

- Plankarta med bestämmelser
 - Grundkarta
- Planbeskrivning

Till planen hör också:

- Fastighetsförteckning
- Behovsbedömning (checklista)
- Samrådsredogörelse, daterad 2015-09-23 (kompletterad 2015-10-07)
- Granskningsutlåtande
- Brandtekniskt yttrande, daterat 2014-01-30
- Dagvatten-PM, daterat 2015-09-08
- Miljötekniska utredningar, daterade 2016-01-22 och 2017-01-25

Planförfarande och tidsplan



Normalt planförfarande (planprogram har inte upprättats i detta fall)

Detaljplanen handläggs i enlighet med plan- och bygglagen (PBL 2010:900), med så kallat normalt planförfarande och har följande preliminära tidsplan:

- Samråd – 4:e kvartalet 2014
- Granskning – 3:e kvartalet 2015
- Godkännande i samhällsbyggnadsnämnden – 1:a kvartalet 2017
- Antagandeprövning i kommunfullmäktige – 1:a kvartalet 2017

Genomförandetid

Planens genomförandetid är satt till 10 år räknat från den dag då planen vinner laga kraft.

Medverkande tjänstemän

Planen har upprättats på Samhällsbyggnadskontoret i samarbete med andra kommunala förvaltningar och bolag, främst kommunledningskontoret, Kalmar Vatten AB och Lantmäterimyndigheten i Kalmar kommun. Planarkitekt Erik Mejer var handläggare fram till och med plansamråd.

03. Tidigare ställningstaganden

Överkommunala beslut och dokument

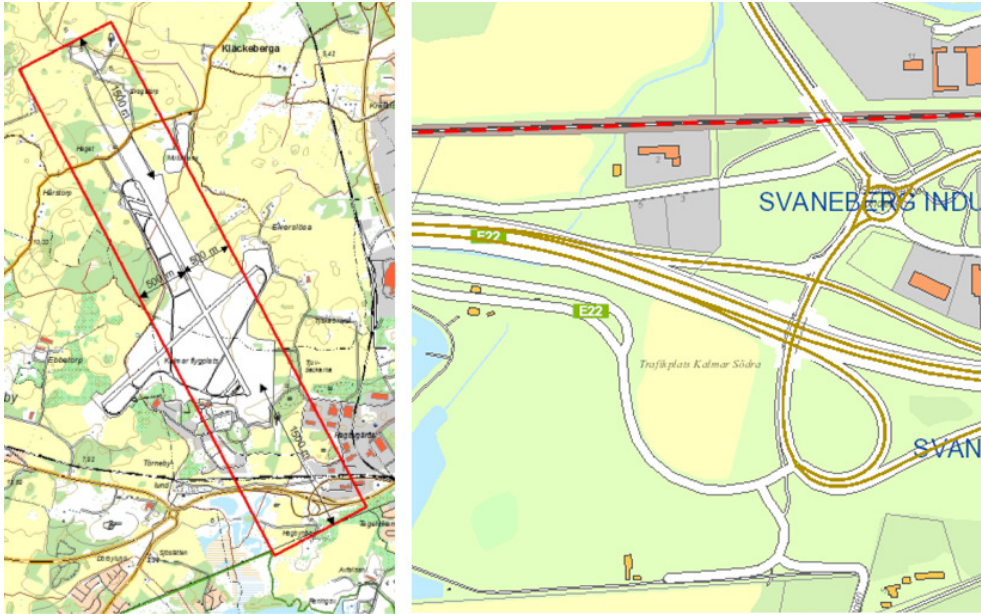
Riksintressen

Planområdet berörs av följande riksintressen:

- Riksintresse för Flyg och Flygplats (Kalmar Öland Airport).
- Riksintresse för Väg (vägarna E22 med tillhörande av- och påfarter men även Fölehagsvägen, Södra vägen och Svaneberg trafikplats)
- Riksintresse för Järnväg
- Riksintresse för sjöfarten (Kalmar hamn, Södra vägen är hamnens huvudsakliga koppling till E22)

Bedömningen är att detaljplaneförslaget, som förbättrar motortrafikens framkomlighet, inte påverkar dessa riksintressen på ett olämpligt sätt eller i strid med vad som rekommenderas i kommunens översiktsplan.

Totalhöjden för byggnation i området har begränsats med hänsyn till flygets behov utifrån genomförd flyghinderanalys (2014-11-21). Hänsyn har tagits till framtida möjligheter att öka järnvägens kapacitet genom att anlägga ett andra järnvägsspår söder om befintligt spår. Det finns dock inga beslut om en utökning av spårområdet, eller att det skulle ske i den riktningen.



Riksintresse för flyg (bild till vänster, rödmarkerad yta), väg och järnväg (bild till höger, bruna och rödstreckade linjer). Riksintresse för hamnen omfattar endast hamnområdet, men sjöfartens förutsättningar påverkas av planområdets utformning

Fornminne

Inom planområdet finns inga kända fornminnen. I områden norr om järnvägen finns närmaste kända fornlämningar, vilka dock inte bedöms påverkas av planförslaget.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Regeringen har fastställt riktlinjer för utomhusluft, omgivningsbuller (ej aktuellt i Kalmar sett till stadens storlek invånarmässigt), fisk- och musselvatten (ej aktuellt för planområdet) och vattenkvalitet. Dessa normer är huvudsakligen baserade på krav i EU-direktiv och syftar till att skydda människors hälsa och miljön.

Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft

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

Den totalt och lokalt sett ökade belastningen på luftkvaliteten som direkt konsekvens av planförslaget utöver den generella ökningen av motortrafik bedöms vara så liten att det inte finns någon risk att MKN för utomhusluft överskrids.

Miljö kvalitetsnormer för vattenkvalitet

MKN har skapats för att uppnå EU:s mål om god vattenstatus (vattenmyndigheterna beslutade i december 2009 om de normer/kvalitetskrav som ska gälla för yt- och grundvatten). Målsättningen är att alla vattenförekomster ska uppnå god status 2015, för Kalmarsund och Västra sjön ska målet för ekologisk status uppnås 2021 och för kemisk status 2015. Den direkt påverkade vattenförekomsten är Västra sjön (SE563825-161810) som i sin tur ansluter till Kalmarsund. Planområdets påverkan består av att andelen hårdgjorda ytor ökar vilket

leder till en viss ökning av förorenande ämnen som når recipienten, samtidigt som ny dagvattenanläggning med bättre riskhantering införs (vid utsläpp av farliga ämnen) och förbättrad rening. Dagvatten från huvuddelen av planområdet fördröjs och renas i en ny stängningsbar damm innan Hagbygårde dämme. Här innebär planförslaget en klar förbättring ur riskperspektiv (utsläpp av farliga ämnen vid trafikolycka), den förbättrar även kapaciteten och reningsgraden i systemet. En mindre del (ej från vägytor som är farligt godsled) går till befintliga dammar vid reningsverket i Tegelviken innan det når recipienten Västra sjön, alltså samma vattenförekomst. Denna bedöms ha en måttlig ekologisk status (på grund av övergödning och miljögifter) och uppnår inte god kemisk status. År 2012 anlades nya dammar, Hagbygårdedämnet, som kraftigt förbättrade reningen av dagvatten från ett stort avrinningsområde i Kalmar stad. Detta har minskat belastningen av förorenande ämnen till Västra sjön. Därför bedöms det inte som någon risk att möjligheterna att uppnå MKN för vatten minskar genom planförslaget, dessa infördes 2009 och sedan dess har dagvattensystemet förbättrats avsevärt, läs mer i avsnittet Teknisk försörjning: Dagvatten och i separat PM om dagvatten. Det finns förslag om nya MKN som ännu inte är fastställda, för Västra sjön så är bedömningarna i stort oförändrade men tidsmålet för god vattenkvalitet är framflyttat till 2027.

Strandskydd

Närmaste vattenförekomst är Hagbygårdediket i väster vilket har bedömts omfattas av strandskydd i detta parti. En mindre del av planområdet berörs av detta skydd. För tidigare planlagd mark återinträder strandskydd i och med ny planläggning, därför innefattar planförslaget ett upphävande av strandskyddet för naturmark som är avsedd för dagvattenhantering och kvartersmark. Enligt Naturvårdsverkets och Boverkets gemensamma handbok avseende upphävande av strandskydd i samband med detaljplanläggning framgår att, för att strandskyddet ska kunna upphävas, måste det föreligga särskilda specificerade skäl för upphävandet. Skälen är angivna i Miljöbalken s 7:e kap 18c – d §§. De särskilda skäl kommunen åberopar för att upphäva strandskyddet följer nedan:

- Del av kv Kultivatoren: Området är redan fastighetsbildat och bebyggt utifrån detaljplan 0880K-P12/12, där strandskyddsfrågan hanterades i samband med planarbetet, och är därmed redan ianspråktaget.
- Naturmark i anslutning till Hagbygårdediket: Dagvattenhantering krävs för att minska risken att utsläpp av farliga ämnen når Västra sjön, detta bedömer kommunen är ett angeläget allmänt intresse. Anläggningen måste ligga mellan berörd infrastruktur och kvartersmark i anslutning till Hagbygårdediket. Det kan inte lokaliseras till annan lämpligare plats. I och med att det är allmän platsmark kommer området fortsatt vara tillgängligt förutom där dammen fysiskt hindrar tillträde. Eftersom E 22 avgränsar området i söder finns inga rekreativvärden att beakta.

Översiktliga plandokument

Översiktsplan (ÖP)

Den aktuella översiktsplanen ”Översiktsplan Unika Kalmar” (antagen i KF 2013-06-17) beskriver området som ett strategiskt viktigt område där tre delar av staden, västra staden, södra staden och innerstaden, möts och som i framtiden förväntas få en viktigare betydelse för infrastrukturen.

Sammanfattning av översiktsplanens visioner avseende aktuellt område:

"Utveckling av axeln City till city, det vill säga mellan Hansa city/Kalmar Öland Airport och Kvarnholmen är av regional betydelse vad gäller verksamheter, handel, service, utbildning och kommunikationer. Här finns stor potential att utveckla ett attraktivt verksamhetsområde med sitt utmärkta annonserings- och kommunikationsläge".

"Verksamhetsområdet Flygstaden har regional betydelse. Regionens större vägar (25:an, E22:an och Ölandsleden), stambanan och Stångådalsbanan samt Kalmar Öland Airport passerar området. Ovanligt gynnsamma förutsättningar för ett regionalt kommunikationscentra."

"Utveckling av Södra staden har betydelse för stadens bostadsförsörjning och stärker indirekt en utveckling av området Flygstaden, verksamhetsområdena vid Kalmar Öland Airport."

Planförslaget bedöms som förenligt med gällande översiktsplan.

Övriga kommunala program

Grönstrukturplan

2010 togs en Grönstrukturplan fram (antagen av KF 2010-09-29) vilken ska utgöra underlag för planering. Dokumentet omfattar inte planområdet men vissa stråk och områden österut som beskrivs kan påverkas på olika sätt av planering i området. Bedömningen är att planförslaget är förenligt med de värden och mål som beskrivs i grönstrukturplanen och förhindrar inte genomförandet av dokumentets förslag och visioner.

Gällande detaljplaner



Gällande detaljplaner som berörs av planförslaget samt aktnummer

För planområdet gäller följande planer (av vilka hela eller delar belägna inom planområdet upphävs):

- 0880K-I:400 (fastställd 1981-11-24) där området omfattas av bestämmelserna Gata eller Torg, Park eller Plantering, Allmänt ändamål samt Område för motortrafikändamål. Gränser i denna plan stämmer inte överens med föreslagen större cirkulation.
- Ett område i den östra delen av planområdet omfattas av detaljplanen 0880K-P09/02 (fastställd 2008-12-15) där Plogen 13 omfattas av planbestämmelsen Bilservice, vägrestarturang. Kvarters- och egenskapsgränser justeras och Bilservice utgår som markanvändning enligt förslaget.
- Planförslaget omfattar i väster detaljplanen 0880K-P12/12 (fastställd 2012-02-27) som innehåller bilservice, handel med skrymmande varor (ej livsmedel) och småindustri. Planen släcks helt ut av aktuellt planför-

slag. Förslaget innebär att kvartersgräns justeras för att lämna motorvägens rampslänt fri, rätt att anlägga underjordisk vägavvattning på redan bebyggd fastighet tillkommer, markanvändning anpassas till de nya allmänna råden för planbestämmelser och bilservice tas inte med som markanvändning. Övriga gränser behålls i stort sett utom att bebyggelseförbudet minskas något, dock inte mot E22.

Kommunala beslut i övrigt

Lägsta färdiga golvhöjd

I Samhällsbyggnadsnämnden fattades 2012-12-19 beslut om riktlinjen att lägsta färdiga golvhöjd för bostäder ska vara belägen minst 2,65 m över nollplanet (det nationella höjdsystemet RH2000). Västra delen av planområdet kan beröras, övriga området är högre beläget. Med tanke på de topografiska förutsättningarna är det lämpligt att höja upp marken och tillämpa lägsta färdig golvhöjd även för verksamheter.

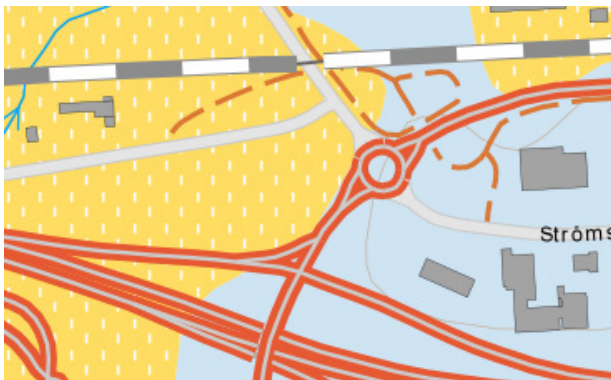
04 Förutsättningar och planförslag

Natur- och kulturmiljö

Geoteknik och markförhållanden

Förutsättningar

Jordarterna inom planområdet består enligt SGU (Sveriges geologiska undersökning) av postglacial silt och sandig morän (se kartbild). Det råder stora nivåskillnader inom området och det finns branta partier i nära anslutning till befintlig cirkulationsplats. Där är marken utfylld vid genomförandet av trafikplatsen. Väster om kvarteret Traktorn bedöms den underliggande jorden ha en normal bärighet, men fyllnadsmassorna ovanpå kan inte bedömas på grund av för varierande innehåll.



Utdrag ur SGU:s översiktliga jordartskarta, gult är silt och grått är morän

Planförslag

Ett antal geotekniska bedömningar och undersökningar av marken har genomförts väster om planområdet. De naturliga jordlagren bedöms ha goda grundläggningsförhållanden. I de områden som är utfyllda kan eventuellt kompletterande utgrävningar, pålning och utfyllnader behövas för att möjliggöra ny bebyggelse som klarar lagkrav på stabilitet och utförande. Stabilitets- och bärighetsanalys kan krävas i genomförandeskedets lovprövning.

Markföroreningar

Förutsättningar och planförslag

På fastigheten Svaneberg 2:10, öster om cirkulationsplatsen, har det tidigare legat en handelsträdgård/plantskola. Viss markföroreningsrisk finns efter denna, vilket föranlett en utredning som inte visar på någon betydande markförorening på denna fastighet.

I angränsande fastigheten Plogen 13 finns dock förekomst av markföroreningar. Inom fastigheten finns ytliga fyllnadsmassor som delvis är förorenade. Efter översiktlig undersökning genomfördes en mer detaljerad underökning (Plogen 13, Kompletterande miljöteknisk markundersökning, Structor Miljö Öst AB, 25 januari 2017)

Vid tolkning av resultaten av den miljötekniska undersökningen har området delats in i tre delområden. Fältundersökningen visade att den norra och västra delen av fastigheten (område 2) är utfylld till ett djup av ca 3 meter under markytan (m.u.my.) med blandat avfall, framförallt tegel och betong, men även bräddor, asfaltsbitar, kakel, plåt med mera. I sydvästra delen av fastigheten (område 1) innehåller fyllnadsmaterialet betongplattor som är bestrukna med asfaltstjära med lukt av stenkolstjära. I södra delen av fastigheten (område 3) är fyllnadsmaterialet inte lika mäktigt och innehåller endast enstaka bitar av avfall. Det är främst det sydvästra området (område 1) som är påtagligt förorenat av PAH (polycykliska aromatiska kolväten).

Inom område 1 är beräknade medelhalter av PAH-H och PAH-M över Naturvårdsverkets generella riktvärde för mindre känslig markanvändning (MKM) för nivån 0-1 meter under markytan samt 1-2 meter under markytan. Inom område 2 är zinkhalten i nivån 0-2 meter under markytan något över Naturvårdsverkets generella riktvärde för MKM, även halten barium är något över MKM i nivån 1-2 meter under markytan. I område 3 visar samtliga ämnen halter under Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM.

För PAH-M är det risken för inandning av ånga som är styrande medan risken för PAH-H är hudkontakt. Structor Miljö Öst AB har tagit fram platsspecifika riktvärden för fastigheten.

Resultatet innebär att beräknade medelhalter av PAH visar på förhöjda värden över de platsspecifika riktvärdena för PAH-M i nivån 0-1 meter under markytan i område 1.

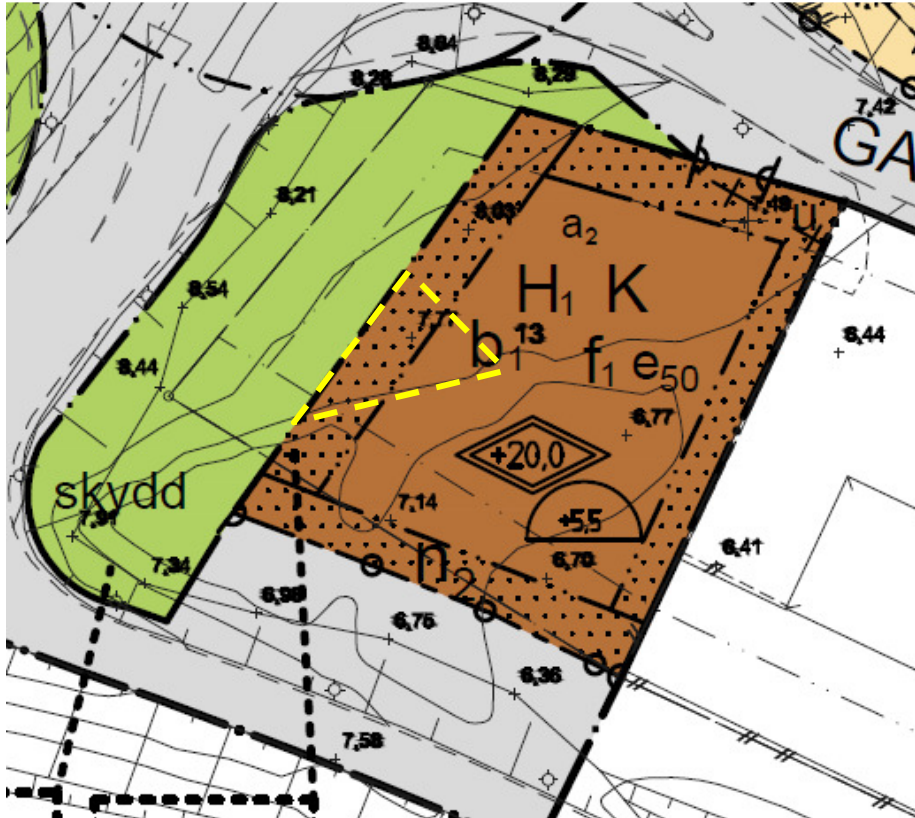
Plogen 13 är omgärdat av större vägar, bland annat E22, och befintligt industriområde. Närliggande vattenområde ligger 400 meter ifrån och området är uppfyllt av schakt och rivningsmaterial.

Inom område 1 och 2, som till stor del består av schakt- och rivningsmassor av bland annat tegel och betong, är den naturliga markmiljön starkt påverkad. De marklevande organismer som idag lever i området förväntas vara tåligare och mer anpassade för den specifika miljön och miljöpåverkan från omgivande trafik medför troligen större påverkan. Vid byggnation av området planlagt för detaljhandel och kontor kommer området behöva åtgärdas genom att till exempel lägga på krossmaterial och asfaltering som har en negativ effekt på markmiljön. Kommunen bedömer att ingen risk för människors hälsa föreligger i område 2.

Kalmar kommun anser att endast de ytor som överskrider platsspecifika riktvärden inom användningsområde planerat för detaljhandel och kontor ska saneras. Det innebär schakt ned till 1 m under markytan för mindre del av område 1, markerad med gul triangel i figuren på följande sida. Det kommer uppskatt-

2017-01-31

ningsvis generera jordmassor med halter över mindre känslig markanvändning (MKM) om ca 140 m³. Efter sanering kommer området att återfyllas med rena massor. Grönområdet närmast vägen kommer inte att användas för något ändamål. Det är inte heller lämpligt att sanera för nära vägen då schaktning kan äventyra bärigheten i vägen. Inga planer finns för markarbeten på grönområdet i sydväst.



Del av plankarta från det aktuella området, där gul streckad ruta är ungefärlig schaktning vid åtgärdsförslag

Kommer markarbeten att ske på fastigheten samt närliggande områden måste massorna kontrolleras. En anmälan enligt 28 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd måste inlämnas till tillsynsmyndigheten. För att säkerställa att sanering sker kommer Kalmar kommun att införa en bestämmelse i plankartan som villkorar startbesked för alla lovpliktiga åtgärder med att markförorening måste ha avhjälpes. Kalmar kommun har även infört en planbestämmelse om lägsta schaktdjup för att säkerställa att schaktning inte kan ske under en nivå 5,5 m över nollplanet.

Mark och vegetation

Förutsättningar

Omkring befintliga vägar och tomter består planområdet i huvudsak av naturliga och halvöppna gräsmarker samt enstaka trädgångar utöver ruderatmark. Inga utpekade värden avseende naturmiljön finns dokumenterad. Några rödlistade arter känns inte till inom området.

Planförslag

Planförslaget medger en ökad exploatering vilket minskar andelen naturmark. Vid plantering av träd på allmän platsmark NATUR ska hänsyn tas till befintliga ledningar.

Topografi

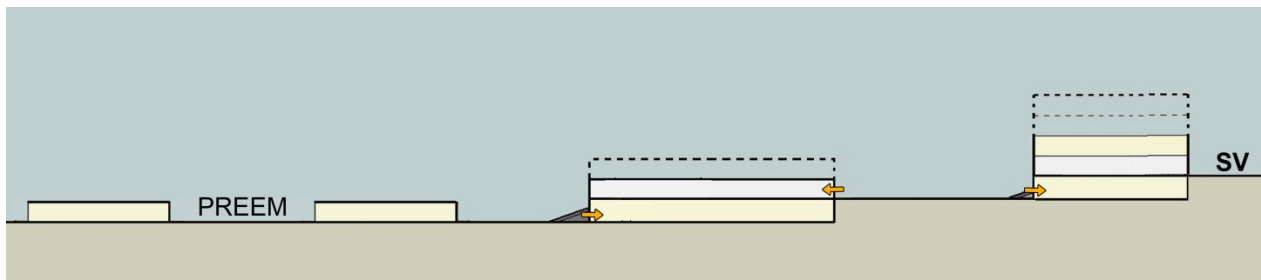
Förutsättningar

Planområdet ligger på en nivå mellan ca 0,5 m och 10 m över nollplanet. Trafikplatsen är i snitt belägen på ca 9,5 m över nollplanet. Övriga anslutande vägar är belägna på ca 7 - 8 m över nollplanet. Kvartersmark öster om cirkulationsplatsen är belägen på ca 5 m och väster om cirkulationsplatsen sluttar marken från 8 m till 1 m väster.

Planförslag

Uppfyllnad kan ske på flera platser för att möjliggöra rimliga lutningar, främst inom de delar där ny bebyggelse och infrastruktur föreslås. De högsta punkterna i den nya cirkulationsplatsen är projekterade till ca 12 m över nollplanet (mittrondellen), körytorna mellan 9-11 m över nollplanet. Ytor för vägsränor kan användas av fastighetsägaren om marken fylls ut, men får inte bebyggas.

En gemensam infart i kv. Kultivatorn har en angiven lägsta marknivå på 3,5 m över nollplanet, samt getts en bredd för att kunna hantera olika nivåställningar inom kvarteret.



Principsektion hur kv. Kultivatorn kan terrasseras (vänster=väster, höger=öster)

Vatten

Förutsättningar

Planområdet innefattar inte några vattenförekomster, det gränsar i väster till Hagbygårdediket som rinner ut i Västra sjön, dit dagvatten från planområdet leds. Västra sjön bedöms ha måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk status, detta främst beroende på övergödning och syrefattiga förhållanden samt miljögifter.

Planförslag

Planförslaget innefattar en dagvattendamm som hanterar huvuddelen av områdets dagvatten. Exploateringsgraden på quartersmark är hög men andelen mark som kan hårdgöras är begränsad genom planbestämmelse. Tegelvikedammen som omhändertar en mindre del av planrådets dagvatten bedöms ha en god kapacitet för detta. Se vidare under MKN Vatten och i PM om dagvatten.

Stads- och landskapsbild

Förutsättningar

Planområdet omfattar ett högre parti i landskapet, vilket ger, med Kalmarmått, påtagliga höjdskillnader. Från höjden kan landskapet i norr och väster upplevas

2017-01-31

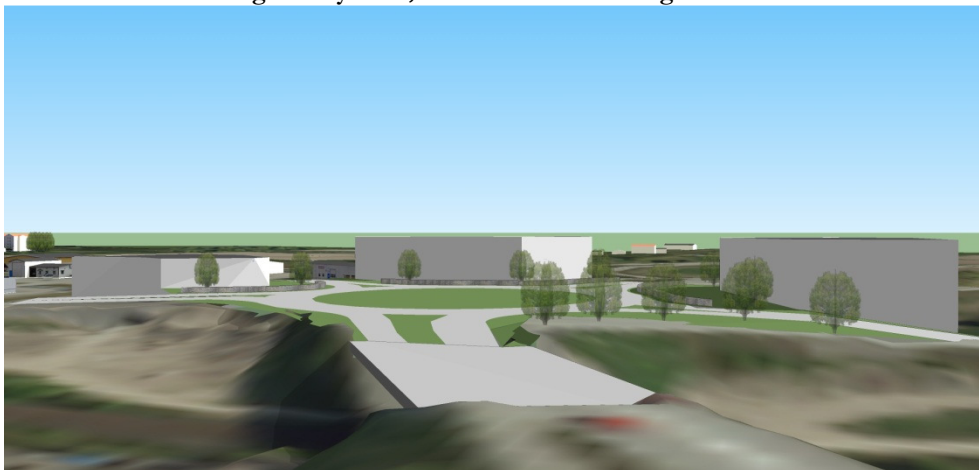
beroende på årstid och vegetation. I söder avgränsar skog mot Västra sjön och i öster ligger E22:an samt Svanebergs industriområde med större låga byggnader.

Planförslag

Planförslaget innebär att byggnation möjliggörs på platsen med högsta tillåtna totalhöjd 20 m över nollplanet. Detta innebär att byggnader kan komma att vara synliga och uppfattas på ett längre avstånd så att landskapsrummet påverkas. Bedömningen är dock att planområdets byggrätter är inom ett avgränsat område och trappas upp kring trafikplatsen. Byggrätternas avstånd till vägarna genom passagen samt byggfria ytor mot järnvägen i norr gör att utblickar skapas mellan byggnader. Detta kan göra att upplevelsen av landskapet förstärks genom kontrasten mellan viss rumslighet i passagerna och öppenheten i det omgivande öppna landskapet.



Översiktsbild i riktning mot sydväst, kv. Kultivatorn till höger



Vy från Fölehagsvägen mot ny cirkulationsplats

Kulturhistoria

Förutsättningar

Törnebyvägen utgör del av den ursprungliga infartsleden till Kalmar (se kartbild från 1870). Vägens sträckning och allén i väster som markerar den förstärker detta intryck och är därför värdefull för historisk läsbarhet. Olika trafiklösningar har funnits i området som förändrades drastiskt med intåget av bilen som färdmedel och flödet av motortrafik, samt anläggandet av flygplatsen för

kommersiell trafik i slutet av 1900-talet. Nuvarande trafikplats Svaneberg byggdes om i början av 2000-talet.



Inmätningsskarta (lantmäteriet 1870) med befintliga vägsträckningar vid planens framtagande ungefärligt inlagda (cirkulationen i svart, E22 i grått, Törnebyvägen i rött och Södra vägen i blått).

Planförslag

Planförslaget bedöms inte påverka några kulturhistoriska strukturer, stråk eller objekt på ett negativt sätt. Att leda Törnebyvägen till cirkulationen gör att den ansluts till Södra vägen och på så vis återskapas kopplingen som fanns mellan vägarna när de tillsammans utgjorde en samlad infart till staden

Mobilitet och gaturum

Gator och motortrafik

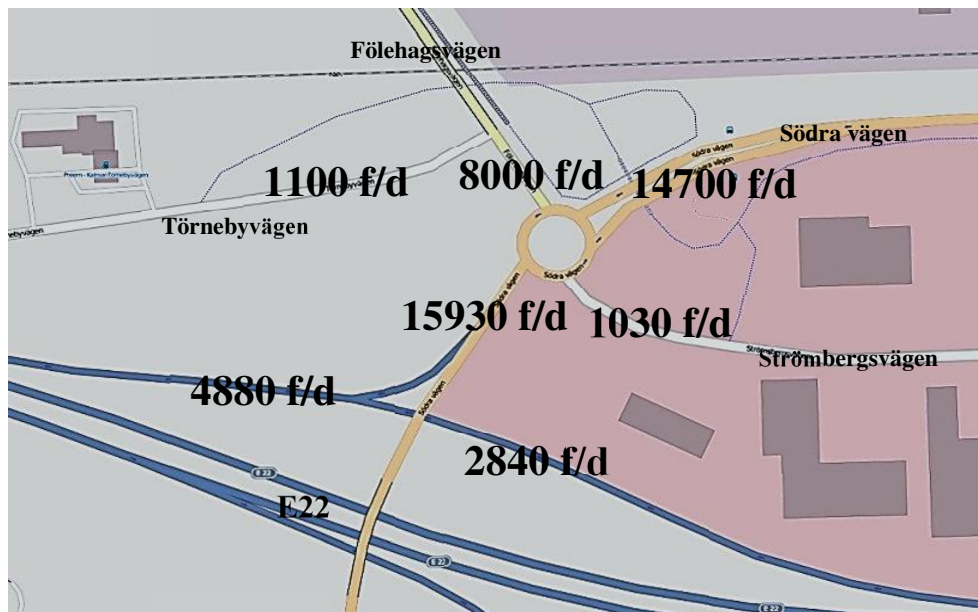
Förutsättningar

- Törnebyvägen är del av den historiska infartsleden till Kalmar och utgör idag en lokalgata för verksamheter och bostadsområdet Törnebyslätt i väster.
- Strömsbergsvägen är en lokalgata för in- och utfart till Svanebergs verksamhetsområde. Lågtrafikerad.
- Södra vägen och Fölehagsvägen är två huvudgator (för trafik till staden respektive till flygplatsen och verksamheter i norr) som löper genom området och omfattas av riksintresse (se avsnittet Riksintressen). Dessa två gator är periodvis mycket hårt belastade, liksom på- och avfartsramperna till E22 där köer ibland bildas nästan hela vägen mellan E22 och Södra vägen.

Trafiksituationen är i dagsläget periodvis överbelastad. En trafikutredning, Trafikutredning trafikplats Kalmar Södra, framtagen av Sweco, 2013-09-10, togs fram för att dels utreda dagens trafiksituation och dels den förväntade prognosen om ca 20 år. Denna beskriver att dagens trafiklösning snart har nått sin kapacitetsgräns vilket ställer krav på åtgärder. Överbelastningen påverkar

2017-01-31

riksintressena negativt och sårbarhet på statligt vägnät ställer krav på åtgärder på kommunal mark och anläggningar.

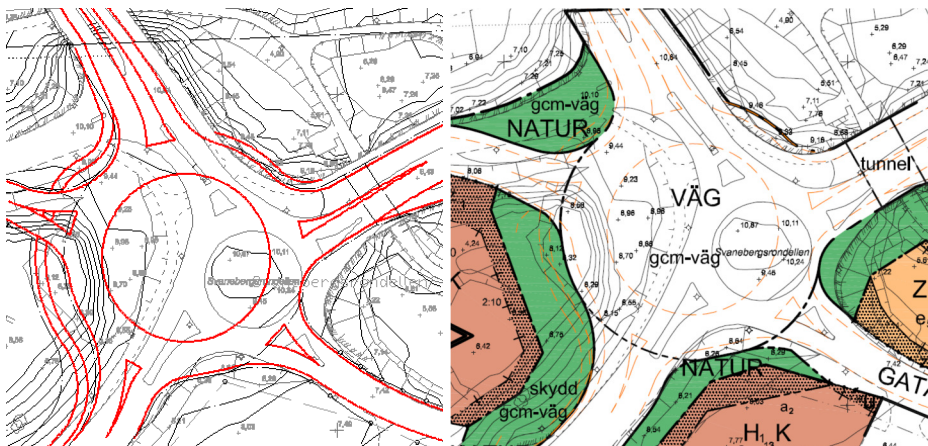


Antal fordon/dygn (f/d) i dagsläget, vardagsmedeldygnstrafik

Prognosen för den framtida trafikmängden bygger dels på en beräkning utifrån den exploatering som kommunen vid rapportens framtagande förväntade sig inom Kalmar stad och som kan påverka trafikmängden på platsen, och dels på den allmänna trafikökningen där Trafikverkets uppräkningsstal på 15 % för år 2032 har använts.

Planförslag

I utredningen har olika alternativ studerats. Slutsatserna från utredningsarbetet är att en cirkulationsplats med fem anslutande vägar på ungefär samma plats som den befintliga cirkulationsplatsen är den lösning som bäst hanterar trafikflöden och säkerställer motortrafikens framkomlighet. Övriga färdssätt påverkas marginellt i de alternativ som studerats varpå motortrafiken dimensionerat arbetet.



Till vänster: Illustration över planförslaget, större cirkulation med fem tillfarter och nya möjligheter för gång-, cykel- och mopedvägar. Till höger: Utklipp ur plankartan med cirkulationens bestämmelsezoner.

I förslaget är anslutningen till E22, Fölehagsvägen och Södra vägen (tillika vägarna som omfattas av riksintresse) de största och viktigaste anslutningarna. Betydelsen av Törnebyvägen ökar dock i och med föreslagna verksamheter i väster (trafiksäkerheten höjs väsentligt i jämförelse med befintlig trevägskorsning med Fölehagsvägen). Strömsbergsvägen är den anslutning som är av minst betydelse för stadens utveckling. Den har ett lokalt värde som entré till Svanebergs befintliga verksamhetsområde och planförslaget föreslår att kopplingen finns kvar. Förbättringsåtgärder kan på sikt behöva vidtas i korsningen Odalvägen-Södra vägen i öster (befintligt industriområdes andra entré). Vid denna korsning kan med fördel en avkörningsficka skapas med skyltning och information för besökare.

De sammanfattande slutsatserna i rapporten är:

”Oavsett vilken lösning som görs för trafiken från och till E22 i trafikplats Kalmar södra så är alltså korsningen Södra vägen – Fölehagsvägen en kritisk punkt. Resultatet av simuleringarna visar att en lösning med en cirkulationsplats med fem inkommande vägar är den lösning, bland de studerade alternativen, som bäst klarar av den framtida trafiksituationen i området. Vår rekommendation blir därför att cirkulationsplatsen vid Södra vägen – Fölehagsvägen byggs ut till en cirkulationsplats med 5 ben, där alltså även Törnebyvägen får en direktanslutning till cirkulationsplatsen. Utbyggnaden av cirkulationsplatsen sker lämpligen i samband med att marken runt cirkulationsplatsen exploateras.”

Motorvägen E22 beaktas även genom att bebyggelseförbud föreslås på angränsande kvartersmark.

Gång- respektive cykel- och mopedtrafik

Förutsättningar

Genom planområdet löper övergripande gång- respektive cykel- och mopedvägar i nord-sydlig samt väst-östlig riktning. Nord-sydlig koppling är viktig att utveckla som länk mellan Smedby/Flygstaden/Hansa city och Södra staden/Kalmar dämme/Skärgårdsstaden. Öst-västlig koppling länkar samman Innerstaden med Västra staden/Smedby. Områdets sammantagna funktion är i detta sammanhang att länka samman alla kringliggande stadsdelar och områden för de oskyddade trafikanterna så att de genom en stadsmässig attraktiv miljö på ett trafiksäkert sätt kan korsa de större barriärer som finns i området (främst E22 och järnvägen).

Större avstånd mellan målpunkter gör att den övergripande cykeltrafiken är intressant att beskriva (gångtrafiken i området är främst kopplad till lokala flöden och rekreativ ändamål). Områdets geografiska förutsättning för cyklister från planområdet (teoretiska beräkningar):

Till	Avstånd	Tid
Stadskärnan	3,0 km	10 min
Hansa City	2,6 km	10 min
Kalmar Öland Airport	1,5 km	5 min
Smedby Centrum	4,1 km	13 min

Förutsättningarna bedöms som mycket goda för fysiskt aktiv arbetspendling till och från området och som målpunkt för kollektivt resande och samåkning.

Trafiklederna och nivåskillnaderna gör att gång-, cykel- och mopedvägarna idag får anpassas till förutsättningarna, bl.a. genom två tunnlar och diverse vägsträckningar som inte upplevs särskilt gena. Området kan under de mörka timmarna upplevas som otrygg, trots detta används vägarna flitigt av främst cyklister och mopedister. Gång- respektive cykel- och mopedväg finns även från Strömsbergsvägen i söder till Södra vägen.

Planförslag

Planförslaget innebär att motortrafiken även fortsättningsvis prioriteras högt på platsen. Dock har en dubbelsidig gcm-väg längs Fölehagsvägen studerats vilken kan erbjuda bättre och avsevärt genare kontakt mellan norr och söder. Inga lämpliga alternativa strukturer har hittats som bättre kan prioritera gång- respektive cykeltrafik över motortrafik. Detta främst beroende på huvudgatornas höga motortrafikflöden, funktion och riksintresse, samt de ekonomiska investeringar som skulle krävas för att förändra befintligt trafiksystem.

Bedömningen är samlat att befintliga lösningar och miljön för fotgängare, cyklister och mopedister kan förbättras som konsekvens av planen. Miljön kommer upplevas som attraktivare och tryggare än i dagsläget.

Kollektivtrafik

Förutsättningar

Vid planens framtagande trafikeras Svaneberg av stadsbussar mellan Innerstaden och Ljungbyholm, regionbussar mellan Karlskrona och Kalmar samt buss mellan Nybro och Kalmar C. Hållplatser för dessa linjer finns i området väster om befintlig cirkulationsplats, dessa är kopplade till gång-, cykel- och mopedsystemet. Stadsbussen från Svaneberg till Kalmar C tar ca 12 minuter.

Spårbunden trafik på järnvägen mellan Kalmar och Emmaboda/Växjö har inga hållplatser i närområdet (hållplats kommer skapas i Smedby). I översiktsplanen Unika Kalmar utpekats behovet av ett nytt resecentrum där de olika färdställen buss, tåg och flyg kan mötas. Aktuellt planområde ligger inom det område som är strategiskt intressant i ett sådant perspektiv. Även om en placering inte är aktuell inom själva planområdet kommer området att påverkas kraftigt vid anläggandet av ett nytt resecentrum.

Planförslag

Befintliga busshållplatser behålls. Ökad framkomlighet i allmänhet för motortrafiken innebär konkret ökad framkomlighet även för kollektivtrafikens bussar. Samlat resecentrum får utredas i samband med att ett sådant projekt aktualiseras.

Parkering

Förutsättningar

I området finns inga allmänna parkeringsplatser för cykel, moped, mc eller bil och publika målpunkter (utöver kollektivtrafikens busshållplatser och cykelparkeringar till dessa) saknas. Området fyller främst en funktion som passage för resande i olika riktningar och olika färdställen.

Planförslag

Ett område för allmän parkering (gällande både bil, mc, cykel och liknande) föreslås i anslutning till busshållplatsen vid Södra vägen (vilken vid planens

framtagande trafikeras av busslinjer till Ljungbyholm, Nybro och Karlskrona). Syftet är att förbättra möjligheterna att resa kollektivt och skapa en pendlarparkering där kollektivtrafikresenärer med målpunkter i andra delar av staden kan ställa sin bil. Alternativt kan det vara en bra utgångspunkt för samåkning för de som färdas med bil till eller från andra delar av kommunen eller länet. Förslagsvis en väderskyddad väl upplyst cykelparkering samt ett antal bilparkeringsplatser för samåkning och färdattsbyte. Funktionen är mycket positiv för kollektivtrafikens attraktivitet lokalt och en viktig symbolisk prioritering av hållbart resande.

Bebyggelseområden

Byggrätter och byggnader

Förutsättningar

Planområdet är i huvudsak obebyggt förutom i den västra delen där det finns en verksamhetstomt, samt angränsande drivmedelsförsäljning. Öster om planområdet ligger Svanebergs verksamhetsområde med karaktär av handelsområde utanför stad (stora tomter med stora låga byggnader, viss gestaltad entré/entrésida och större ytor för lagring).

Planförslag

Ett antal större byggrätter skapas och den direkta visuella kontakten mot E22 ger ett idealiskt skyltningsläge. Därför ska vid nyetablering och utveckling ett **effektivt markutnyttjande** sökas för att ge utrymme för fler verksamheter. Vid behov kan byggnader och anläggningar samnyttjas med tredimensionell fastighetsbildning.

Föreslagen markanvändning

- H₁ K (detaljhandel, ej dagligvaror, samt kontorsverksamhet)
- Z H₁ K (som ovan, men även verksamhet med begränsad omgivningspåverkan)

Bestämmelserna formuleras utifrån vilken slags karaktär och markanvändning som funnits lämplig i planområdet. Närmast Södra vägen önskas publika verksamheter. Planförslaget medger drygt 1,6 ha kvartersmark för verksamheter i området, där 50 % av fastigheten får bebyggas, byggrätter enligt tabell nedan (observera att byggnation kan ske i flera plan vilket inte är medräknat nedan, det handlar också om preliminära skattningar).

TABELL TILLÅTEN BYGGNADSAREA 50 % av fastighet

Kultivatorn 1	ca 885 kvadratmeter
Kultivatorn 2 (bef. bebyggd ca 950 kvm)	ca 1 550 kvadratmeter
Område i kv Kultivatorn (ZH1K)	ca 1 820 kvadratmeter
Område i kv Kultivatorn (H1K)	ca 1 835 kvadratmeter
Plogen 13	ca 1 020 kvadratmeter
Område öster om kv Traktorn (ZH1K)	ca 1 055 kvadratmeter
<u>Sammanlagt</u>	<u>ca 8 200 kvadratmeter</u>

Gestaltning

Planen är utformad så att bebyggelse ska kunna placeras så nära de större vägarna som möjligt, utan att det medför olämpliga risker och störningar.

2017-01-31

Byggrätter i dessa attraktiva lägen är lämpliga för företag som har behov av bra skyltningsläge och som har förutsättningar att uppfylla kraven på en hög kvalitetsnivå i gestaltning. Platsens betydelse måste förmedlas genom storlek, placering, materialval och utformning.

I Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) kap. 2 § 6 går att läsa: ”bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till... stads- och landskapsbilden... och intresset av en god helhetsverkan. I kap 8 § 1 går att läsa ”en byggnad ska... ha en god form-, färg- och materialverkan.” Planförslaget innehåller planbestämmelser som preciserar dessa krav för den aktuella platsen. Huvudbyggnaders fasader mot Södra vägen och E22 ska utformas med särskild hänsyn till stadsbilden och med minst 20 % fönsteryta på fasaden. Bestämmelserna syftar till att ställa höga krav då området är ett strategiskt skyltningsläge samt utgör del av stadens viktigaste entréområde. Byggnaders fasader mot E22 och Södra vägen bör utformas öppna och inbjudande.



Bygglövsritning från Kultivatoren 2, söderfasad (mot E22) motsvarar ca 40 % fönsterarea

Skyltning, upplag och parkering

Bestämmelser om förbud mot skyltar, parkering och upplag, respektive skyltar och master föreslås på ytorna närmast E22. Dessa syftar till att motverka aktivitet på platsen som är olämplig sett till platsens värde som entré i staden och utifrån trafiksäkerhetsskäl.

Hårdgörande av kvartersmark

Bestämmelse införs om att minst 15 % av markytan ska vara genomsläpplig eller fördröjande för dagvatten. Bestämmelsen avser att förbättra dagvattenhanteringen i och från området. Läs mer om dagvattenhantering i avsnittet Teknisk försörjning: Dagvatten.

Bebyggelsens höjd

Bestämmelser har införts om högsta totalhöjd över nollplanet, 10-20 meter över nollplanet. Befintliga marknivåer i området skulle innebära att de reella högsta totalhöjderna ovan mark blir ca 8 m - 12 m vilket motsvarar i princip två-tre verksamhetsvåningar. Tack vare cirkulationsplatsens höga läge i förhållande till omgivande mark klarar platsen högt placerad byggnation som kan utgöra ett framtida landmärke (läs mer i avsnittet Landskapsbild). Hänsyn har tagits till flygplatsens behov av inflygningszon. Inför byggnation på byggrätterna i anslutning till cirkulationsplatsen, där marken är som högst, ska en så kallad flyghinderanmälan göras till Luftfartsverket.

Kommersiell och offentlig service

Förutsättningar

Utbudet av kommersiell service i området utgörs av befintlig bensinstation. Offentlig service i området saknas.

Planförslag

Möjlighet för ytterligare kommersiell service skapas i planförslaget. Utbud av offentlig service är inte aktuellt i området.

Friytor

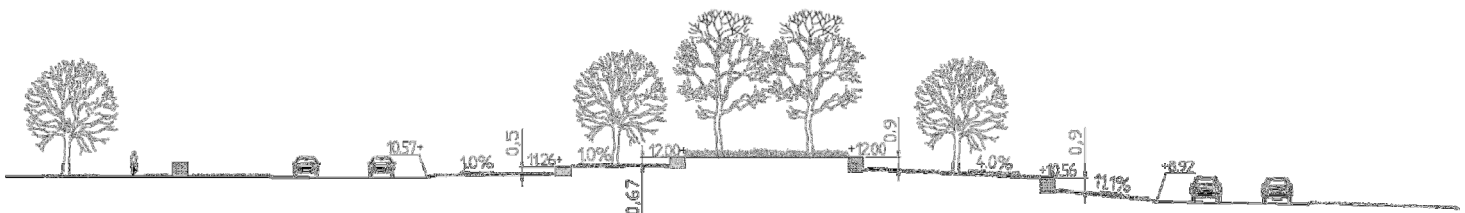
Offentliga rum

Förutsättningar

Befintlig miljö består av stora öppna ytor, infrastruktur och planskildheter. Inga målpunkter för stadigvarande vistelse finns i planområdet. Befintliga busshållplatser utgör enda målpunkten inom planområdet som dock utgör en viktig passage för flera övergripande stråk (läs mer i avsnittet Gång- och cykel- respektive mopedtrafik).

Planförslag

Planförslaget innehåller vissa områden med allmän platsmark, betecknade Natur. Ytor längs större huvudgator syftar till att kunna användas som restytor, upplag för snö med mera, men även som gröna inslag. Detta ska understryka känslan av stadsmässig entré utan att trafiksäkerhet eller upplevelsen av det öppna landskapet påverkas negativt. I gestaltningen av cirkulationsplatsen som utförs parallellt med planarbetet anspelas på Kalmars historia som befästningsstad, gabionmurar används, vilket är ett återkommande element längs E22.



Sektion genom cirkulationsplats

Ljussättning

Belysning utöver standard ljussättning av offentliga gator kan behövas för vissa funktioner i området, främst miljöer för gång- respektive cykeltrafik och i synnerhet i de planskilda passageerna.

Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten

Förutsättningar och planförslag

Kommunalt vatten- och avloppssystem finns i området och nya bebyggelseområden ansluts till detta. Ett "u-område" skapas öster om cirkulationen för större allmän underjordisk va-ledning (där marken ska vara tillgänglig för skapande av ledningsrätt). Fastigheter väster om den nya cirkulationsplatsen behöver enskilda pumpar för att ansluta sig till spillvattennätet.

Dagvatten

Förutsättningar

Hagbygärdediket väster om planområdet transporterar dagvatten från ett mycket stort upptagningsområde som sträcker sig ända till Berga C i norra Kalmar. Diket leder vatten i Hagbygårde dämme, en separat dagvattenrening vid Kalmar dämme i söder. Befintliga verksamheter väster om planområdet är anslutna till detta system via ledningar och öppna diken. Öster om planområdet samlas dagvatten i ledningar och leds under E22 och österut till dammar vid reningsverket i Tegelviken. I båda fall är den slutliga recipienten Västra sjön/Kalmarsund/Östersjön.

Hagbygärdedämmet

Anläggningen byggdes år 2012 för att rena dagvatten från Hagbygärdediket. Tidigare avleddes Hagbygärdedikets dagvatten orenat till Törnebybäcken och vidare till Västra sjön. Avrinningsområdet uppströms Hagbygärdedämmet är totalt ca 670 hektar varav ca 180 hektar är hårdgjord yta. Handelsområdena Hansa City och Giraffen, flera industriområden samt en längre sträcka av motorvägen E22 bidrar med mycket hårdgjord yta och föroreningsbelastning. I Hagbygärdedämmet lyfts först dagvattnet från Hagbygärdediket i en pumpstation till en första damm som har en volym på 7500 m³. I denna damm renas dagvatten genom sedimentation av partiklar. Via ett överfall leds vattnet vidare till en växtyta som är ca 1700 m². Växtytan kommunicerar via en ledning med en efterföljande damm, här sker ytterligare sedimentation av partiklar. Via ett överfall leds vattnet till ett dike med en botten av krossad kalksten. Kalkstenen har till syfte att adsorbera den lösta fosfor som finns kvar i vattnet. Efter en kulvert leds det renade dagvattnet i ett dike vidare till Törnebybäcken. Hagbygärdedämmet är dimensionerat för att rena ca 70% av den totala årsavrinnningen. Resterade del bräddas förbi anläggningen till den ursprungliga sträckningen av Hagbygärdediket.

Tegelviksdammen

Denna damm ligger bredvid det kommunala reningsverket vid Tegelviken. Den användes tidigare som bassäng för rening av spillvatten men i samband med moderniseringen av reningsverket på 1970-talet ändrades funktionen till att bara rena dagvatten. Avrinningsområdet är totalt ca 270 hektar varav ca 61 hektar är hårdgjord yta. Industriområdena vid Svaneberg och kring KLS anläggning samt bebyggelsen i Tegelviksområdet ingår i avrinningsområdet. Dagvatten från en mindre sträcka av motorvägen E22 samt från Södra vägen avrinner också till Tegelviksdammen.

Det första reningssteget i Tegelviksdammen är en försedimentationsdamm där de grövre partikelbundna föroreningarna avskiljs. Försedimentationsdammen

har en volym på ca 800 m³. Via en ledning leds dagvattnet till huvuddammen som har en volym på ca 17000 m³. Via ett överfall leds sedan det renade dagvattnet till Västra sjön.

Kalmar Vatten AB kommer under början av år 2015 att fastslå skötselplaner för alla dagvattenanläggningar som va-huvudmannen har förvaltaransvar för, inklusive Hagbygärdedämet och Tegelviksdammen.

Planförslag

Dagvatten ska i västra delen av planområdet ledas i befintliga serviser och ledningar till diket söder om Törnebyvägen i väster. Innan det ansluter till övriga dagvattensystemet i Hagbygärdediket leds det till en ny damm för fördröjning och rening som ska vara avstängningsbar, detta med tanke på risken för utsläpp av farliga ämnen på Södra vägen (se Brandtekniskt yttrande, daterat 2014-01-30). Kvartersmark söder och öster om cirkulationsplatsen ansluts till befintliga ledningssystem i öster.

Bedömningen är att de tillkommande hårdgjorda ytorna (totalt högst ca 1,5 ha) och de åtgärder som studeras och föreslås inom och utom planområdet innebär att recipienten inte kommer att belastas på ett olämpligt sätt (läs mer i avsnittet MKN för vatten och PM för dagvatten).

Lösningar på kvartersmark

Kommunens dagvattenpolicy föreskriver miljövänliga materialval, lokal fördröjning och rening i första hand samt eftersträvande av en öppen dagvattenhantering. Åtgärder är möjliga att genomföra i dagvattenhanteringssystemen vid behov men åtgärder på kvartersmark är också av betydelse för att säkerställa en god vattenkvalitet. Olika lösningar kan skapas på kvartersmark för fördröjning av dagvatten där föroreningarna kan sedimenteras (exempelvis svack-, biodiken eller mindre dammar). Bestämmelse reglerar att 15 % av fastighetsytan ska bevaras infiltrerande eller fördröjande.

Värmesystem

Förutsättningar och planförslag

Fjärrvärme finns norr om järnvägen och en servis till denna finns inom den östra delen av planområdet till fastigheten Plogen 10. Möjlighet finns att ansluta resterande delar av planerad kvartersmark till fjärrvärmenätet. Ett ”u-område” föreslås för att säkerställa möjligheten till ledningsrätt för ledningen. Ansvarig för fjärrvärmenätet är Kalmar Energi, fjärrvärme.



Befintlig fjärrvärmeservis i området, till fastigheten Plogen 10

EI

Förutsättningar och planförslag

Planområdet är anslutet till elnätet. Elledningar ligger huvudsakligen längs gator och stråk med allmän platsmark. Ansvarig för elnätet är Kalmar Energi, elnät. Genomförandet av den nya trafiklösningen utlöste behov av ledningsflyttningar.



Befintliga elledningar i området

Avfallshantering

Förutsättningar

Befintliga verksamheter i Svaneberg har hantering av avfall på egen fastighet. Närmaste återvinningsstation finns i Tegelviken samt i Rinkabyholm.

Planförslag

Avfallshantering sker genom avtal med Kalmarsundsregionens renhållare (KSRR). Avsikten är att egna eller gemensamma miljöhus skapas på kvarteretsmark i lägen som är tillgängliga för sopbil. Eventuella vändzoner måste då dimensioneras efter vändradie för sopbil (9 meter plus svepytor). En ny återvinningsstation bedöms inte behövas inom planområdet.

IT- och kommunikation

Förutsättningar

Elektronisk kommunikation görs genom fasta eller trådlösa lösningar. Vid planens framtagande finns det inte tillgång till fiberoptiska kablar i planområdet, men täckningen i planområdet för mobilnätet har bedömts som mycket god. Nät för fast telefoni finns i planområdet (Skanova Access är nätägare). Söder om Törnebyvägen i mitten av föreslagna byggrätter ligger en äldre ledning som inte längre är i drift.

Planförslag

Verksamheter som möjliggörs i planområdet bedöms ha goda förutsättningar för en fungerande elektronisk kommunikation med trådlösa lösningar. Planförslaget innehåller ytor med allmän platsmark som i framtiden kan användas för fasta lösningar (exempelvis att gräva ner fiberoptiska kablar). Kanalisation för fiber ska då samläggas med exempelvis VA-ledningar i samma ledningsgrav. Ledning söder om Törnebyvägen är inte i bruk och kan med fördel grävas bort.

05. Störningar och risker

Olycks- eller skaderisker

Planförslaget innebär att nya byggnader och gator skapas, fler målpunkter kommer finnas i området och fler människor kommer följaktligen att vistas och röra sig i området. Antalet oskyddade trafikanter bedöms öka. Den allmänna olycks- och skaderisken ökar därmed inom planområdet. Detta beaktas dock i planering och projektering så att dessa miljöer utformas trafiksäkert.

Risk för utsläpp av farligt gods

Bestämmelse om skyddsåtgärd på allmän platsmark har införts. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa Södra vägens (och E22) rekommenderade status som transportväg för farligt gods, samt allmänhetens hälsa och personsäkerhet vid incident. Rådande riktlinjer vid planens samrådsförslags framtagande utgörs av rapporten ”Riskanalys av farligt godsled i Kalmar”, upprättad av Brand och riskanalys 2010-05-07. Denna har kompletterats med vidare utredning och arbetsmöten för den specifika platsen.

Ett nära samarbete med brandkåren krävs i plansamrådet i denna fråga. Risken för kollision som involverar farligt gods, konsekvenserna av detta samt åtgärder för att minimera negativa konsekvenser har för Södra vägen utretts i arbeten kopplade till utveckling av hamnen och universitetet. Rapporten beskriver ett flertal möjliga risk- och säkerhetshöjande åtgärder beroende på verksamhet och placering i förhållande till väg.

Planen innehåller en bestämmelse om att ventilationsintag inte får riktas mot Södra vägen, detta inom ett område 35 m från gatan. Dagvattenbrunnar ska ledas till damm där det är möjligt att stänga utloppet. Hastigheten inom cirkulationsplats får inte vara högre än 50 km/h, detta säkras genom att cirkulationsplatsen i sig är en fartdämpande åtgärd. Manuell avstängning av ventilationssystemet samt gastäta ventilationsspjäll skall finnas i handelslokaler för fler än 30 personer. Om sådana lokaler ska uppföras ska detta kontrolleras i det tekniska samrådet för bygglov.

För området föreslås ett avkörningsskydd vid väggkant vilket uppförs av kommunen. Om bebyggelse placeras inom 15 m från detta ställs vissa krav på utformning, men förslaget innehåller ingen bebyggelse närmre än 15 meter från riskkällan.

Skyddsavstånd

Järnväg

Planområdets kvartersmark för verksamheter är beläget minst 70 meter från järnvägen, detta föranleder inte några åtgärder.

E22/Vägar

Riktlinjer avseende skyddsavstånd mellan bebyggelse och vägar finns vilka ska följas vid nyexploatering. E22 och Södra vägen utgör vägar för farligt gods och därför råder särskilda riktlinjer där. Avstånden minskar där hastigheterna är lägre. Ett avstånd på minst 50 meter för bebyggelse ska finnas mellan E22, där hastigheten är hög. På- och avfartsramper bedöms dock som kompletterande anläggningar kring vilka avstånden kan vara lägre sett till den lägre hastigheten och därmed riskbilden. Avståndet blir minst 15 meter mellan byggrätt

och cirkulationsplatsen, Södra vägen och motorvägsramperna (minst 20 m). Kommunen ansvarar för nödvändiga risk- och säkerhetshöjande åtgärder.

Flyg

Flygplatsen och dess inflygningsvägar omfattas av riksintresse, vilket påverkar planområdet. Flygplatsens så kallade influensområden utgörs även av markområden utanför riksintresseområdet. För att säkerställa att utnyttjandet av flygplatsen inte påtagligt kommer att försvåras ska utöver riksintresseområdet även dess influensområden skyddas.

Det finns tre typer av influensområden runt en flygplats:

- Influensområde med hänsyn till flyghinder
- Influensområde med hänsyn till flygbuller
- Influensområde med hänsyn till elektromagnetisk störning

Det får inte finnas några byggnadsdelar i flygvägarna eller i flygplatsens influensområde som riskerar flygsäkerheten. Exploateringar i närheten av flygplatsens in- och utflygningsstråk ska därför ske i samråd med flygplatsen så att detta säkerställs. Hinderprövning har genomförts för att säkerställa totalhöjder för byggnation i området.

Verksamheter med skyddsavstånd

Planområdet hamnar delvis inom skyddsavstånd för följande verksamheter:

- Serviceförvaltningen
- Stena Gotthard återvinning AB
- Östschakt
- Preem

Ingen av dessa bedöms dock påverka möjligheterna till den markanvändning som föreslås inom planområdet. I anslutning till planområdet ligger en bensinstation (Preem) på Harven 1. Avstånd från den fastigheten till byggrätt i kvarteret Kultivatoren är 19 m. De risker som kan beröra planområdet handlar främst om påfyllningsanslutning till cisterner med brandfarliga vätskor och gaser (se MSB:s rapport från mars 2015) där skyddsavståndet är 25 meter. På den aktuella fastigheten finns en cistern för urea intill fastighetsgränsen mot planområdet, övriga cisterner är belägna längre bort. Urea är inte en brandfarlig vätska. Avståndet från mätarskåpen till byggrätt i kv Kultivatoren överstiger de 18 m som är angivet skyddsavstånd i MSB:s rapport.

Luftkvalitet

Bedömningen är att planens genomförande inte resulterar i en negativ påverkan på grund av ökande motortrafik på luftkvaliteten i den utsträckning att särskilda åtgärder behöver vidtas som konsekvens av planen. Området kommer även i fortsättningen vara relativt öppet (läs mer i avsnittet MKN för luft).

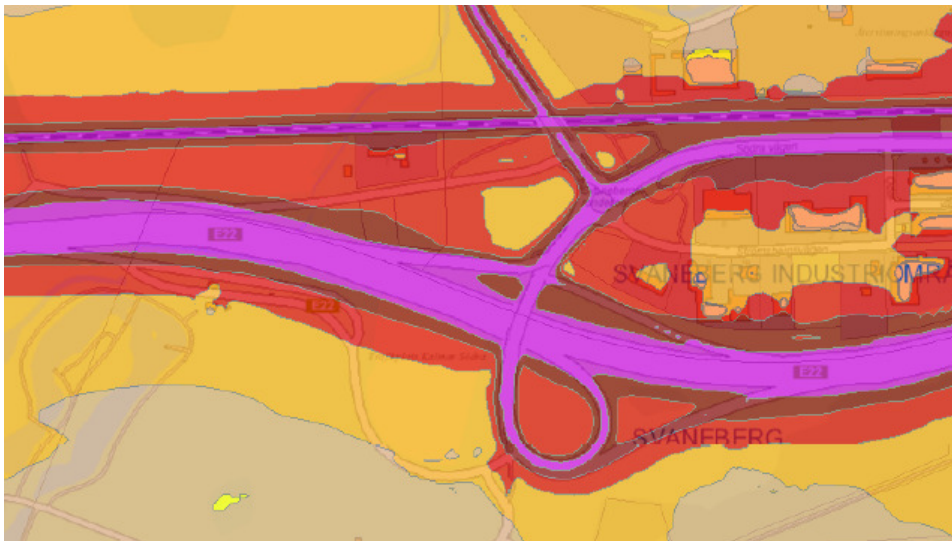
Översvämningar

Västra delen av planområdet är lågt belägen och här finns en planbestämmelse som reglerar nivåställningen av byggnader. Resten av planområdet är högre beläget.

Ljud - trafik

Området är till stora delar bullerutsatt både från väg och järnväg, samt även av flyg. Nybyggnad av verksamheter har dock inte samma riktlinjer för buller som t.ex. bostäder. Byggnaderna ska utformas på ett sådant sätt att bullernivåerna inomhus inte överskrider vilket kan kräva byggnadstekniska åtgärder. Det är fastighetsägarens och arbetsgivarens ansvar att riktlinjerna följs när byggnaderna sedan ska användas.

Bullerdämpande åtgärder i fasad kan behövas då riktlinjerna främst avser inomhusmiljöer men även de platser utomhus där människor förväntas vistas längre stunder (vilket i detta fall kan det gälla exempelvis uteplatser).



Ekvivalent bullernivå från väg och järnväg: Gul = 55-60 dB(A), Röd = 60-65 dB(A), Mörkröd = 65-70 dB(A), Lila = >70 dB(A).

06. Konsekvenser

Miljökonsekvenser

Planförslaget innebär att hårdgjorda ytor i området ökar och fler motorfordon innebär att kvalitet på luft och dagvatten kan påverkas. Dock är påverkan på luft förhållandevis låg och åtgärder för bättre dagvattenhantering och god vattenkvalitet ingår i planförslaget. Vissa grönytor tas i anspråk vilka dock saknar särskild betydelse. Ingen betydande miljöpåverkan skapas som konsekvens av genomförandet av planen. Se vidare i behovsbedömningen.

Sociala konsekvenser

Planförslaget innebär att fler människor kommer att vistas och passera genom planområdet. Under förutsättning att investeringar kan göras för exempelvis bättre ljussättning och pendlingsparkering, kan ökad trygghet i området uppnås utöver personsäkerheten som planskildheter innebär. Trots prioritering av lösningar för motortrafikflöden i området bedöms detta sammantaget leda till en ökad attraktivitet för gång- och cykeltrafik såväl som kollektivtrafik. Detta påverkar hälsan positivt och kan uppmuntra till ökad fysisk aktivitet i vardagen. Hälsa och säkerhet påverkas av närheten till transportled för farligt gods men åtgärder som kommunen ansvarar för minskar risken för allvarigare incidenter.

Ekonomiska konsekvenser

Ombyggnaden av infrastrukturen innebär stora kostnader för kommunen i investeringar av infrastruktur, dock fås också intäkter från försäljning av strategisk belägen mark samt långsiktiga vinster av en attraktiv stadsentré. Ombyggnaden av cirkulationsplats föregår planens antagande och är ett redan budgeterat investeringsobjekt, den ingår därför inte i exploateringsekonomin.

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Kostnader

Kommunledningskontoret får kostnader för:

- Plan- och utredningskostnader
- Förvärv av området södra delen av Kultivatorn 1 (område som utgör vägslänt)
- Fastighetsreglering för området södra delen av Kultivatorn 1 ("vägslänt")
- Fastighetsreglering av delar av Plogen 13
- Anläggande av gabionmurar på områden invid rondellen som är markerad med NATUR på plankartan
- Anläggande av parkering på området väster om fastigheten Traktorn 3
- Sanering ner till platsspecifika riktvärden för de markanvändningar som anges i detaljplanen
- Anläggande av extra skyddsåtgärder för dagvattendamm (total merkostnad uppskattas till ca 100 000 kr)
- Oförutsedda kostnader på grund av markföroreningar i samband med markarbeten

Serviceförvaltningen får kostnader för:

- Drift och underhåll av allmän platsmark, samt allmän parkering

Intäkter

Markförsäljning av delar av Svaneberg 2:10 väster om rondellen motsvarande 3 240 kvadratmeter (kvm) markyta för handel och verksamheter.

Markförsäljning av delar av Svaneberg 2:10 väster om rondellen motsvarande 3 210 kvm markyta för handel och kontor.

Markförsäljning av delar av Svaneberg 2:10 öster om rondellen motsvarande 2 110 kvm markyta för handel och verksamheter.

Markförsäljning av Plogen 13 motsvarande 2 055 kvm markyta för handel och kontor.

Intäkterna för kommunen beräknas täcka exploateringskostnaderna.

Ekonomiska konsekvenser för fastighetsägare

Intäkt

Fastighetsägaren till Kultivatorn 1 ska ersättas för fastighetsreglering av vägslänten.

Ekonomiska konsekvenser för ledningsägare

Kostnader

Kalmar Vatten AB får kostnader för anläggande av dagvattendamm och nya ledningar, se även första stycket under rubriken Ekonomiska konsekvenser för kommunen.

Kalmar Vatten AB får kostnader för bildande av ledningsrätt enligt fastighetsrättsliga konsekvensbeskrivningen.

Ledningsägare får kostnader för nya anslutningar till fastigheter.

Intäkter

Ledningsägarna erhåller anslutningsavgifter.

Ekonomiska konsekvenser för staten

Trafikverket kan få del av kostnader för anläggande av extra skyddsåtgärder för dagvattendamm, om vägvatten från farligt godsled E22 ska föras till denna (total merkostnad uppskattas till ca 100 000 kr).

07. Genomförande

Organisatoriska frågor

Huvudmannaskap

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

Avtal eller andra överenskommelser

Top Cars in Calmar AB har en markreservation på fastigheten Plogen 13.

WaNos Svaneberg AB och Kalmar kommun har tecknat ett markanvisningsavtal avseende del av Svaneberg 2:10.

Fastighetsrättsliga frågor

Allmänt

De fastighetsrättsliga konsekvenserna beskrivs per fastighet. Förändringarna framgår av tabell och karta nedan. De arealuppgifter som anges inom (parentes) är enbart grafiskt tolkade och kan senare komma att justeras.

Fastighetsregleringarna genomförs i första hand med överenskommelse om fastighetsreglering mellan fastighetsägarna som grund. Detsamma gäller inrättande av gemensamhetsanläggningar och bildande av ledningsrätter. Ansökan om lantmäteriförrättning görs hos Lantmäterimyndigheten i Kalmar kommun. Kommunen bedömer inte att några fastighetsindelningsbestämmelser behövs för att detaljplanen ska kunna genomföras. Om behov uppstår, kan fastighetsindelningsbestämmelser införas senare genom ändring av detaljplan.

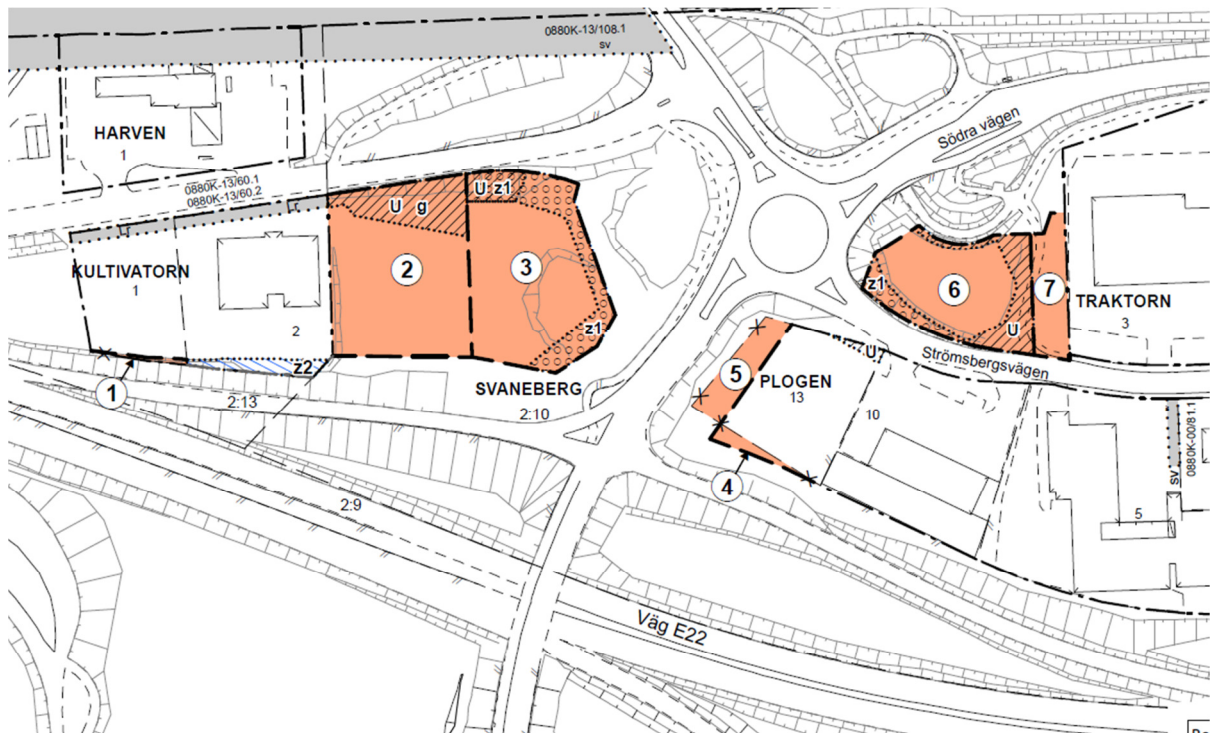
Fastighetsrättsliga konsekvenser för fastigheterna i planområdet

Fastighet	Fastighetsrättsliga konsekvenser
Kultivatoren 1	Från Kultivatoren 1 överförs område 1 (ca 42 m ²) till Svaneberg 2:13.

2017-01-31

	<p>Ledningsrätt 0880K-13/60.1, starkström och svagström för Kalmar Energi Elnät AB, belastar Kultivatoren 1 och 2. Denna ledningsrätt behöver inte ändras.</p> <p>Ledningsrätt 0880K-13/60.2, teleledning för TeliaSonera Skanova Access AB, belastar Kultivatoren 1 och 2. Denna ledningsrätt behöver inte ändras.</p>
Kultivatoren 2	<p>Nytt servitut ska bildas för dagvattenledningar inom område z2 till förmån för Svaneberg 2:13. Överenskommelse om servitut bör träffas innan planen antas.</p> <p>Ledningsrätt 0880K-13/60.1, starkström och svagström för Kalmar Energi Elnät AB, belastar Kultivatoren 1 och 2. Denna ledningsrätt behöver inte ändras.</p> <p>Ledningsrätt 0880K-13/60.2, teleledning för TeliaSonera Skanova Access AB, belastar Kultivatoren 1 och 2. Denna ledningsrätt behöver inte ändras.</p>
Ploggen 13	<p>Till Svaneberg 2:10 överförs område 5 (ca 478 m²) från Ploggen 13.</p> <p>Från Svaneberg 2:10 överförs område 4 (ca 126 m²) till Ploggen 13.</p> <p>På Ploggen 13 ska ledningsrätt upplåtas inom u-område för befintliga elledningar.</p>
Svaneberg 2:10	<p>Till Svaneberg 2:10 överförs område 5 (ca 478 m²) från Ploggen 13.</p> <p>Från Svaneberg 2:10 överförs område 4 (ca 126 m²) till Ploggen 13.</p> <p>Från Svaneberg 2:10 avstyckas område 2 (ca 3238 m²) och område 3 (ca 3207 m²). Samtidigt ska gemensamhetsanläggning för utfart bildas inom område betecknat med ”g”. På dessa nya fastigheter ska ledningsrätt upplåtas inom u-område för befintliga el- och teleledningar. På fastigheten som bildas av område 3 ska dessutom inom z1-område servitut bildas för Svaneberg 2:10 för vägslänt. Vägslänten kan fyllas över för att marken ska kunna användas för sitt ändamål som tomtmark.</p> <p>Från Svaneberg 2:10 avstyckas även område 6 (ca 2110 m²). På denna nya fastighet ska ledningsrätt upplåtas inom u-område för kommunens va-ledningar. På fastigheten som bildas av område 6 ska dessutom inom z1-område servitut bildas för Svaneberg 2:10 för vägslänt. Vägslänten kan fyllas över för att marken ska kunna användas för sitt ändamål som tomtmark.</p> <p>Område 7 (ca 644 m²) kan fortsätta att tillhöra Svaneberg</p>

	2:10. På detta område kan även ledningsrätt bildas för befintliga fjärrvärmeledningar.
Svaneberg 2:13	Från Kultivatoren 1 överförs område 1 (ca 42 m ²) till Svaneberg 2:13. Nytt servitut ska bildas för dagvattenledningar inom område z2 på Kultivatoren 2 till förmån för Svaneberg 2:13. Överenskommelse om servitut bör träffas innan planen antas.



Karta som visar förändringsområden tillsammans med tabellen ovan

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Nödvändiga utredningar för genomförandet av detaljplanen:

- Grundläggningsförutsättningar har studerats i området, vidare utredning kan göras i samband med projektering
- Undersökning av eventuella markföroreningar har utretts men kontroll krävs av massor i samband med markarbeten
- Trafikutredning har gjorts för cirkulationens trafiklösning
- Brandtekniskt yttrande kring anläggande av cirkulationsplats, innehåller underlag vad gäller bland annat dagvattenhantering, det brandtekniska yttrandet ska även beaktas i samband med tekniskt samråd för bygglov
- Flyghinderanalys har gjorts av Luftfartsverket för att säkerställa flygtrafiken kontra hög bebyggelse

Tekniska anläggningar

Slänter och murkonstruktioner kan vara aktuella att uppföra längs vissa vägar på allmän platsmark och kvartersmark inom område med markreservat för vägslänt. Skyddsåtgärder anläggs på allmän platsmark, kommunen ansvarar för dessas utformning och uppförande. Dagvattendamm anläggs på allmän platsmark, denna kan påverka befintlig lågpunkt för avvattning av E22, samråd vid projektering bör därför ske med Trafikverket.

Emil Stille

Arkitekt MSA



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

GRÄNSER

(4 kap. 5 § 1 och 30 § PBL)

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Administrativ gräns
- Egenskapsgräns kombinerat med administrativ gräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

(4 kap. 5 § 2, 8 § 2 och 30 § PBL)

- VÄG: Trafik mellan områden
- GATA: Lokaltrafik
- NATUR: Naturområde
- P-PLATS: Parkering

Kvartersmark

(4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL)

- H: Detaljhandel, dock ej dagligvaror
- K: Kontor
- Z: Verksamheter med begränsad omgivningspåverkan

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

(4 kap. 5 § 2, 8 och 30 §§ PBL)

- gcm-väg: Gång-, cykel- och mopedväg får anläggas
- hållplats: Hållplats med väderskydd får anläggas
- tunnel: Tunnel för allmän gång-, cykel och mopedtrafik får anläggas
- skydd: Område som skyddar mot risk för olyckor, mur får uppföras
- dagvatten: Dagvattendamm får anläggas

BEBYGGANDETS OMFATTNING

(4 kap. 11 § 1, 16 § 1 och 30 PBL)

Högst 85 % av markytan inom fastighet på kvartersmark får härdgöras eller bebyggas så att dagvatten inte kan fördröjas eller infiltreras på ytan

- Området får inte förses med byggnad
- Högsta tillåtna andel (i procent) av fastigheten som får bebyggas

MARKENS ANORDNANDE

(4 kap. 10, 13 och 30 §§ PBL)

- Körbar utfart får inte anordnas
- Skyttar, parkering och upplag tillåts ej
- Skyttar och master tillåts ej
- Lägsta tillåtna marknivå i m över nollplanet (RH 2000)

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

(4 kap. 16 § 1 och 30 § PBL)

Lägsta tillåtna färdiga golvhöjd är + 2,65 m över nollplanet (RH 2000)

Huvudbyggnad ska placeras minst 4,5 m från fastighetsgräns (gäller ej vid tredimensionell fastighetsbildning)

Högsta totalhöjd i meter över nollplanet (RH2000)

Lägsta schaktdjup i meter över nollplanet (RH 2000)

Huvudbyggnads fasader mot Södra vägen ska utformas med särskild hänsyn till stadsbilden och med minst 20 % fönsteryta på fasaden

Huvudbyggnads fasader mot E 22 ska utformas med särskild hänsyn till stadsbilden och med minst 20 % fönsteryta på fasaden

Ventilationsintag får ej placeras riktade mot Södra vägen

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

(4 kap. 5 § 2, 6-7 §§, 8 § 2, 14, 15, 17, 18, 21 och 30 §§ PBL)

Kommunen är huvudman för allmän platsmark inom planområdet

Genomförandetiden är 10 år från den dag då planen vinner laga kraft

Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

Marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning

Marken ska vara tillgänglig för vägsänt för allmännyttig körtrafik

Marken ska vara tillgänglig för avvattningsanläggning under jord för allmännyttig körtrafik

Område där strandskydd föreslås upphävas

Startbesked får inte ges för lovpliktig åtgärd förrän markens lämplighet har säkerställts genom att markföreningen har avhjälpits

Skala 1:1000 (A1-format)
Skala 1:2000 (A3-format)

Kalmar kommun
SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Till planen hör: Planbeskrivning Behovsbedömning för MKB Fastighetsförteckning		Samrådsredogörelse Granskningsutlåtande	
Detaljplan för Svanebergs cirkulationsplats		Antagandehandling	
Del av Svaneberg 2:10 m.fl. fastigheter		Beslutsdatum	Instans
		Godkännande	SBN
Kalmar kommun		Antagande	KF
Upprättad 2014-11-19		Laga kraft	
Reviderad 2017-01-31		Använd lagstiftning	
Emil Stille Arkitekt MSA		PBL (2010:900)	
		Använda Allmänna råd	
		BFS 2014:5 - DPB 1	
		Diarienummer	
			2014-2642