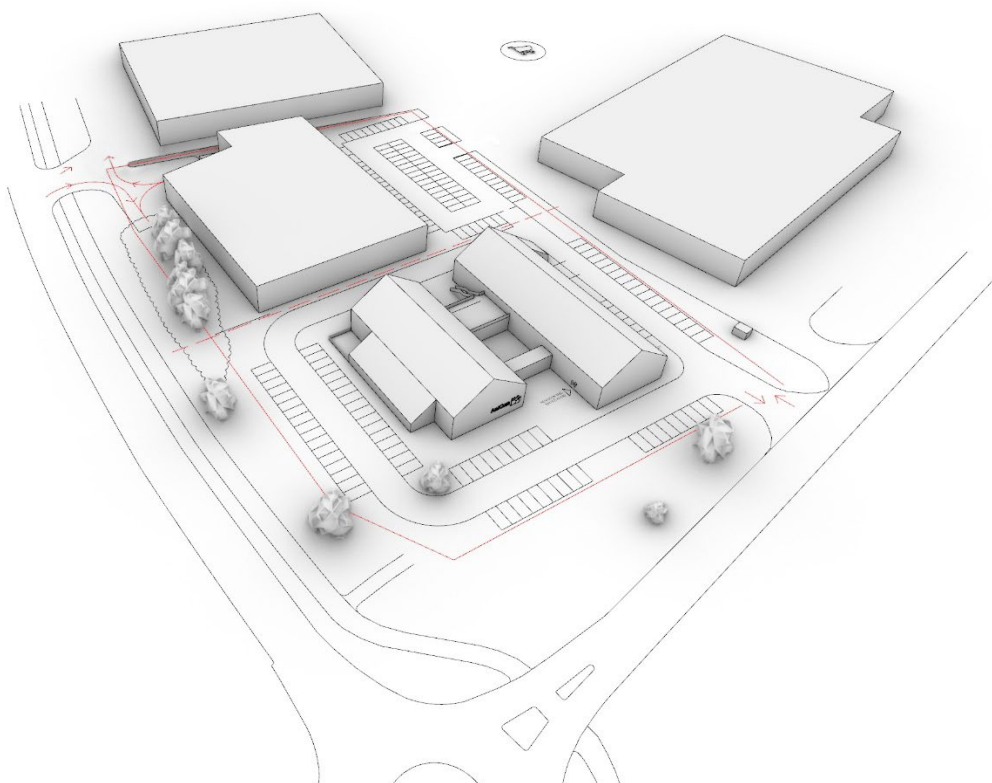


Planbeskrivning för

Alhagen 1, del av Alhagen 3 och Bilen 3, Hansa City

Samrådshandling





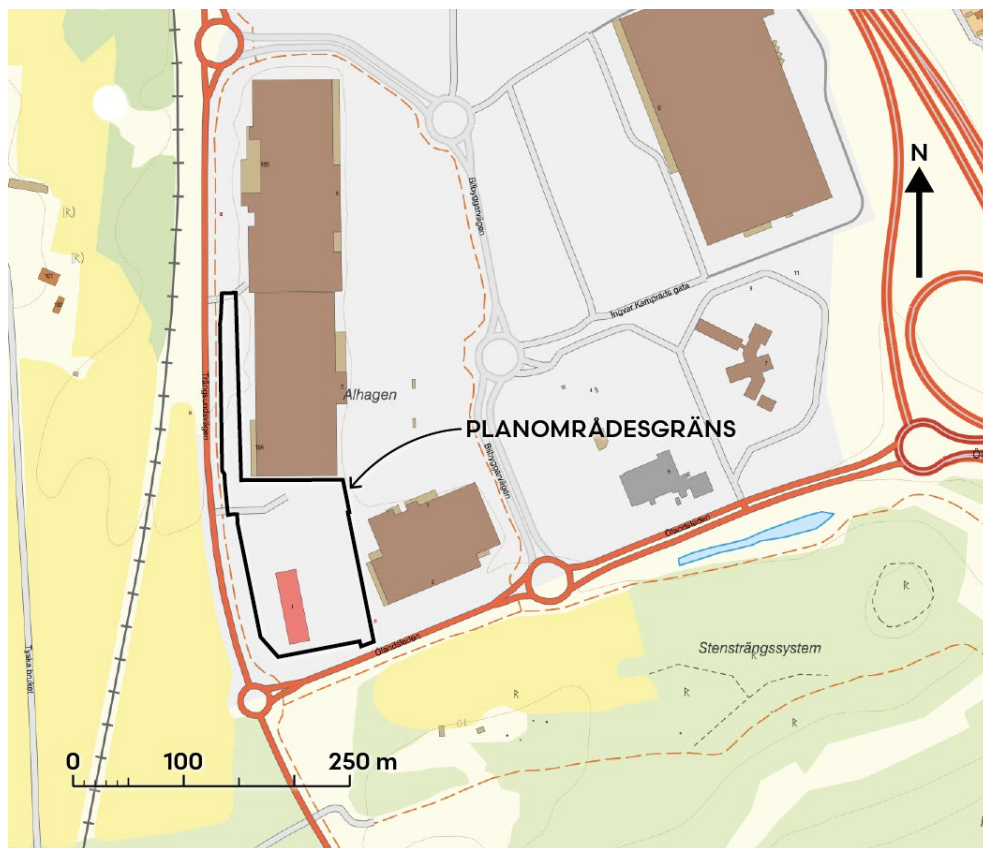
Planområdets läge i inom Kalmar tätort.

Sammanfattning

Planområdet omfattas i dagsläget av en detaljplan som endast tillåter industriverksamhet. Den nya detaljplanen genomförs i syfte att möjliggöra en mer flexibel användning av fastigheten och det inom en byggrättsvolym som bättre kan anpassas till efterfrågad etablering och till de i området redan rådande byggnadshöjderna och -volymerna.

Detaljplanen möjliggör för etablering av verksamheter inom såväl industri som handel, kontor, service och centrumverksamhet. På grund av det tydliga skyltläget, alldeles vid den sydvästra infarten till Hansa City, intill såväl Trångsundsvägen och Ölandsleden som järnvägen skall särskild hänsyn tas till gestaltning och anpassning till platsen.

Planförslaget omfattar mestadels redan bebyggd eller hårdgjord mark, befintlig trädridå mot väster och grönytor sydväst om fastigheten bevaras.



Karta som visar planområdes läge inom Hansa City

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

I gällande översiktsplan (antagen 2013-06-17) för Kalmar kommun är planområdet markerat som regionalt intresseområde, gränsande till handelsområde direkt åt nordost och flankerat av utbredningsområde för järnväg till väster samt rekreativstråk till söder, se 2.1.1.

Föreslagen detaljplan bedöms överensstämma med översiktsplanen.

Vad är en planbeskrivning?

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.

I planbeskrivningen används benämningen "Planförslag". Det innebär att planen beskriver förslag till möjlig utveckling. Efter att detaljplanen fått laga kraft gäller planförslaget.

Planförfarande och tidplan

När kommunen har fattat beslut om att ta fram ett förslag till detaljplan och startar en planprocess, väljer kommunen vilket förfarande förslaget ska handläggas med.

Detaljplanen följer planprocessen för detaljplaner som påbörjas efter 1 januari 2015 enligt så kallat begränsat förfarande i enlighet med 5 kap 7§ plan- och bygglagen.

Standardförfarandet kan användas om planförslaget

- Är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande
- Inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt är av stor betydelse
- Inte antas medföra en betydande miljöpåverkan

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

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

Plankartan är utformad enligt Boverkets föreskrifter om detaljplaner (2020:5) och allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan (2020:6).

Planens preliminära tidplan:



Innehållsförteckning

1. Detaljplanens syfte	9
1.1 Syfte	9
2. Planeringsförutsättningar	10
2.1 Kommunala planeringsförutsättningar	10
2.1.1 <i>Översiktsplan</i>	10
2.1.2 <i>Gällande detaljplaner</i>	12
2.1.3 <i>Planbesked</i>	13
2.1.4 <i>Planprogram</i>	13
2.2 Riksintressen	13
2.2.1 <i>Trafikkommunikation</i>	13
2.2.2 <i>Totalförsvaret</i>	14
2.3 Miljö kvalitetsnormer	15
2.3.1 <i>Luft</i>	15
2.3.2 <i>Vatten</i>	15
2.4 Fysisk miljö	16
2.4.1 <i>Bebyggelse och omgivning</i>	16
2.4.2 <i>Service</i>	16
2.5 Trafik	17
2.5.1 <i>Gång- och cykeltrafik</i>	17
2.5.2 <i>Kollektivtrafik</i>	17
2.5.3 <i>Motortrafik och transporter</i>	17
2.6 Sociala förutsättningar	18
2.6.1 <i>Samvaro</i>	18
2.6.2 <i>Mobilitet</i>	18
2.6.3 <i>Trygghet</i>	19
2.7 Natur och miljö	19
2.7.1 <i>Dagvatten</i>	19
2.7.2 <i>Natur- och grönområden</i>	20
2.8 Geoteknik	21
2.9 Tekniska förutsättningar	21
2.10 Hälsa och säkerhet	22
2.10.1 <i>Risk för olyckor</i>	22
2.10.2 <i>Risk för översvämning</i>	22
2.10.3 <i>Markmiljö</i>	23
2.10.4 <i>Radon</i>	24
3. Beskrivning av detaljplanen/ planförslaget	24
3.1 Bakgrund	24
3.2 Hela detaljplanen	25
3.2.1 <i>Planområdet</i>	26
3.2.2 <i>Ny bebyggelse</i>	27
3.2.3 <i>Trafik och angöring</i>	28
3.3 Genomförandetid	28
3.4 Allmän plats	28
3.5 Kvartersmark	28
4. Motiv till detaljplanens regleringar	29
4.1 Motiv till regleringar	29

4.1.1	ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS	29
4.1.2	ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK	29
4.1.3	EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS	30
4.1.4	EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK	30
5.	Genomförandefrågor	31
5.1	Fastighetsrättsliga frågor	31
5.1.1	<i>Fastighetsindelningsbestämmelser</i>	33
5.1.2	<i>Gemensamhetsanläggning</i>	33
5.1.3	<i>Rättigheter</i>	34
5.2	Mark- och utrymmesförvärv	34
5.3	Ekonomiska frågor	34
5.3.1	<i>Planekonomisk bedömning</i>	34
5.3.2	<i>Ekonomiska konsekvenser för kommunen</i>	34
5.3.3	<i>Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare</i>	34
5.3.4	<i>Ekonomiska konsekvenser för rättighetshavare</i>	35
5.3.5	<i>Planavgift</i>	35
5.4	Organisatoriska frågor	35
5.4.1	<i>Exploateringsavtal</i>	35
5.5	Tekniska frågor	35
5.5.1	<i>Tekniska åtgärder</i>	35
5.5.2	<i>Utbyggnad av vatten och avlopp</i>	36
6.	Konsekvenser	36
6.1	Fastigheter och rättigheter	36
6.2	Riksintresse	36
6.2.1	<i>Trafikkommunikation</i>	36
6.2.2	<i>Totalförsvaret</i>	36
6.3	Miljökvalitetsnormer	36
6.3.1	<i>Luft</i>	36
6.3.2	<i>Vatten</i>	36
6.4	Fysisk miljö	37
6.4.1	<i>Bebyggelse och omgivning</i>	37
6.4.2	<i>Service</i>	37
6.5	Trafik	37
6.5.1	<i>Gång- och cykeltrafik</i>	37
6.5.2	<i>Kollektivtrafik</i>	38
6.5.3	<i>Motortrafik</i>	38
6.5.4	<i>Transporter</i>	39
6.6	Sociala konsekvenser	39
6.6.1	<i>Samvaro</i>	39
6.6.2	<i>Mobilitet</i>	39
6.6.3	<i>Trygghet</i>	39
6.7	Natur och miljö	40
6.7.1	<i>Strategisk miljöbedömning</i>	40
6.7.2	<i>Ställningstagande om betydande miljöpåverkan enligt 4 kap. 33 b § plan- och bygglagen (2010:900)</i>	40
6.7.3	<i>Dagvatten</i>	41
6.7.4	<i>Natur- och grönområden</i>	43
6.7.5	<i>Landskapsbild</i>	43
6.8	Geoteknik	43
6.9	Hälsa och säkerhet	43
6.9.1	<i>Översvämning</i>	43
6.9.2	<i>Markmiljö</i>	44

7. Planeringsunderlag	44
7.1 Beslutsprotokoll	45
7.2 Kommunala	45
7.2.1 Detaljplan	45
7.2.2 Planbesked	45
7.2.3 Grundkarta	45
7.2.4 Översiktsplan	45
7.2.5 Övrigt kommunalt planeringsunderlag	46
7.3 Utredningar	46
7.3.1 Markmiljöutredning	46
7.4 Annat underlag	46
7.4.1 Statliga myndigheter	46
7.4.2 Privata aktörer	47

Planhandlingar:

- Plankarta med planbestämmelser
- Planbeskrivning
- Undersökning om betydande miljöpåverkan
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning

Planeringsunderlag:

- Illustrationsplan
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning (2023-08-30)

Medverkande

Detaljplanen har upprättats av Tengbom i samarbete med Samhällsbyggnadskontoret.

Hanna Maleus Larsson
Planhandläggare, Kalmar kommun

1. Detaljplanens syfte

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa detaljplanens syfte. Detaljplanens syfte ska kortfattat uttrycka vad detaljplanen ska möjliggöra, samt vilka värden på platsen eller i omgivningen som detaljplanen ska förhålla sig till.

1.1 Syfte

Syftet med detaljplanen är att förstärka och utveckla handelsområdet Hansa Citys sydvästra del, som också utgör en naturlig infart till handelsområdet från staden. Detta åstadkoms med en mer flexibel användning av fastigheten genom att tillåta etablering av såväl verksamheter som handel, kontor, service, centrumverksamhet och veterinärsanläggning för sällskapsdjur. Syftet är också att möjliggöra en byggrättsvolym som bättre kan anpassas till efterfrågad etablering och till de i området redan rådande byggnadshöjderna och -volymerna.

2. Planeringsförutsättningar

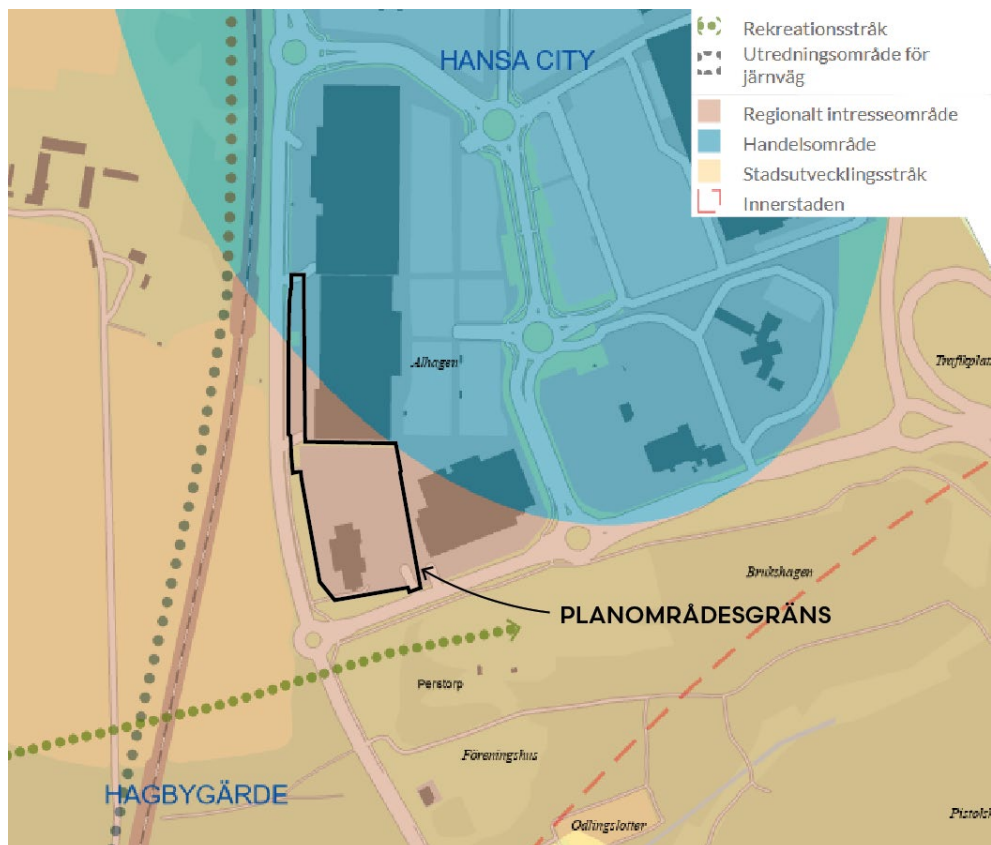
Planbeskrivningen ska innehålla en redovisning av planeringsförutsättningarna, det vill säga de förutsättningar på platsen och i omgivningarna som har haft betydelse för planens utformning och omfattning. Kommunen ska beskriva vilka värden och karaktärsdrag som kan ha betydelse för planen, men också vilka risker och utmaningar som behöver hanteras i planarbetet. Redovisningen ska också innehålla en sammanfattning av innehållet i de planeringsunderlag som använts och vilka slutsatser som varit relevanta för detaljplanens utformning och omfattning.

2.1 Kommunala planeringsförutsättningar

2.1.1 Översiktsplan

I gällande översiktsplan för Kalmar kommun från 2013 ingår planområdet och handelsområdet Hansa City i *Västra staden* och planområdet är markerat som regionalt intresseområde, gränsande till handelsområde direkt åt nordost och flankerat av utbredningsområde för järnväg till väster samt rekreationsstråk till söder. I översiktsplanen uttrycks en ambition om att Hansa City ska utvecklas till en sammanhängande stadsmiljö med Flygstaden.

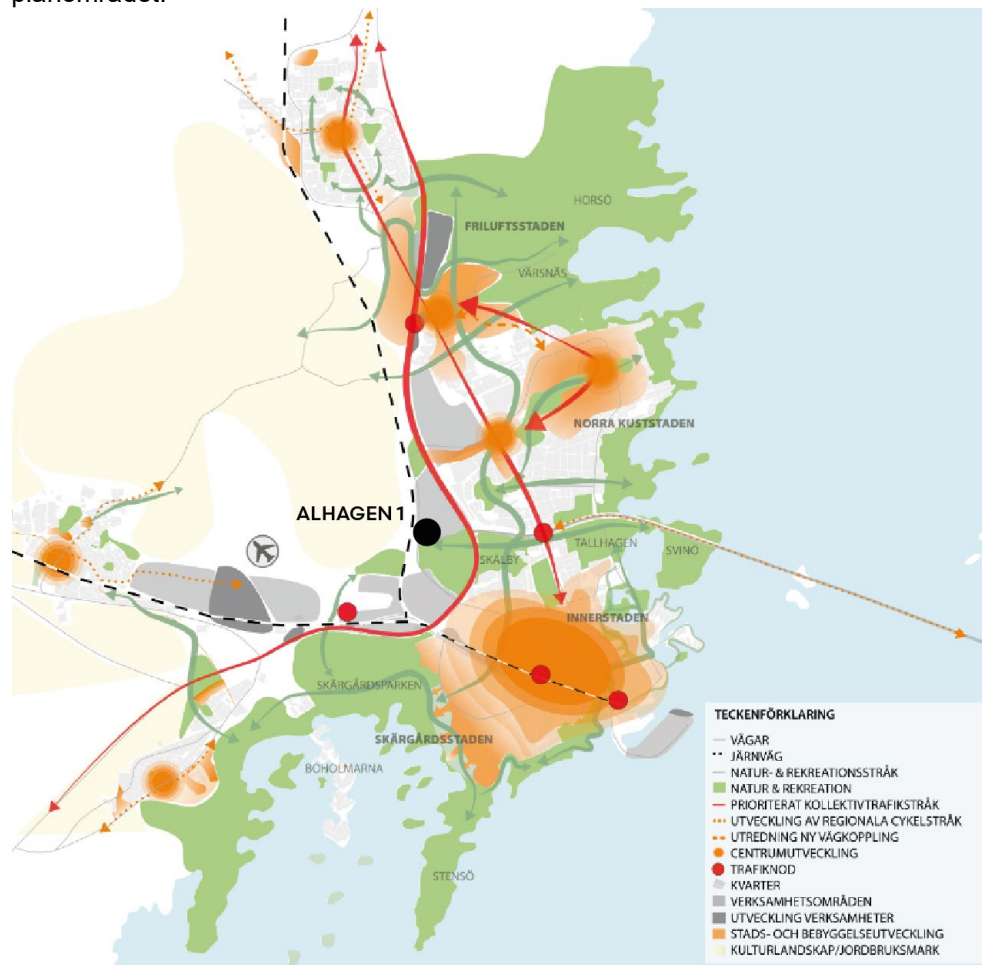
Föreslagen detaljplan bedöms överensstämma med gällande översiktsplan.



Utsnitt från gällande översiktsplan som visar planområdets läge.

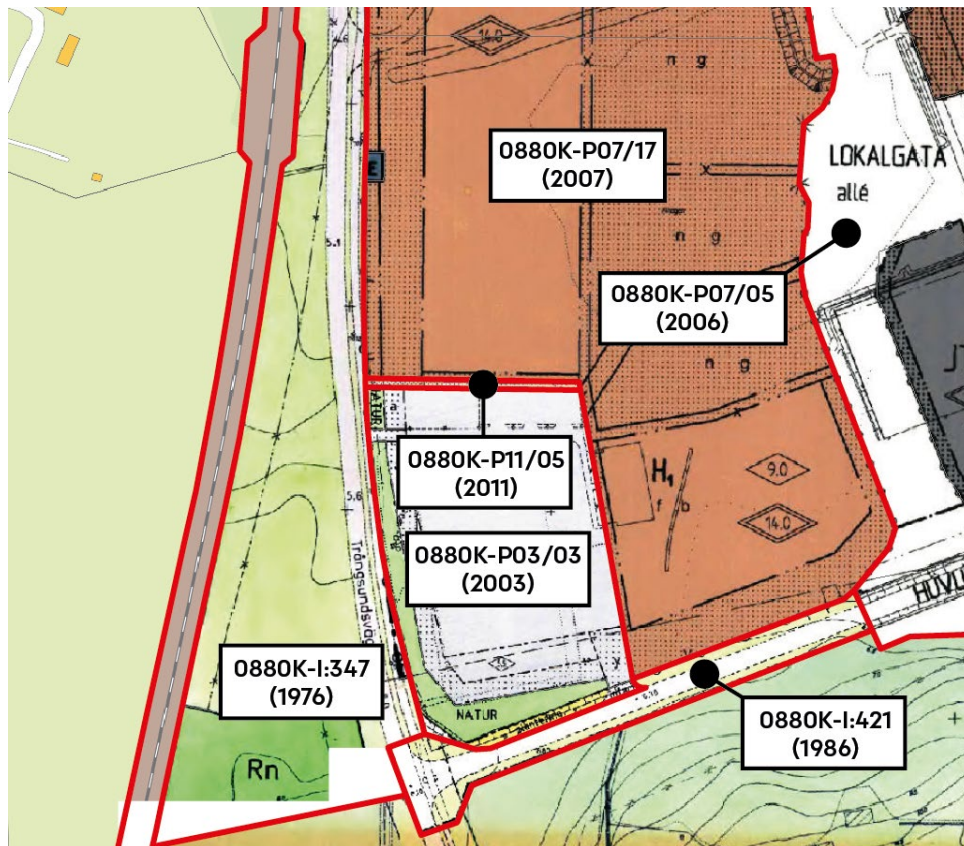
Kalmar kommun har arbetat fram en ny översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige den 19 juni. Översiktsplanen har överklagats tills förvaltningsrätten.

I den nya översiktsplanen är planområdet beläget inom Norra kuststaden, i ett verksamhetsområde gränsande med natur och rekreation till söder och översiktsplanen kan, efter antagande, antas medge liknande förutsättningar för planområdet.



Utsnitt från ny översiktsplan som visar planrådets läge inom Kalmar stad.

2.1.2 Gällande detaljplaner



Utsnitt från Kalmar kommuns karttjänst som visar en planmosaik av de gällande detaljplaner som omger planområdet.

Gällande detaljplaner inom planområdet är:

- | | |
|--------------|---|
| 0880K-P03/03 | Detaljplan för del av BILEN 3 och del av HAGBYGÅRDE 2:2, laga kraft 2003-06-16 |
| 0880K-P11/05 | Detaljplan för del av kvarteret Bilen 3, Söder om City Gross, Hansa City, laga kraft 2011-01-12 |
| 0880K-P07/17 | Detaljplan för del av kvarteret Bilen, Handelsområdet vid IKEA, laga kraft 2007-05-07 |

Angränsande detaljplaner är:

- | | |
|-------------|---|
| 0880K-I:347 | Förslag till ny och ändrad stadsplan för område vid KV. BILEN i Kalmar kommun, laga kraft 1976-03-25 |
| 0880K-I:421 | Förslag till ändrad stadsplan för område mellan Skälby trafikplats och Trångsundsvägen, laga kraft 1986-11-20 |

Fastigheten Alhagen 1 omfattas i dagsläget av detaljplan 0880K-P03/03 som för den bebyggbara marken endast tillåter industriverksamhet med en högsta nockhöjd om 5,5 respektive 7,5 meter med en placering om minst 8 meter från tomgräns, utan förbehåll avseende fastighetens exploateringsgrad.

Fastigheten Bilen 3 som är inom planområdet omfattas av detaljplan 0880K-P11/05 som tillåter Handel som användning med en parkeringsnorm. Planen begränsar exploatering med prickmark inom hela planområdet.

Detaljplan 0880K-P07/17 som omfattar övrig intilliggande bebyggelse tillåter handel med en högsta byggnadshöjd om 9 meter och högsta totalhöjd om 14

meter. Förutom att planen reglerar var byggnader får placeras finns ingen angivelse om exploateringsgrad.

2.1.3 Planbesked

Alhagen 1 beviljades planbesked av kommunstyrelsens planutskott den 15 december 2020, där tjänsteyttrandet hade ärendebeteckning KS 2020/0855.

I yttrandet till planbeskedet, ärendebeteckning SBK 2020-4824, ansåg man det lämpligt att påbörja ett detaljplanarbete för ändrad markanvändning från industri till handel, kontor och upplevelser, med en skiss på en samlad bruttoarea om 10 500 m² som grund.

2.1.4 Planprogram

I samband med att Hansa City planerades upprättades ett planprogram för handelsområdet 2006. Det aktuella planområdet ingår endast översiktligt i detta dokument, med riktlinjer avseende gestaltningen:

- området ska ges en sammanhållen karaktär genom att byggnadskropparna placeras utmed omgivande trafikleder,
- "baksidor" med inlastzoner döljs genom smala grönstråk,
- utformning av belysningen så att denna även bidrar till att skapa visuell upplevelse och sammanhållen helhetskaraktär,
- gemensamt skyltprogram.

2.2 Riksintressen

2.2.1 Trafikommunikation

Planområdet är beläget inom det inre influenssområdet med hänsyn till flyghinder för Kalmar Öland Airport, som är av riksintresse för anläggningar för trafikommunikation. Enligt Trafikverkets rapport "Riksintresseprecisering Kalmar flygplats" från 2014-02-25 innebär det en höjdbegränsning för byggnader inom planområdet med en högsta totalhöjd om +50,3 meter över havet.



Bildtsnitt från Trafikverkets rapport "Riksintresseprecisering Kalmar flygplats"

2.2.2 Totalförsvar

Kalmar Öland Airport är även ett riksintresse för totalförsvaret och planområdet är beläget inom dess påverkansområde för civil flygplats. Höga objekt inom påverkansområdet ska remitteras till Försvarsmakten. Höga objekt är objekt som är högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse och 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse.



Bildtsnitt från Försvarsmaktens riksintressekatalog "Riksintressen för totalförsvarets militära del I, Kalmar län 2023"

2.3 Miljökvalitetsnormer

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

2.3.1 Luft

Miljökvalitetsnormer (MKN) för luft omfattar kvävedioxid, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar (PM10 och PM2,5), arsenik, kadmium, nickel, bensen(a)pyren och ozon. I Kalmar mäts partikelhalter och kvävedioxid sedan år 2020. Mätningarna samordnas av Kalmar läns luftvårdsförbund enligt en gemensam kontrollstrategi för Kalmar läns kommuner. Mätningarna från år 2020 och 2021 visar att miljökvalitetsnormerna (gränsvärdena) inte överskrids för något utsläpp.

2.3.2 Vatten

Miljökvalitetsnormerna för vatten ställer krav på att vattenförekomster ska uppnå en viss kvalitet vid en viss tidpunkt. En vattenförekomst är en specifik vattensamling i naturen av en viss geografisk storlek, till exempel en sjö eller en vik. Grundkravet var tidigare att alla vattenförekomster skulle ha uppnått så kallad god status 2015. Det tidigare målet har bedömts tekniskt omöjligt att uppnå, därför har varje specifik vattenförekomst undantagsbeslut som innehåller senare tidpunkter för när god status ska uppnås.

Planområdet ligger inom Kalmar Vattens verksamhetsområde för dagvatten och omfattas därför av Kalmar Vattens dagvattennät. Enligt rubrik 2.7.1. ingår planområdet i Hagbygårdedämmets avrinningsområde, där dagvattnet renas innan det når recipienten Törnebybäcken som i sin tur mynnar i kustvattenförekomsten Västra sjön.

Törnebybäcken

Törnebybäcken har otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Vattenförekomsten ska uppnå God ekologisk status 2033 och God kemisk ytvattenstatus. Mindre stränga krav finns för bromerad difenyleter och kvicksilver. Törnebybäcken har otillfredsställande ekologisk status utifrån bedömning av fisk. Morfologiska förändringar, övergödning och förekomsten av miljögifter pekas ut som miljöproblem. Urban markanvändning (dagvatten), jordbruk och enskilda avlopp bedöms ha betydande påverkan när det gäller övergödningen. Törnebybäcken Uppnår ej god kemisk status. Halterna av kvicksilver, PBDE, nickel bens(a)pyren och PFAS överskrider gränsvärdena för ytvatten. Inom avrinningsområdet finns flygplats och flera brandövningsområden som har betydande påverkan genom utsläpp av bens(a)pyren och PFOS. En nedlagd deponi bedöms ha betydande påverkan genom utlakning av kadmium och bens(a)pyren, Förekomsten av kvicksilver och bromerade difenyletrar kommer ifrån främst ifrån långväga atmosfärisk deposition. Halterna för kvicksilver och bromerade difenyletrar överstigs i alla Sveriges ytvatten.

Västra sjön

För Västra sjön har kvalitetskraven God ekologisk status 2039 och God kemisk ytvattenstatus fastställts. Mindre stränga krav finns för bromerad difenyleter och kvicksilver. Västra sjön har otillfredsställande ekologisk status på grund av övergödning. Urban markanvändning (dagvatten), jordbruk och enskilda avlopp bedöms ha betydande påverkan när det gäller fosfor och kväve. Förbättrad dagvattenhantering i planeringen anges som en av åtgärderna som behöver genomföras för att uppnå miljökvalitetsnormen. Västra sjön uppnår ej god kemisk

status. Halterna av bromerad difenyleter och kvicksilver överstiger miljökvalitetsnormen. Dessa överskrids i alla Sveriges ytvatten och beror på långväga luftburen spridning och atmosfärisk deposition.

Kalmarkustens sandstensformation

Planområdet ligger ovanför grundvattenförekomsten Kalmarkustens sandstensformation. Kalmarkustens sandstensformation har otillfredsställande kemisk status och otillfredsställande kvantitativ status. Statusen beror på saltvatteninträngning i Blekinge län med höga halter av klorid som resultat. Kvalitetskraven är god kemisk grundvattenstatus och god kvantitativ status.

2.4 Fysisk miljö

2.4.1 Bebyggelse och omgivning

Inom planområdet finns idag en industribyggnad som ursprungligen nyttjades som postterminal men som idag används som lager maskinuthyrning. Byggnaden är orienterad i en norr-sydlig riktning och är placerad i fastighetens sydvästra hörn. Lagervolymen har lastkajer med skärmtak över på ömse långsidor och på södra kortsidan finns en vidbyggd, något lägre kontorsdel i ett plan.

Fastigheten är helt omgärdad med ett cirka två meter högt stängsel krönt med taggtråd och med stolpar i metall

Utanför planområdet domineras omkringliggande bebyggelse helt av handelsområdets stora hallbyggnader med plåtfasad i norr och öster. Deras respektive tomter är generellt inte inhägnade.

Söder planområdet och Ölandsleden finns ett par mindre ekonomibygnader med rödmålade träfasader och tak av korrugerad svart plåt. De står på en fastighet som är omgärdad av ett lägre stängsel med trästolpar.

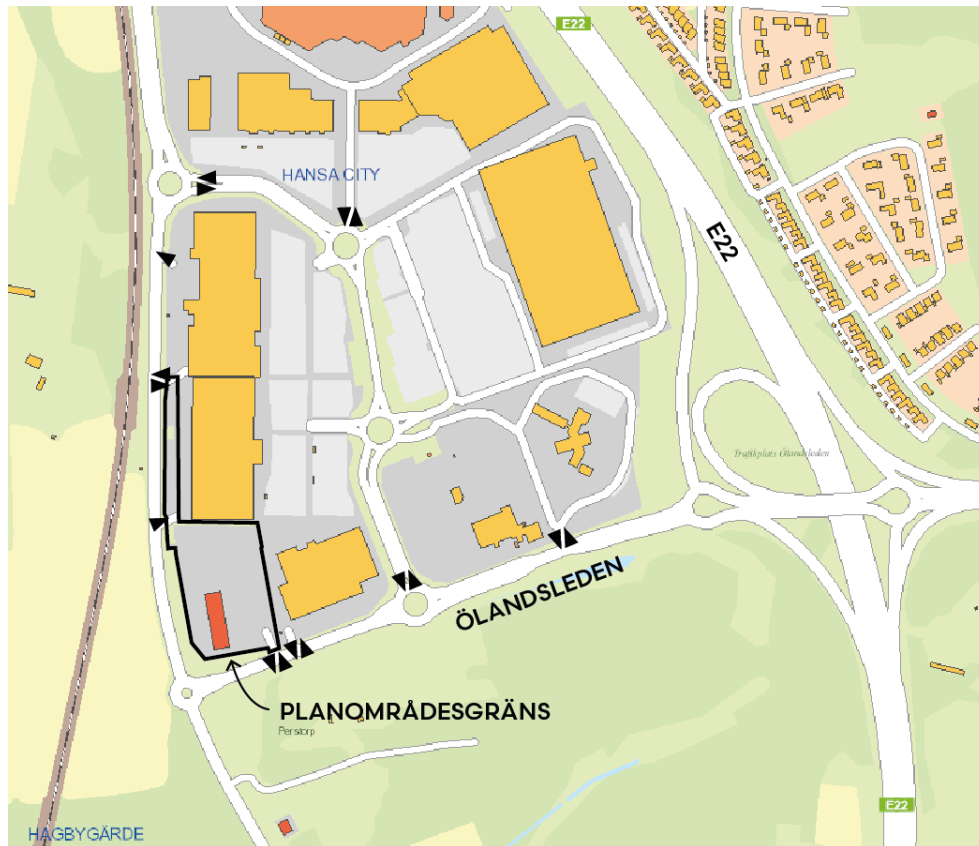
2.4.2 Service

Planområdet ligger inom handelsområdet Hansa City och har således flertalet större och mindre affärer inom sällanköpshandeln samt en större dagligvarubutik inom omedelbart avstånd. Restauranger finns både inom handelsområdet och vid den intilliggande rastplatsen väster om E22, som även rymmer drivmedelsstation och elbilsladdare.

Söder om planområdet finns en brukshundsklubb som nås från Trångsundsvägen.

Då planområdet är beläget inom ett område som är en tydlig målpunkt för bilburna besökare och närmsta bostadsområde är beläget på andra sidan om E22, cirka 800 meter österut, är utbudet av annan samhällsservice som vård, skola, omsorg, rekreation och lek begränsat.

2.5 Trafik



Planområde, gatunamn och in- och utfarter överlagrade på Kalmar kommuns Informationskarta.

2.5.1 Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt i anslutning till planområdet. I nord-sydlig riktning löper det en huvudcykelväg parallellt med Trångsundsvägen, med direkt förbindelse med planområdet, till Gastens idrottsplats och vid Trafikplats Berga över E22 i norr, till Erik Dahlbergs väg i söder som sedan fortsätter in till Kvarnholmen och till flygplatsen och vidare till Smedby i väst. I östlig följer en GC-väg Ölandsleden via GC-bro över E22 till Skälby gård. GC-vägarna förgrenar sig via övergångsställen vid rondeller in i handelsområdet och planområdet nås även från nordöst via handelsplatsens parkeringar och sedan över en GC-bro över E22 som når Djurängen och vidare.

2.5.2 Kollektivtrafik

I anslutning till planområdet finns två busshållplatser, Hansa City som ligger cirka 250 meter åt nordost (fågelvägen) från planområdets gräns och som trafikeras av linje 106 (Kalmar C-Färjestaden) och 405 (Kalmar C-Norrleden), samt Fölehagsvägen cirka 450 meter söder om planområdesgränsen och som trafikeras av linje 106, 402 (Kalmar-Kalmar Öland Airport-Smedby) samt 405.

2.5.3 Motortrafik och transporter

Bilburna besökare kommer till handelsområdet Hansa området och planområdet via infarter från Trångsundsvägen i norr och söder, samt via Ölandsleden i öster. Norr om Bilan 3 löper en räddningsväg parallellt med områdesgränsen, invid

grannbyggnadens söderfasad, som är skyltad med C2 Förbud mot trafik med fordon.

Verksamheterna i norr angör med transporter och personaltrafik från Trångsundsvägen som har enkelritade in- och utfarter. Norr om Alhagen 3 finns en in- och utfart som nyttjas främst av Bauhaus transporter.

Inom planområdet södra del finns idag en in- och utfart mot Ölandsleden som brukas för fastighetens behov. Den står idag inte i förbindelse med besöksparkeringarna inom handelsområdet. Mot Trångsundsvägen finns också en äldre in- och utfart som inte längre är i bruk för tidigare Poståkeriets personalparkering. Öster om planområdet ansluter även intilliggande affärers in- och utfarter för personalparkering och varumottag.

2.6 Sociala förutsättningar

2.6.1 Samvaro

Planområdet och dess närområde mellan E22 och järnvägen innehåller idag inga bostäder utan personer inom området är antingen på genomresa, är anställda eller besökare till de verksamheter som verkar inom området.

Som del av handelsområdet är möjligheterna till samvaro inom eller i närheten av planområdet i dagsläget begränsade.

Huvuddelen av samvaron inom handelsområdet kan idag antas ske inom ramen för restaurangbesök, antingen vid någon av de fristående restauranger som finns inom området eller vid någon restaurang tillhörande någon av de större handelsverksamheterna. Det finns inga direkta mötesplatser för dem som inte önskar eller har möjligheten att spendera pengar.

I mitten av handelsområdet har Bauhaus ställt upp utelekredskap som gungor och rutschkanor i förevisningssyfte och även om det teoretiskt är möjligt att använda dessa som lekplats inbjuder inte makadamunderlaget till lek utan är snarare direkt olämpligt.

2.6.2 Mobilitet

Det finns goda möjligheter att ta sig till området såväl via gång- och cykelvägnätet såsom med kollektivtrafik. Dock innebär områdets lokalisering i stadens utkant, separerat från huvuddelen av tätortens boende genom fysiskt avstånd samt av E22, och verksamheternas art, att det främst attraherar en bilburen publik. Den fysiska miljön är optimerad för att det ska vara enkelt att hitta en parkeringsplats för att sedan besöka handelslokalen.

Närmsta busshållplatsen, Hansa City, nås med buss 405 som trafikerar Kalmar C-Hansa City-Norrliden-Kalmar C och omvänt. Vardagar går dessa linjer i huvudsak var 10:e minut i vardera riktningen, med reducerad sommartrafik. På helger går de i 20-minuterstrafik, undantaget lördagsför- och eftermiddagar då de går var 10 minut. Dessutom trafikerar hållplatsen av linje 106 Kalmar C-Färjestaden med halvtimmestrafik på vardagar och timmestrafik på helger.

Busshållplatsen är belägen i mitten av handelsområdet, har vind- och väderskydd och cykelställ åt båda riktningarna samt är tillgänglighetsanpassade med vit kantlinje och ledstråk. Väntyten är väl separerad från gång- och cykelvägen som löper bakom respektive hållplats.

På grund av verksamheternas natur och området avstånd till bostadsområden och skolor förväntas barn inte röra sig ensamma inom området i någon större utsträckning.

2.6.3 Trygghet

Som ett i princip renodlat handelsområde besöks området i huvudsak under sällanvaruhandelns öppettider mellan klockan 10 och 19 eller 20, medan dagligvaruhandeln och restauranger attraherar besökare under sina öppettider som kan sträcka sig från klockan 07 till 22. Utanför dessa timmar kan även viss varutransport till verksamheterna ske, men i stort är området då stängt och tomt.

Området har tydliga baksidor med varumottag som vänder sig utåt från området med inaktiva fasader som i huvudsak är utförda utan fönster. Dessa otrygghetsfaktorer bedöms till viss del kompenseras av de vältrafikerade vägar som omgärdar området.

Gång och cykelvägar är separerade från bilvägarna med gräsytor med välmarkerade övergångsställen vid rondellerna, som bidrar till att sänka bilisternas hastighet. Gång- och cykelpassager över in- och utfarter för inlastning är uppmärskade för att få en bättre utformning ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. De anvisade övergångsställena är också belägna på relativt stort avstånd från varandra och, beroende på start- och målpunkt, inte alltid på genaste vägen varför cyklister och fotgängare kan tänkas använda och korsa vägar och vägområden som inte är avsedda för detta.

2.7 Natur och miljö

2.7.1 Dagvatten

Kalmar kommuns VA-policy (Vatten och avlopp – tematiskt tillägg till översiktsplanen, antagen av kommunfullmäktige 2016-01-25) fastslår att dagvatten ska ses som en resurs i samhällsplaneringen och att det ska tas om hand om på ett lämpligt sätt ur såväl estetiska, biologiska samt säkerhetsmässiga perspektiv.

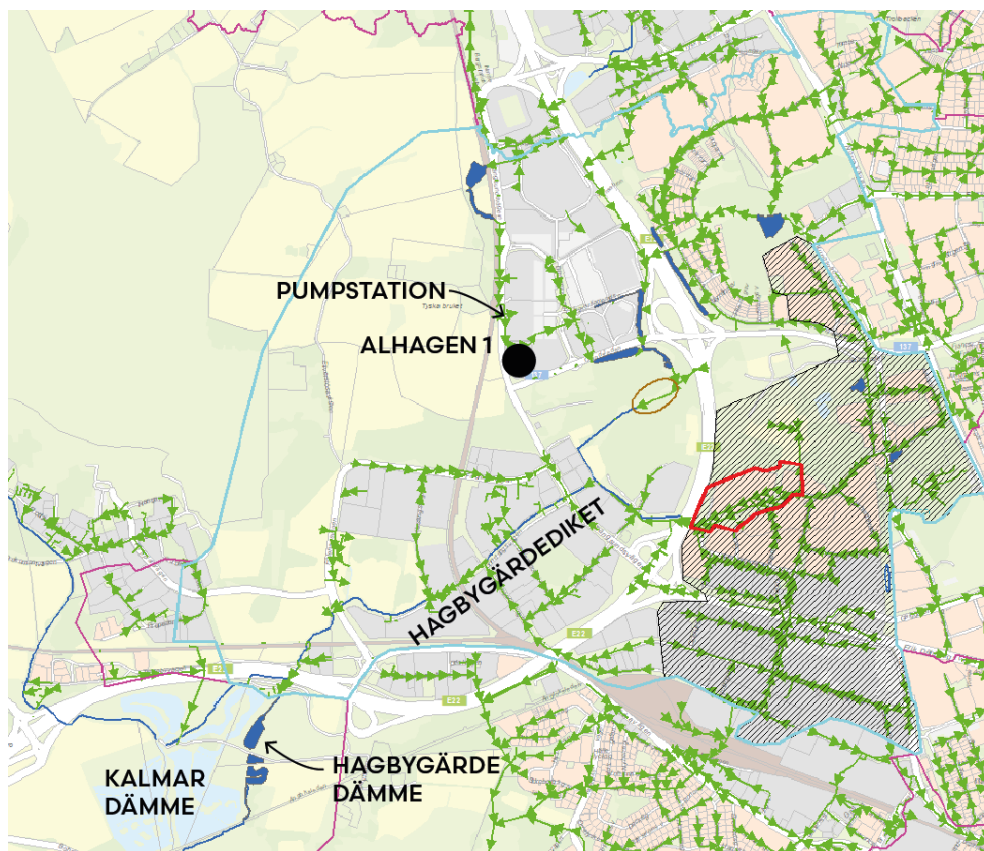
Fastigheten är belägen inom Kalmar Vattens verksamhetsområde för dagvatten och fastigheten är därmed ansluten till deras dagvattennät. Dagvatten som faller inom fastigheten har därför olika sätt som det kan tas om hand på. Antingen via infiltration lokalt inom fastigheten (eller intilliggande naturmark utanför fastigheten) eller genom att det leds vidare genom det kommunala dagvattennätet. Om en större andel av dagvattnet tas om hand inom fastigheten minskas således belastningen på det kommunala nätet.

I samband med att 0880K-P07/17 "Detaljplan för kvarteret Bilén, Handelsområdet vid IKEA" (laga kraft 2007-07-07) togs fram genomfördes det enligt tillhörande planbeskrivning omfattande dagvattenutredningar som resulterade i åtgärder med syfte att förhindra marköversvämningar och avlasta dagvattensystemet vid Oxhagen. Utjämningsmagasin anlades i handelsområdets sydöstra del för att jämna ut flödet som avvattnas till Hagbygårdediket som i sin tur mynnar i Västra sjön vid kusten till söder via recipienten Törnebybäcken. Norr om aktuellt planområde anlades också en pumpstation för att pumpa dagvatten från norra delen av handelsområdet till tidigare nämnda utjämningsmagasin.

Sedan 2012 renas vattnet i Hagbygårdediket genom att det leds via det anlagda Hagbygårdedämnet alldeles öster om Kalmar Dämme. Enligt "PM Dagvatten Bergkristallen" som togs fram i samband med detaljplan 2020-6076 "Detaljplan för Bergkristallen 2, Topasen 1, del av Oxhagen 2:1 m. fl." (laga kraft 2021-05-05) måste vatten från Hagbygårdediket pumpas till dämnet på grund av höjdskillnader,

varför kapacitetsbrist gör att endast 70% av årsavrinningen kan tas om hand, medan övrigt bräddas och leds direkt till Törnebybäcken. Ytterligare utjämningsmagasin planeras men det konstateras att ytterligare fördröjning av dagvattnet inom dämmets avrinningsområde på 651 hektar ger ett jämnare flöde till pumpstationen vilket resulterar i att en större andel av årsavrinningen kan tas om hand.

Om mängden hårdgjord yta inte ökar mer än marginellt och tillåten användning inom planområdet är snarlik antas belastningen på dagvattennätet vara på marginalen oförändrad och därmed inte drabba nätets kapacitet. Idag uppgår hårdgjorda ytor inom planområdet till 11 290 kvm (uppmätt på flygfoto) av planområdets totala 15 600 kvm, eller drygt 72%. Utgångspunkten vid genomförandet bör vara att andelen hårdgjorda ytor inte ökar för mycket jämfört med idag.



Karta från "PM Dagvatten Bergkristallen" med pålagd text. Turkos linje är avrinningsområdet. Blå linje öppna diken, blå yta dammar. Brun ellips visar var ytterligare utjämningsmagasin planeras. Gröna linjer med pilar är dagvattenkultvertar med flödesriktning. Skraffering och röd markering hör till detaljplanen för Bergkristallen m.fl.

Enligt Kalmar kommuns policydokument "Riktlinjer för oljeavskiljare i Kalmar kommun" ska nyanlagda, hårdgjorda parkeringsytor utanför vattenskyddsområde förses med oljeavskiljare om de rymmer fler än 50 personbilar.

Parkeringsplatser som exempelvis utförs gräsarmerade så att dagvattnet kan infiltreras på en biologiskt aktiv yta kan antas borträknas från det gränsvärde om 50 personbilar som anges i oljeavskiljningsriktlinjerna.

2.7.2 Natur- och grönområden

Längs planområdets norra gräns sträcker sig idag en rad planterade träd som en skärm mot grannbyggnadens söderfasad. Mellan trädplanteringen, som skulle kunna beskrivas som en allé, och fasaden löper en räddningsväg i öst-västlig

riktning. Trädalléer omfattas normalt av biotopskydd men i Naturvårdsverkets informationsbilaga "Beskrivning och vägledning för biotopen Allé i bilaga 1 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m." framgår det att en sådan allé, för att åtnjuta biotopskydd, till övervägande del ska utgöras av vuxna träd och att "vuxna träd" avser träd som mäter minst 20 cm i diameter i brösthöjd eller har uppnått en ålder om 30 år.

Information om när träden planterades saknas men de ser förhållandevis späda ut, med en diameter under 20 cm i brösthöjd, samtidigt som detaljplanen som möjliggjorde byggnaden som de flankerar vann laga kraft 2007-05-07, varför bedömningen är att de inte omfattas av biotopskydd.



Skärmskott från Google Streetview visandes raden med planterade träd. Skärmskott till vänster är fotograferat i juni 2022, till höger september 2009. Notera planteringsstöden i högra bilden vilket antyder att träden är relativt nyplanterade.

Söder om planområdet finns Skälbystråket som i Kalmar kommuns grönstrukturplan från 2010 pekas ut som den tydligaste tvärförbindelsen från Svinö vid kusten till Tjuvbackarna i väster. Det föreslås utvecklas med trafiksäker korsning över Trångsundsvägen, dock ett par hundra meter söder om planområdet.

Inom Skälbystråket finns brukshundsklubb och koloniområde som är angivet som ett rekreationsstråk i översiktsplan för Kalmar kommun från 2013.

Väster om planområdet, mellan fastigheten och järnvägen, finns åkermark där det förefaller odlas vall för ensilage.

2.8 Geoteknik

Enligt SGUs jordartskarta består planområdet samt intilliggande fastigheter av sandig morän, postglacial silt och postglacial finlera. Vidare bedöms området med sandig morän ha medelhög genomsläpplighet medan övriga jordarter ha låg. Det skattade jorddjupet till berg anges till 10-20 meter.

I yttrandet till planbeskedet menades det finnas goda möjligheter för grundläggning eftersom området i sin sydvästra del redan idag är bebyggt men att ny bebyggelse bör föregås av en detaljerad geoteknisk undersökning, varför sådan bör utföras till tekniskt samråd.

2.9 Tekniska förutsättningar

Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för dricks-, spill- och dagvatten. Kommunala VA-, och fjärrvärmeledningar löper i ett stråk på

fastighetens norra del. I nuvarande plan finns inget u-område varför det i planbeskedet uppmanas att i ny detaljplan skydda ledningarna med ledningsrätt.

2.10 Hälsa och säkerhet

2.10.1 Risk för olyckor

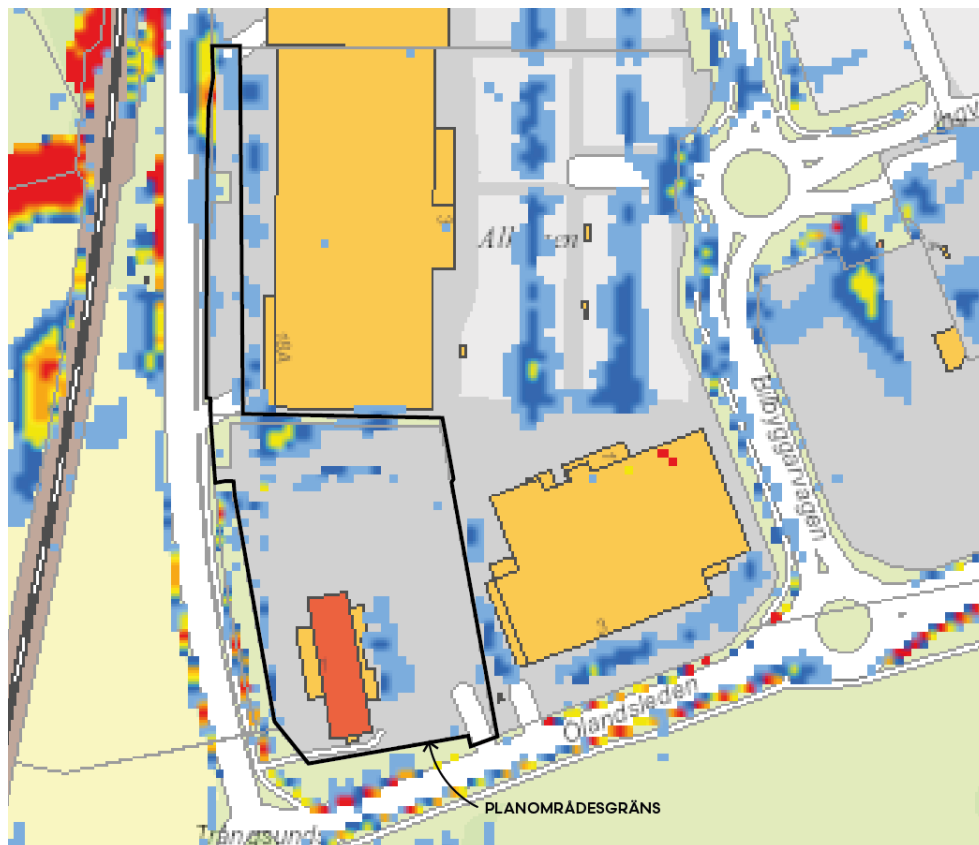
I planbeskrivning till detaljplan för kvarteret Bilen (0880K-P07/17) anges det att den riskutredning som genomfördes i syfte att samlat behandla riskerna för kv. Bilen avseende farligt gods-transporter på Stångådalsbanan (järnväg väster om planområdet) visade på att risknivån var låg. Eftersom järnvägen lokalt går i nord-nordostlig riktning är byggrätterna i den detaljplanen närmre järnvägen än vad som är möjligt för byggrätterna inom aktuellt planområde.

Gång- och cykelvägar korsar in- och utfarter för verksamheternas varumottag vilket kan utgöra en risk vid bristande uppmärksamhet. Markeringar har förstärkts för att öka trafiksäkerheten vid korsningar. I planbeskedet står det även att *"Norra sidan av Trångsundsvägen saknar gc-väg, varför fastigheten angörs av oskyddade trafikanter från gc-väg längs Trång-sundsvägen."* Det antas vara norra sidan av Ölandsleden som avses och bristen på GC-väg åt nordost innebär att cyklister som kommer söderifrån längs Trångsundsvägen idag saknar lagliga möjligheter att ta sig in på handelsplatsen utan att ta stora omvägar runt antingen den östra eller norra grannbyggnaden vilket riskerar att uppmuntra till farliga överfarter och brytande mot infartsförbud.

2.10.2 Risk för översvämning

Planområdet ligger, enligt grundkartan, 5-6 meter över havsnivån, varför det bedöms vara liten risk för översvämning med hänsyn till framtida havsnivåhöjning.

Den stora andelen hårdgjorda ytor inom plan- och handelsområdet gör dock att området riskerar översvämning vid skyfall. Utöver översvämningsrisken bedöms den stora andelen hårdgjorda ytor och de stora byggnadsvolymerorna även bidra till periodvis förekommande hårda vindbyar och värmeböljor.



Utsnitt från den kommunala skyfallskarteringen för 100-årsregn.

Enligt kommunens skyfallskarteringar ansamlas vattenmängder i huvudsak i planområdets utkant eller utanför detta. I planområdets inre delar finns framförallt två lågpunkter där vattenmassor riskerar att ansamlas, ett alldeles i norra delen av planområdet och ett precis öster om befintlig byggnad. Den norra ansamlingen kommer att behöva hanteras eller avledas för att inte riskera att skada nya byggnader inom planområdet eller befintliga byggnader utom det samma. Ansamlingen invid befintlig byggnad beror på att byggnaden är utförd med en nedsänkt lastkaj som utgör en konstgjord lågpunkt och vid genomförandet förväntas denna lågpunkt att utgå varför vattenmassorna istället kommer att fördelas ut över närliggande markytor.

Vattenmassorna kan hanteras exempelvis genom ökad möjlighet för vattnet att infiltrera inom befintligt planområde, genom att avrinning sker till intilliggande grönytor eller att olika former av fördröjningsdammar eller -magasin utförs inom planområdet för senare infiltration eller bortledning genom dagvattennätet.

Grönytan omedelbart söder om planområdet, norr om Ölandsleden, är något mer låglänt än planområdet och är utdikat längs med gränsen mot vägnätet och kan därför utgöra en värdefull yta för dagvattnets möjlighet att infiltrera vid skyfall.

2.10.3 Markmiljö

Enligt Länsstyrelsens EBH-karta, som visar misstänkta eller konstaterade förorenade område, finns ingen konstaterad eller misstänkt förorening inom planområdet. EBH-databasen anger huruvida en verksamhet som kan ha gett upphov till föroreningar finns eller har funnits på fastigheten.

Enligt planbeskrivningen till för planområdet nu gällande detaljplan 0880K-P03/03 fanns innan Poståkeriets lokaler (befintlig byggnad) uppfördes en fotbollsplan och

tillhörande parkeringsplatser inom planområdet. Angränsande fotbollsplanen, som nyttjades av kommunen och Volvo, fanns en idrottshall som tillhörde Volvofabriken. Volvoverken i Kalmar invigdes 1974 och enligt Lantmäteriets historiska ortofoton i karttjänsten *Min karta* nyttjades marken innan dess som odlingsmark.

Laboratorieanalysen av jordprover som tagits under planarbetet (se avsnitt 6.9.2.) visar att inga prover överskrider riktvärdena för mindre känslig markanvändning, MKM.

2.10.4 Radon

Enligt Kalmar kommuns Öppna geodata-portal ligger planområdet inom "normalriskområde: 10-50 kBq/m³ jordluft"

3. Beskrivning av detaljplanen/ planförslaget

För att skapa bättre förståelse för detaljplanen ska planbeskrivningen innehålla en redovisning av detaljplanens huvuddrag, samt de överväganden som legat till grund för detaljplanens utformning. Även prövningar enligt annan lagstiftning som genomförts under detaljplaneprocessen ska redovisas.

3.1 Bakgrund

Planförslaget syftar till att genomföra en markanvändningsförändring på fastigheten från industri till en blandning av handel, kontor, service och centrumbebyggelse. Enligt illustrationsplanen finns det skisser på byggnader/lokaler med en total byggnadsarea på cirka 5180 kvadratmeter inom fastigheten Alhagen 1.

I den norra delen av Alhagen 1 beskrivs en byggnad i ett plan som avsedd för volymhandel. I den södra delen planeras en byggnad i två våningar med sammansatta byggnadskroppar, vilken är avsedd för samhällsservice med en inriktning på veterinärklinik för husdjur.

Enligt den översiktsplan som fastställdes 2013 och den nya översiktsplanen som antog av Kommunfullmäktige under sommaren 2023 men som är överklagad ingår fastigheten i Västra staden och är belägen i handelscentrumet Hansa City. Målet är att skapa en sammanhängande stadsmiljö tillsammans med Flygstaden och kulturlandskapet.

Nuvarande lokaler på fastigheten Alhagen 1 är specialbyggda för Poståkeriet men har de senaste åren hyrts ut till företaget Hyreslandslaget, som hyr ut entreprenadmaskiner och verktyg.

Placeringen av fastigheten intill Ölandsleden och Trångsundsvägen, samt dess hörntomtspacering, innebär krav på trafiksäkerhet vid angöring och logistik samt krav på god gestaltning, för att skapa en visuell entré och en logisk avslutning av handelsområdet.

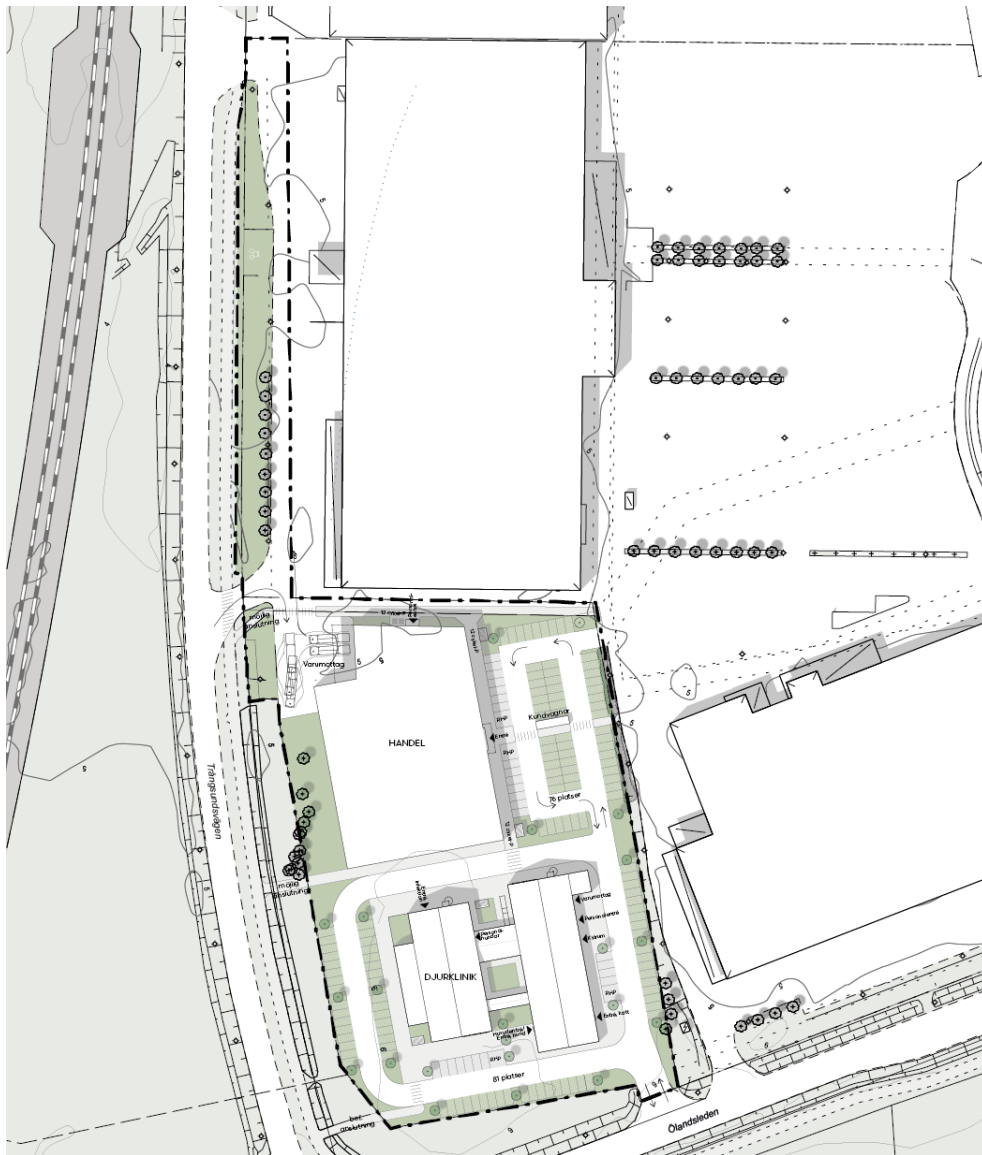
Tidigare har ett positivt planbesked utfärdats och beslut om att påbörja detaljplanearbete togs i Kommunstyrelsens planutskott den 27 november 2020. Sedan dess har arbetet fortsatt och den 10 mars 2023 tog kommunstyrelsens planutskott beslut om ett föravtal inför exploatering av fastigheten Alhagen 1.

3.2 Hela detaljplanen

Inom området Kv. Alhagen och Kv. Bilen finns ett antal detaljplaner som sträcker sig från Guldfågeln Arena i norr till IKEA i söder. Det gemensamma för området är dess storskaliga struktur och gradvisa förändring av verksamheter, vilket återspeglas i konverteringen av detaljplanerna från rena kontors-, lager- och industriverksamheter till handel och centrumfunktioner.

Trots att fastigheterna klart kan identifieras inom samma utvecklingsområde, tillåts de stora handelsvolymerna en utbredning och byggnadshöjd som skiljer sig avsevärt från den betydligt lägre höjden som idag medges för Alhagen 1 och del av Bilen 3.

Genom att skapa en ny plan för Alhagen 1, del av Alhagen 3 och Bilen 3 kan en mer enhetlig behandling av volymer och verksamheter skapas, vilket är i linje med det mål som eftersträvas enligt översiktsplanen. För att säkerställa tillfart till norra delen av Alhagen 1 planläggs markreservat för gemensamhetsanläggning på del av Alhagen 3.



Illustrationsplanen som visar möjlig utveckling av planförslaget.

3.2.1 Planområdet

Fastigheten Alhagen 1, som förvärvades av PoE Fastigheter år 2022, är belägen i handelsområdet Hansa City sydvästra del. Planområdet omges av grönområden som ägs av kommunen i väster och söder som i sin tur till Trångsundsvägen i väst och Ölandsleden i söder. Bortom Trångsundsvägen finns i väst ett öppet odlingslandskap och söder om Ölandsleden når man rekreations- och grönområdet Skälby. Två större, befintliga volymhandelsbyggnader (Stadium/Lager 157 och Jula/City Gross) och kundparkeringsytor ligger i anslutning till planområdets norra och östra delar.

Den totala fastighetsarean för Alhagen 1 är 14 992 kvm och på tomten finns en befintlig byggnad på 1180 kvm som uppfördes för tidigare Poståkeriets räkning. Enligt planförslaget kommer den befintliga byggnaden att rivas för att möjliggöra en mer effektiv bebyggelse som bättre anpassas till områdets topologi och verksamhetsinriktning.

Fastighetsägaren för Alhagen 1 har undersökt möjligheterna att bygga om och utöka den befintliga byggnaden. Dessa undersökningar visade dock att det skulle innebära funktionella svårigheter och stora rivnings- och återuppbyggnadsinsatser som motverkar hållbarhetstanken. Det bedömdes vara mer framkomligt att uppnå samtida miljö-, klimat- och hållbarhetskrav genom uppförande av nya byggnader som är utformade att möta dessa krav från början.

Utöver Alhagen 1 ingår även ett skifte av fastigheten Bilen 3 i planområdet. Detta skifte ligger som ett L, vridet 90 grader medurs, runt Alhagen 1 norra gräns och nordvästra hörn och omfattar 610 kvm av Bilen 3.

För att säkerställa möjlig infart i norra delen till fastigheterna Bilen 3 och Alhagen 1 är del av Alhagen 3 inkluderad i planområdet och planläggs med markreservat för gemensamhetsanläggning. Alhagen 3 planläggs även med befintliga användningar och bestämmelser. Planbestämmelse om störningsskydd tas bort eftersom planförslaget enbart hanterar vägbanan och störningsskyddet gäller främst vid bebyggelsen där lossning och tomgångsskörning främst sker. Även planbestämmelse om mark och vegetation där planen anger planering av träd tas bort i planförslaget eftersom bestämmelsen baseras på en illustrationsbild som inte går att hitta idagslaget.

Totalt omfattar planområdet 18 242 kvm.



Flygfoto med fastighetsindelning i och omkring planområdet. Utöver Alhagen 1 ingår det skifte av Bilen 3 som gränsar till både Alhagen 1 och Alhagen 3 i planområdet.

Med ett nytt planförslag kan fastigheten utnyttjas på ett effektivt sätt med bibehållen logistik och trafiklösningar. Dessutom kan synergimöjligheter utnyttjas i samband med anslutningen till det befintliga handelsområdet.

3.2.2 Ny bebyggelse

Det nya projektet innebär uppförandet av två separata byggnadsblock inom fastigheten Alhagen 1 med olika funktioner och inriktningar. Den norra delen av fastigheten närmast handelsområdet är tänkt att rymma en byggnad för volymhandel, med en utformning som påminner om och smälter in med de befintliga grannbyggnaderna. Detta ger en naturlig kundangöring och parkeringsmöjligheter direkt i anslutning till de etablerade områdena. Varumottag och inlastning kommer att ske i det nordvästra hörnet av fastigheten, där liknande logistik redan är etablerad.

På den södra delen av fastigheten planeras det för uppförandet av en byggnad bestående av olika byggnadskroppar som planeras att användas av en veterinärmottagning. Denna byggnad kommer att gestaltas på ett organiskt sätt som harmoniserar med verksamhetens etablerade profil, och passar väl in med de befintliga byggnaderna i sydöstra delen av området. Dessutom ligger byggnaden nära naturområdet söderut, vilket också kommer att speglas i utformningen.

Övriga delar av fastigheten består dels av kundparkering och parkering för anställda enligt kommunens parkeringstal, samt naturmark och viss vegetation längs Trångsundsvägen. Sammantaget ger projektet en väl avvägd planering med hänsyn till både funktion och estetik.

3.2.3 Trafik och angöring

På Alhagen 1 finns idag en huvudinfart från Ölandsleden som planeras att bevaras för in- och utfart. Handels- och veterinärparkeringen står i förbindelse med varandra med gemensam in- och utfart söderut mot Ölandsleden.

Parkering för såväl bilar som cyklar ska uppfylla det p-tal som anges för respektive verksamhetstyp i kommunens riktlinjer för parkering i Kalmar kommun (antagen av kommunfullmäktige 2016-06-20).

I nordvästra hörnet av planområdet finns en befintlig, enkelriktad infart till norra bebyggelsen. Infarten används främst för inlast till verksamheterna i byggnaderna. Den befintliga infarten och körbanan planläggs med en markreservation för gemensamhetsanläggning för att möjliggöra infart för varutransporter, sophantering och liknande till den norra handelsbyggnaden inom Alhagen 1 och Bilen 3. Utfart sker via grannfastighetens utfart, belägen drygt 150 meter norrut inom Alhagen 1.

En befintlig huvudcykelväg längs Trångsundsvägen löper parallellt med fastigheten och kommer att bevaras i sin nuvarande form. Från denna GC-väg finns det möjlighet för nya anslutningar för kommunikation att skapas till fastigheten och vidare in till handelsområdet, se bilaga illustrationsplan. Idag saknas dock finansiering eller konkreta planer för annat än dagens befintliga anslutningar, utan det är just en framtida möjlighet.

3.3 Genomförandetid

Genomförandetiden är 60 månader (vilket motsvarar 5 år) från den dag planen fått laga kraft. Fastighetsägarna har under planens genomförandetid en garanterad byggrätt i enlighet med planen. Om planen ersätts med en ny, ändras eller upphävs under genomförandetiden kan fastighetsägarna ha rätt till ersättning av kommunen.

3.4 Allmän plats

Den begränsade del av planområdet som omfattar allmän plats består idag av naturmark eller av en igenvuxen infart inom kvartersmark. Allmän plats inom planområdet utgörs vid antagande uteslutande av naturmark som sås med gräs lika intilliggande naturmarksytor utanför planområdet.

3.5 Kvartersmark

Förslaget är att använda kvartersmarken enligt de ändamål som specificeras i plankartan, med en möjlig utformning som presenteras i illustrationsplanen.

Inom kvartersmarken planeras det för cykel- och bilparkering för både besökare och anställda. Cykelparkeringar kan utformas väderskyddade under skärmtak eller likande för högre mobilitetspoäng och även kundvagnsparkering i den norra delen av fastigheten utförs väderskyddade med fristående skärmtak inom parkeringsområdet. Handelsbyggnaden i norr, som förväntas ha en stor godsmängd, kommer att ha en separat lastningsområde för varor, avfall och liknande som nås via befintlig infart för varutransporter till grannfastigheten.

För att avgränsa området från angränsande fastigheter föreslås planteringar eller lägre fysiska barriärer, men ingen stängsling. Belysningsarmaturer kommer att installeras på kvartersmarken i anslutning till gator, gång- och cykelstråk, parkering, varumottag och byggnader enligt behov.

Körbar mark och gång- och cykelstråk kommer att anläggas med hårdgjorda material, men med maximal genomsläpplighet och med gräsytor mellan nödvändiga kommunikationsvägar för ytterligare permeabilitet. Parkeringsplatser föreslås sektioneras och ramas in genom plantering av mindre träd för dagvattenfördröjning och förbättrat mikroklimat.

4. Motiv till detaljplanens regleringar

I planbeskrivningen ska kommunen motivera varje bestämmelse som finns i plankartan. Planbestämmelserna ska vara tydligt motiverade utifrån planens syfte och funktion, samt Plan- och bygglag (2010:900) 2 kap.

4.1 Motiv till regleringar

4.1.1 ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS



Naturområde

I planområdets nordvästra hörn, intill infarten mot Trångsundsvägen, utförs en remsa naturmark vid tidigare, numera obrukad infart och en kort sträcka längre norrut för att förhindra att annan in- eller utfart än den befintliga tillskapas. Viss marginal mot befintlig infart lämnas för att tillåta att denna vid behov kan breddas eller utvecklas på annat sätt.

4.1.2 ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK



Centrum

Fastighetens läge invid en huvudinfart till handelsområdet innebär att en mängd olika verksamheter av olika storlekar kan vara aktuella för fastigheten. Centrum möjliggör att mindre verksamheter med olika användningar simultant kan rymmas inom samma fastighet och därmed förstärka och utveckla handelsområdets sydvästra del i enlighet med planens syfte.



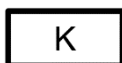
Handel

På Alhagen 3 för att efterlikna det som är planlagt idag. Alhagen 1 norra del bedöms i huvudsak nyttjas till detaljhandel varför bestämmelsen är aktuell där utöver de blandade handelsverksamheter som ingår i C. Bestämmelsen H stärker handeln i Hansa Citys sydvästra del i enlighet med planens syfte.



Pumpstation

Säkerställer yta för den befintliga pumpstationen.



Kontor

För att möjliggöra en diversifierad användning vid infarten till handelsområdet ges bokstaven K som möjliggör kontor utöver av den komplementära art som ingår i C. Det utvecklar sydvästra delen av handelsområdet i enlighet med planens syfte.

L₁

Djursjukhus

Som första byggnad att nås vid infart till planområdet föreslås en veterinäranläggning eller djursjukhus för sällskapsdjur, i enlighet med planens syfte.

R

Besöksanläggningar

Besöksanläggningar tillåts för planområdets norra byggrätt för att möjliggöra exempelvis verksamheter inom idrott och rekreation som inte är förknippade med större publiksiffror, så som trampolinhall, lekland eller liknande.

Z

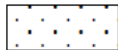
Verksamheter

Söder om planområdet finns Hagbygårde industriområde och för att möjliggöra vissa synergieffekter föreslås verksamheter med begränsad omgivningspåverkan kunna rymmas inom fastigheten.

4.1.3 EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Inga särskilda egenskapsbestämmelser för allmän platsmark.

4.1.4 EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK



Marken får inte förses med byggnad.

Längs planområdets östra gräns skapas ett fyra meter brett område som inte får förses med byggnad för att undvika att framtida byggnader placeras för nära befintlig bebyggelse. Längs planområdets södra och västra gräns görs området 10 meter brett för att säkerställa att volymerna uppförs indragna från omkringliggande vägar, lika befintliga byggnader i närområdet.

h₁

Högsta nockhöjd är 21 meter över angivet nollplan

En nockhöjd om 21 meter ovan nollplanet RH 2000 möjliggör verksamheter med höga krav på takhöjd som trampolinparker, höglager eller verksamheter med måttliga krav på takhöjd i flera plan som handel eller djursjukhus.

u₁

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Två väst-östliga markreservat skapas för att säkra ledningsrätter för ledningar som idag är oskyddade och möjliggöra framtida etableringar. Ett reservat föreslås i norra delen av planområdet och ett i planområdets mitt.

b₁

Minst 20% av markytan inom användningsområdet ska utformas genomsläpplig för infiltration av dagvatten och får in hårdgöras med annat än gräsarmerad betong eller annan genomsläpplig markbeläggning.

Förbättrar förutsättningarna för dagvattnet att infiltreras inom planområdet. Parkeringsplatser som utförs gräsarmerade eller på annat sätt infiltrerande kan borträknas från kravet om oljeavskiljare för avgående dagvatten enligt kommunens policy för oljeavskiljare.

e₁

Största byggnadsarea är 50 % av fastighetsarean inom användningsområdet.

Begränsar byggnation till lämplig exploateringsgrad med hänsyn till planens syfte.

g₁

Markreservat för gemensamhetsanläggning

För att säkerställa möjligheten till in- och utfarter till Alhagen 1 och Bilen 3.

⊔ ○ ⊕

Utfartförbud

För att säkerställa att inga fler in- och ufarter förläggs mot naturområdet.

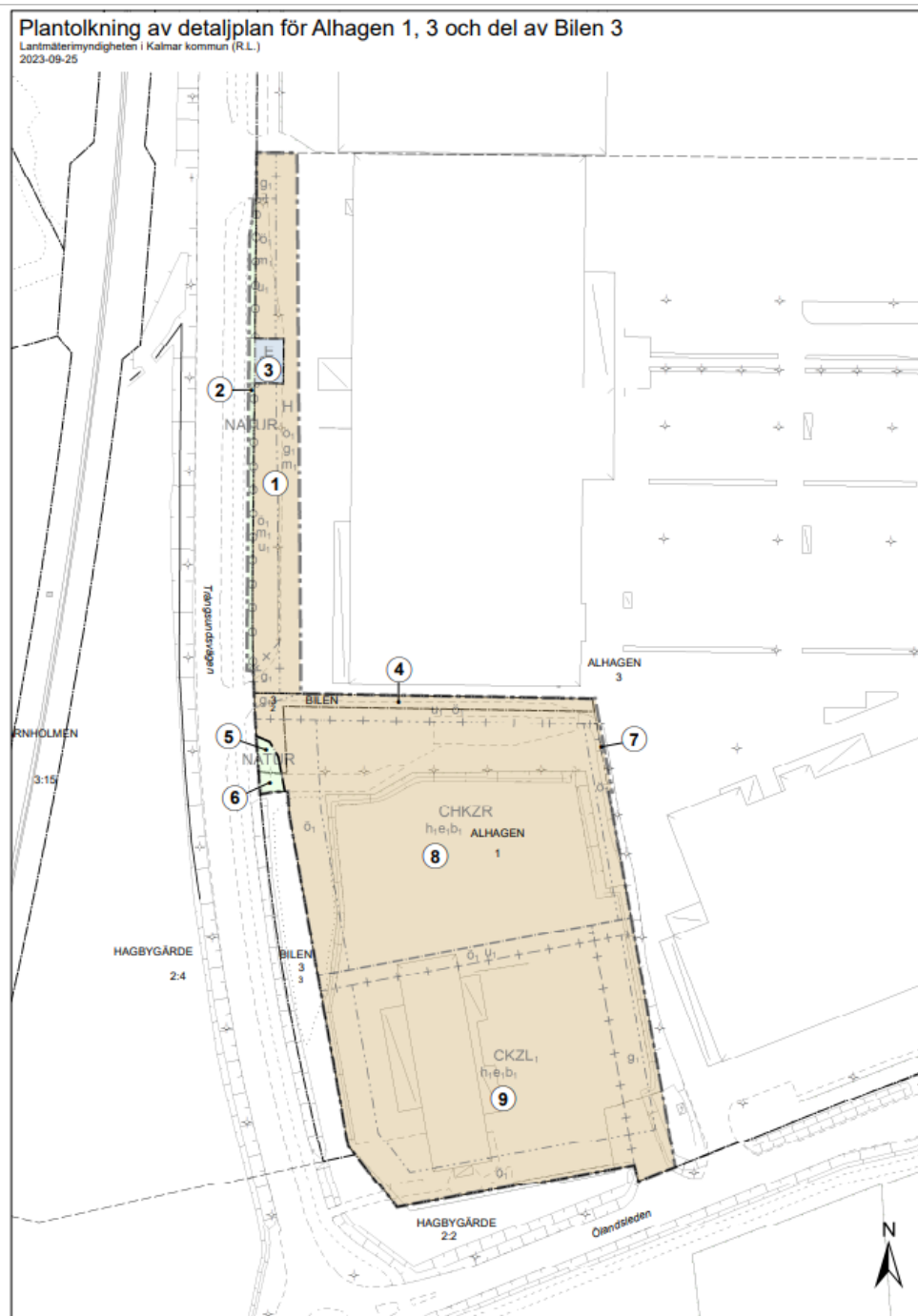
5. Genomförandefrågor

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt. Det ska förutom en beskrivning av hur genomförandet ska gå till även framgå vilka konsekvenser som detaljplanens genomförande medför för de berörda fastighetsägarna och andra som berörs av planen.

5.1 Fastighetsrättsliga frågor

De fastighetsrättsliga ändringarna beskrivs per fastighet och rättighet. Förändringarna framgår av tabell och karta nedan.

Fastighet	Fastighetsrättsliga konsekvenser
Bilen 3	Från Bilen 3 ska område 4 överföras till Alhagen 1. Till Bilen 3 ska område 6 överföras från Alhagen 1.
Alhagen 3	På g-område inom figur 1 ska gemensamhetsanläggning för in- och utfartsväg bildas.
Alhagen 1	Till Alhagen 1 ska område 4 överföras från Bilen 3. Från Alhagen 1 ska område 6 överföras till Bilen 3. Från Alhagen 1 kan område 4, 7, 8 och 9 avstyckas till flera fastigheter. Nya ledningsrätter ska bildas för u-områden inom Alhagen 1 eller dess blivande styckningslotter. På g-område inom figur 9 ska gemensamhetsanläggning för in- och utfartsväg bildas.



2023-09-25

Områdesfigur	Areal, kvm	Nuvarande fastighet	Mark enligt detaljplaneförslag
1	2227	Alhagen 3	H
2	258	Hagbygårde 2:4	Natur
3	126	Hagbygårde 2:4	E
4	547	Bilen 3	CHKZR
5	63	Bilen 3	Natur
6	45	Alhagen 1	Natur
7	30	Alhagen 3	CHKZR
8	7468	Alhagen 1	CHKZR
9	7478	Alhagen 1	CKZL

OBS! Arealuppgifterna är ungefärliga.

Fastighetsregleringarna genomförs i första hand med överenskommelse om fastighetsreglering mellan fastighetsägarna som grund. Detsamma gäller

inrättande av gemensamhetsanläggningar. Ansökan om lantmäteriförrättning görs hos Lantmäterimyndigheten i Kalmar kommun.

5.1.1 Fastighetsindelingsbestämmelser

Kommunen bedömer att det inte krävs fastighetsindelingsbestämmelser för att kunna genomföra detaljplanen. Om behov uppstår, kan fastighetsindelingsbestämmelser införas senare genom ändring av detaljplan.

5.1.2 Gemensamhetsanläggning

Nya gemensamhetsanläggningar för in- och utfarter behöver bildas för att säkerställa tillgång till handelsområdet i Alhagen 1 och Bilen 3. En gemensamhetsanläggning ska förläggas norrut över Alhagen 3 då varutransporter måste använda denna väg. De passager som kommer att krävas över nuvarande Bilen 3 kommer att hanteras genom att berörd mark överläts till Alhagen 1. Detaljer för marköverlåtelse kommer att specificeras i ett exploateringsavtal enligt rubrik 5.4.1.

Den andra gemensamhetsanläggningen är för att säkerställa in- och utfart för personal och kunder mellan den blivande norra fastigheten och Ölandsleden.



Illustration över vilka områden som behöver säkras via gemensamhetsanläggning. Fastigheten Alhagen markerat med Grönt, Bilen 3 är markerad med blått och Alhagen 3 med orange.

5.1.3 Rättigheter

U-områden skapas för att säkerställa utrymme för allmänna underjordiska ledningar. Inom områdena får varken byggnation ske eller plantering av sådant vars rötter kan komma att skada ledningarna. U-område har lagts in på plankartan, inom u-området kan ledningsrätt eller servitut bildas. Ledningsägarna ansvarar för att ansöka om ledningsrätt/servitut.

5.2 Mark- och utrymmesförvärv

Kommunen avser att överföra del av kommunalt ägda Bilan 3 om cirka 547 kvm till den privat ägda Alhagen 1 genom fastighetsreglering. Samtidigt övergår cirka 45 kvm av Alhagen 1 till Bilan 3 och planläggs som natur.

Kalmar Vatten förlägger ledningar i det norra U-området, som i sin helhet kommer att vara beläget inom fastigheten Alhagen 1 efter reglering, parallellt och intill den norra planområdesgränsen.

Kalmar Energi förlägger ledningar i U-området som ligger mitten av Alhagen 1.

5.3 Ekonomiska frågor

5.3.1 Planekonomisk bedömning

Kommunen avser att teckna exploateringsavtal med ägaren till Alhagen 1. Avtalet tas upp för beslut i samband med att detaljplanen antas.

5.3.2 Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Detaljplanens genomförande väntas ej medföra några ekonomiska kostnader för kommunen. Del av fastigheten Alhagen 1 som överläts till kommunen enligt punkt 5.2, gör detta utan ersättning och blir naturmark.

Kommunens försäljning av del av Bilan 3 enligt punkt 5.2 genererar intäkter till kommunen. Dessa överlåtelse specificeras i kommande exploateringsavtal.

5.3.3 Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Fastighetsägaren för Alhagen 1 väntas få kostnader för:

- Detaljplan och tillhörande utredningar
- Ersättning för marköverföring
- Lantmäteriförrättning vid fastighetsreglering vid marköverföring samt bildande av ledningsrätt
- Kostnader för flytt av vatten- och avloppsledningar samt fjärrvärmeledning
- Eventuella utökade anslutningsavgifter
- Rivnings- och saneringskostnader
- Uppförande av gemensamhetsanläggning

Fastighetsägaren för Alhagen 1 väntas få intäkter för:

- Ökade hyresintäkter i och med utökad byggrätt som möjliggör fler uthyrbara kvadratmeter
- Ökade hyresintäkter i och med att planen tillåter verksamheter med högre hyresnivåer

- Högre fastighetsvärde avseende möjlighet till högre avkastning på fastigheten enligt ovanstående två punkter
- Högre fastighetsvärde i och med större yta genom markförvärv av Bilen 3

Fastighetsägaren för Alhagen 3 kan få eventuella kostnader vid uppförande av gemensamhetsanläggning.

Kommunen väntas få intäkter vid en eventuell försäljning av del av Bilen 3

5.3.4 Ekonomiska konsekvenser för rättighetshavare

Rättighetshavare förväntas inte få ekonomiska konsekvenser eftersom de kostnader som uppstår för flytt av ledningar inom planområdet ska bäras av den enskilde fastighetsägaren för Alhagen 1.

5.3.5 Planavgift

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

5.4 Organisatoriska frågor

5.4.1 Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal är ett avtal mellan en kommun och en exploatör/privat fastighetsägare om genomförandet av en detaljplan på mark som inte ägs av kommunen.

Kommunen avser att teckna exploateringsavtal med exploatören/ägaren till fastigheten Alhagen 1. Avtalet ska reglera genomförandet av detaljplanen, såsom vilka fastighetsbildningsåtgärder som ska göras, ansvar och kostnader för ledningsflyttar, reglering av åtgärder på allmän platsmark med mera.

Kommunen avser att överföra del av Bilen 3 som planläggs som kvartersmark till fastighetsägare till Alhagen 1. Exploatören har rätt att bilda gemensamhetsanläggning med Alhagen 3 enligt detaljplanen. Se mer under kapitlet 5.1 fastighetsrättsliga frågor.

Kommunen bekostar inte några åtgärder i och med exploateringsavtalet och detaljplanen. Exploatören står för kostnader för åtgärder som är till nytta för eller krävs för att genomföra detaljplanen. Detta innefattar bland annat:

- Flytt av allmänna ledningar
- Marköverföringar och lantmäteriförrättning
- Fastighetsbildning

Exploateringsavtal tecknas i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal.

5.5 Tekniska frågor

5.5.1 Tekniska åtgärder

Detaljprojektering av el, tele, bredband och fjärrvärme genomförs av ansvarigt bolag tillsammans med exploatören. Flytt av ledningar inom kvartersmark bekostas av exploatören.

Allmänna ledningar inom kvartersmark planläggs med underjordiska ledningar.

Behovet av brandpostnät kommer att utredas i samband med genomförandet enligt gällande rutin och policy för brandposter.

5.5.2 Utbyggnad av vatten och avlopp

Det kommunala vatten- och avloppsnetet är utbyggt i anslutning till planområdet.

6. Konsekvenser

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa detaljplanens konsekvenser.

6.1 Fastigheter och rättigheter

Se avsnitt 5.1. för Lantmäteriets frågor.

6.2 Riksintresse

6.2.1 Trafikcommunication

Planförslaget medger en högsta nockhöjd om +21,0 meter över nollplanet i RH 2000, vilket är väl under vad Trafikverket tillåter inom flygplatsens inre influenssområde med hänsyn till flyghinder om +50,3 meter över havet. Några konsekvenser för riksintresset för trafikcommunication föreligger därmed inte.

6.2.2 Totalförsvaret

Planförslaget ligger inom påverkansområde civil flygplats och inom sammanhållen bebyggelse, för vilken Försvarmakten tillåter en högsta höjd på byggnad om 45 meter. Byggnader inom planförslaget blir som högst cirka 16 meter (över mark), varför det inte föreligger några konsekvenser för riksintresset för totalförsvaret.

6.3 Miljö kvalitetsnormer

6.3.1 Luft

Planförslaget innebär förvisso att mängden trafik inom planområdet borde öka jämfört med idag men då främst avseende lättare personbilstrafik. Sådan kan antas ha högre krav på avgasrening än de lastbilar som trafikerade fastigheten under Poståkeriets verksamhet eller de anläggningsmaskiner för uthyrning som idag ryms inom området. Oavsett är den relativa trafikmängden som kan komma att trafikera planområdet begränsad kontra de volymer som redan idag trafikerar omkringliggande fastigheter inom handelsområdet, varför någon betydande ökning av luftföroreningar inte är att vänta.

6.3.2 Vatten

Planområdet ligger inom Törnebybäckens och Västra sjöns avrinningsområden samt ovan grundvattentäkten Kalmarkustens sandstensformation, som alla idag har problem med den status de ska uppnå enligt miljö kvalitetsnormerna.

För att inte riskera att försämra den kemiska eller ekologiska statusen för recipienterna är det viktigt att säkerställa att eventuella föroreningar inte förs vidare från planområdet till vattenförekomsterna med dagvattnet. Dagvatten bör i första hand tas om hand lokalt inom planområdet genom infiltration, varför det är av stor vikt att markytan i så stor utsträckning utförs permeabel.

Hagbygärdedämnet, som renar vattnet som förs vidare via dagvattennätet från planområdet, har en begränsad kapacitet avseende större vattenflöden eftersom vattnet behöver pumpas till dämnet. I den mån dagvatten förs vidare från planområdet bör detta därför fördröjas för att utgående vattenflöde ska vara lågt och jämnt för att inte riskera att vattnet bräddas förbi dämnet och orenat nå recipienterna nedströms.

Detaljplanens genomförande bedöms inte påverka miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsterna i negativ riktning eftersom planområdet idag redan är exploaterat och hårdgjort i motsvarande omfattning.

6.4 Fysisk miljö

6.4.1 Bebyggelse och omgivning

Förutom att befintlig byggnad inom planområdet behöver rivras i samband med att planen genomförs förväntas inga konsekvenser för den lokala bebyggelsen.

6.4.2 Service

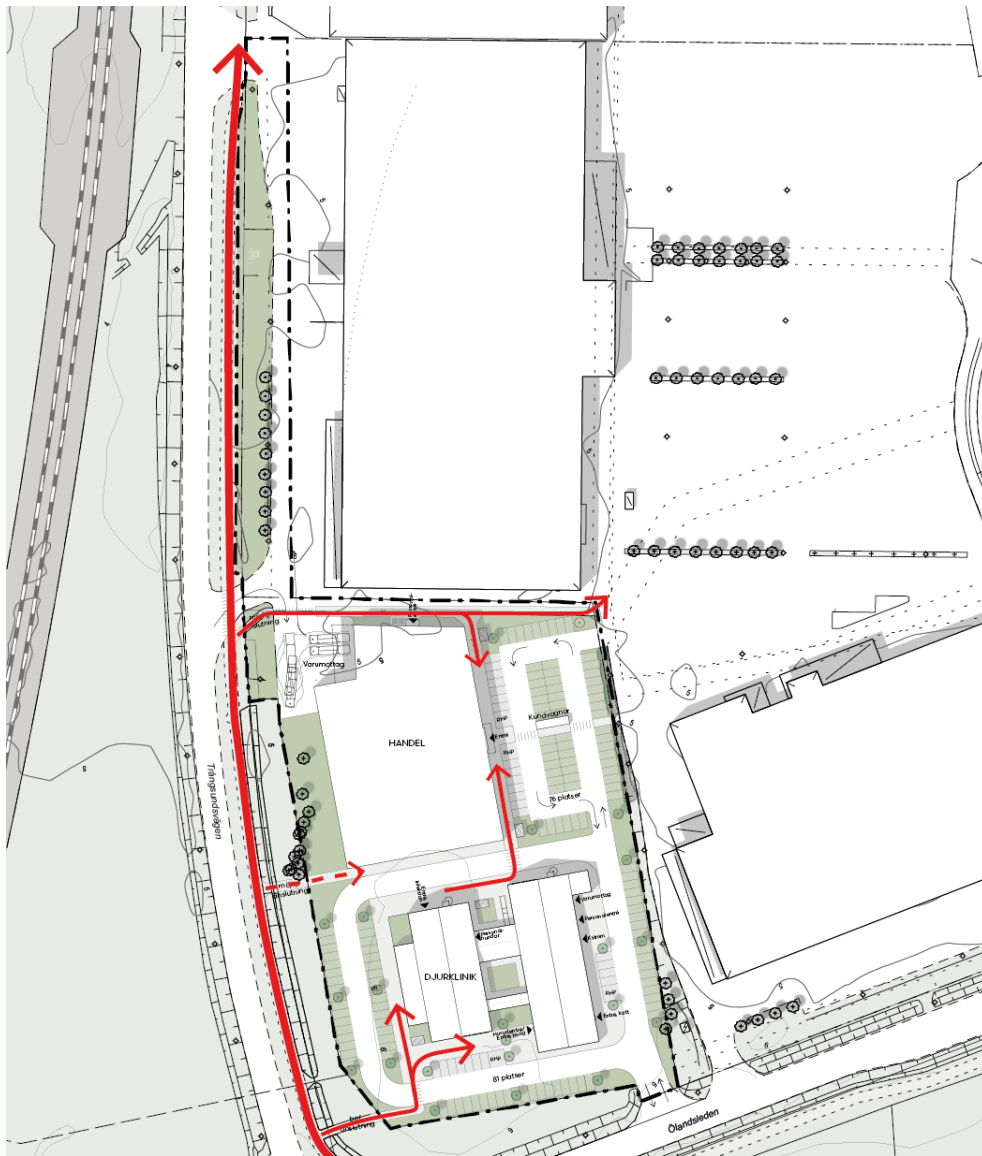
Idag rymmer planförslaget en uthyrningsverksamhet för anläggnings- och entreprenadmaskiner. I och med planförslagets genomförande kommer denna verksamhet att utvecklas och ersättas med en veterinärklinik och handel eller annan verksamhet som är förenlig med planförslaget. Utbudet av service bör sammantaget därmed öka.

6.5 Trafik

6.5.1 Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafik avses att utvecklas och förbättras i och med planförslagets genomförande. Den främsta förbättrande åtgärden består i att nuvarande stängsling runt fastigheten Alhagen 1 avlägsnas i samband med att mer utåtriktade verksamheter utan stöldbegärlig materiel som förvaras utomhus på fastigheten etableras. Detta innebär att gång- och cykeltrafikanter kommer att kunna röra sig tvärs över planområdet istället för att behöva kringgå det som idag.

Huvudsaklig kommunikation förväntas att fortsätta ske i nord-sydlig riktning längs befintlig huvudcykelväg parallell med Trångsundsvägen, där befintlig anslutning mellan cykelvägen och planområdet utgör den främsta entrén för fotgängare och cyklister till planområdet. I planområdets norra del planeras en förbindelse in i planområdet och vidare mot det större handelsområdet. En framtida, tredje tvärförbindelse i planområdets mitt är möjlig men i dagsläget ofinansierad.



Utsnitt från illustration över huvudsaklig kommunikation över gång- och cykelvägar i nord-sydlig riktning samt förgreningar in i planområdet och vidare. Streckad pil anger möjlig kommunikation in i planområdet som det saknas kommunal finansiering för.

6.5.2 Kollektivtrafik

Planförslaget bedöms öka antalet resenärer med kollektivtrafiken till området i och med den ändring i exploatering och verksamhetstyper som det innebär. Kontra antalet besökare som redan idag reser till handelsområdet bör genomfört planförslag dock endast innebära en marginell ökning av antalet resenärer.

6.5.3 Motortrafik

Motortrafiken inom planområdet kommer att öka i och med genomfört planförslag, framförallt avseende persontransporter med personbil. Besökare djur- och handelsområdet kommer att använda befintlig in- och utfart mot Ölandsleden. Antalet trafikanter kommer öka marginellt och bedöms inte påverka omgivande vägar.

6.5.4 Transporter

Behovet av transporter till och från fastigheterna bör öka i och med att planförslaget genomförs. Djurkliniken bedöms endast generera små tillkommande transporter medan behovet av transporter till den norra delen av planområdet helt beror på vilken typ av verksamhet som etableras där. Relativt befintlig transportmängd förväntas ökningen oavsett vara måttlig.

6.6 Sociala konsekvenser

6.6.1 Samvaro

Med planförslaget införs möjligheten att etablera centrumverksamheter och besöksanläggningar vilket skapar förutsättningar för en verksamhetsmix som bättre främjar samvaro inom närområdet än idag. Genom att tillåta besöksanläggningar möjliggörs tillförande av nya målpunkter för fritidsaktiviteter och rekreation i närområdet som idag saknas, exempelvis en trampolinpark eller lekland.

Utomhusmiljön utförs med mer växtlighet än vad som är vedertaget inom handelsområdet för att göra den mer inbjudande för spontana sociala interaktioner. Någon ren rekreations- eller samvaroyta som exempelvis en lekplats föreslås dock inte.

6.6.2 Mobilitet

Planförslaget påverkar inte närområdets förutsättningar för mobilitet i någon större utsträckning än att möjliggöra en mer direkt rörelse för cyklister och fotgängare från sydväst mot nordost över fastigheten.

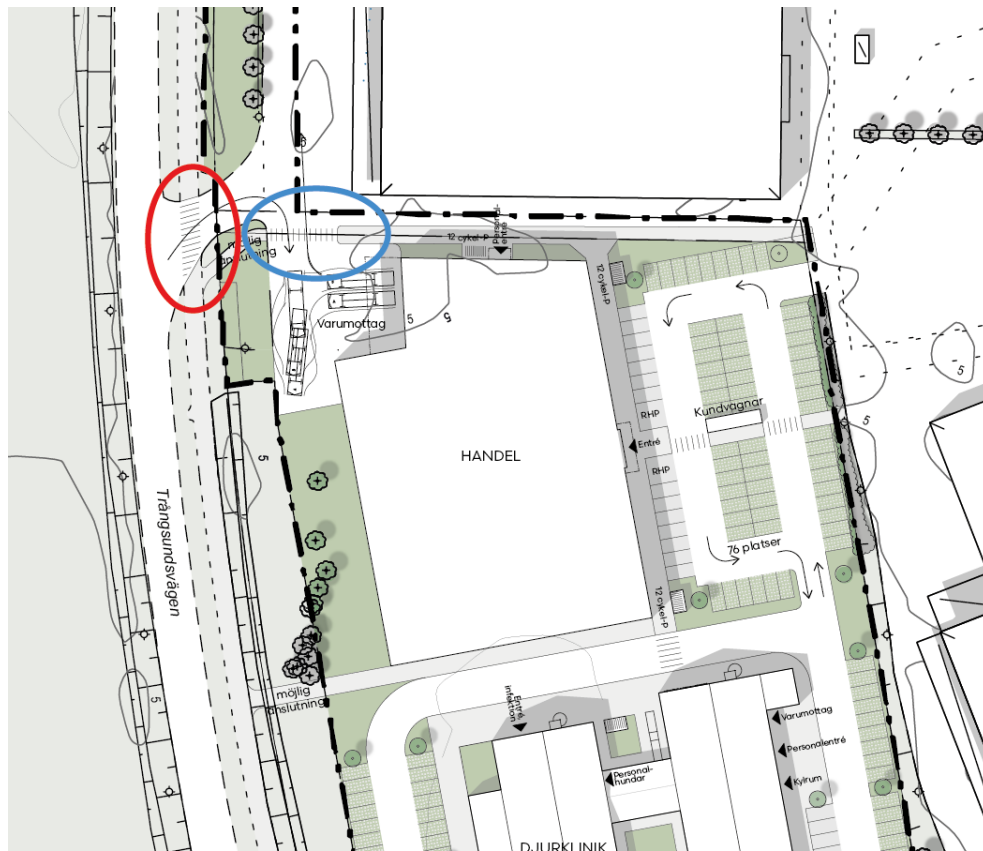
Lokalt inom planområdet bör olika initiativ för att underlätta bilfria kommunikationer tas i genomförandet. Dessa initiativ kan bland annat vara att erbjuda väderskyddade cykelparkeringar i närheten av entréer, möjligheter för elcykelladdning och logiska kommunikationer inom fastigheten för fotgängare och cyklister.

6.6.3 Trygghet

Planförslaget förväntas påverka upplevd och faktisk trygghet i närområdet starkt i positiv bemärkelse. Idag är planområdet beläget på en tydlig baksida i hörnet av handelsområdet eftersom omkringliggande handelsbyggnader är vända in mot parkeringsplatserna i handelsområdets centrum. Tillägget av en djurklinik, som dessutom förväntas vara bemannad dygnet runt, tillsammans med ökade möjligheter att röra sig igenom området med borttagande av befintligt stängsel, kommer att öka rörligheten och uppsikten över området markant. Det kommer även bidra med ökad trygghet för de som färdas längs gång- och cykelvägarna längs med Trångsundsvägen.

Ett problem avseende trygghet som finns redan idag och där särskild hänsyn bör tas vid genomförandet är gång- och cykelsituationen vid infarten till varumottaget till grannfastighet och planerad handelsbyggnad. Idag har huvudcykelvägen bredvid Trångsundsvägen markerats i sin överfart vid infarten till grannfastighetens varumottag (röd ellips i bild nedan). Markeringar har förstärkts för att öka trafiksäkerheten men kan fortfarande utgöra en risk vid bristande uppmärksamhet. Idag används också räddningsvägen söder om grannbyggnaden som GC-väg vilket den inte är avsedd för, varför önskemål har funnits om att etablera en GC-väg parallellt med denna på planerat u-område.

Denna tvärförbindelse kommer oundvikligen att korsa infarten till varumottag för planerad handelsbyggnad (blå ellips i bilden) varför även denna korsning bör utformas med särskild hänsyn.



Korsningar GC-väg och infarter för lastbilar som kräver särskild hänsyn vid utformning. Röd är befintlig medan blå är tillkommande.

Utöver ökad trygghet på platsen ökar även tryggheten för djurägare i regionen i den mån att en för ändamålet byggd djurklinik ökar tillgängligheten till kvalificerad vård av husdjur för invånare i hela regionen.

6.7 Natur och miljö

6.7.1 Strategisk miljöbedömning

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

6.7.2 Ställningstagande om betydande miljöpåverkan enligt 4 kap. 33 b § plan- och bygglagen (2010:900)

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

6.7.3 Dagvatten

Planområdet är beläget inom verksamhetsområde för dagvattennätet, och fastigheterna är därmed anslutna till dagvattennätet via servispunkter. Efter samverkan med Kalmar Vatten under planarbetet har det framkommit att de inte anser att det föreligger någon kapacitetsproblematik avseende dagvattenhanteringen vid detaljplanens genomförande. Detta eftersom planområdet redan idag till största del är hårdgjort, varför andelen hårdgjord yta, och förenklat därmed även belastningen på dagvattennätet, endast förväntas öka marginellt jämfört med idag när planförslaget genomförs. Om det under genomförandet vidtas förebyggande åtgärder, så som dagenvattendammar, fördröjningsmagasin, översvämningssytor eller att tak helt eller delvis utförs gröna, torde det rent av vara möjligt att minska belastningen på dagvattennätet jämfört med idag.

Så som planförslaget är illustrerat i bifogad illustrationsplan skulle det innebära att den hårdgjorda ytan inom planområdet ökar från cirka 11300 kvm till cirka 11900 kvm, eller från 72% till 76%. I dessa siffror har parkeringsplatser om 1600 kvm illustrerats/räknats som gräsarmerade och därmed ej hårdgjorda.

Inom fastigheten Alhagen 1, som har en area om 14992 kvm, är idag cirka 11000 kvm, eller knappt 74% av fastighetsarean, hårdgjord. Om planförslaget genomförs enligt illustrationsplanen förväntas andel hårdgjord yta inom Alhagen öka till knappt 77%, eller 11500 kvm. Detta är exklusive 1600 kvm gräsarmerad parkering enligt föregående stycke. Om all illustrerad parkering utförs hårdgjord innebär detta att cirka 13100 kvm eller drygt 87% av fastighetsarean skulle bli hårdgjord.

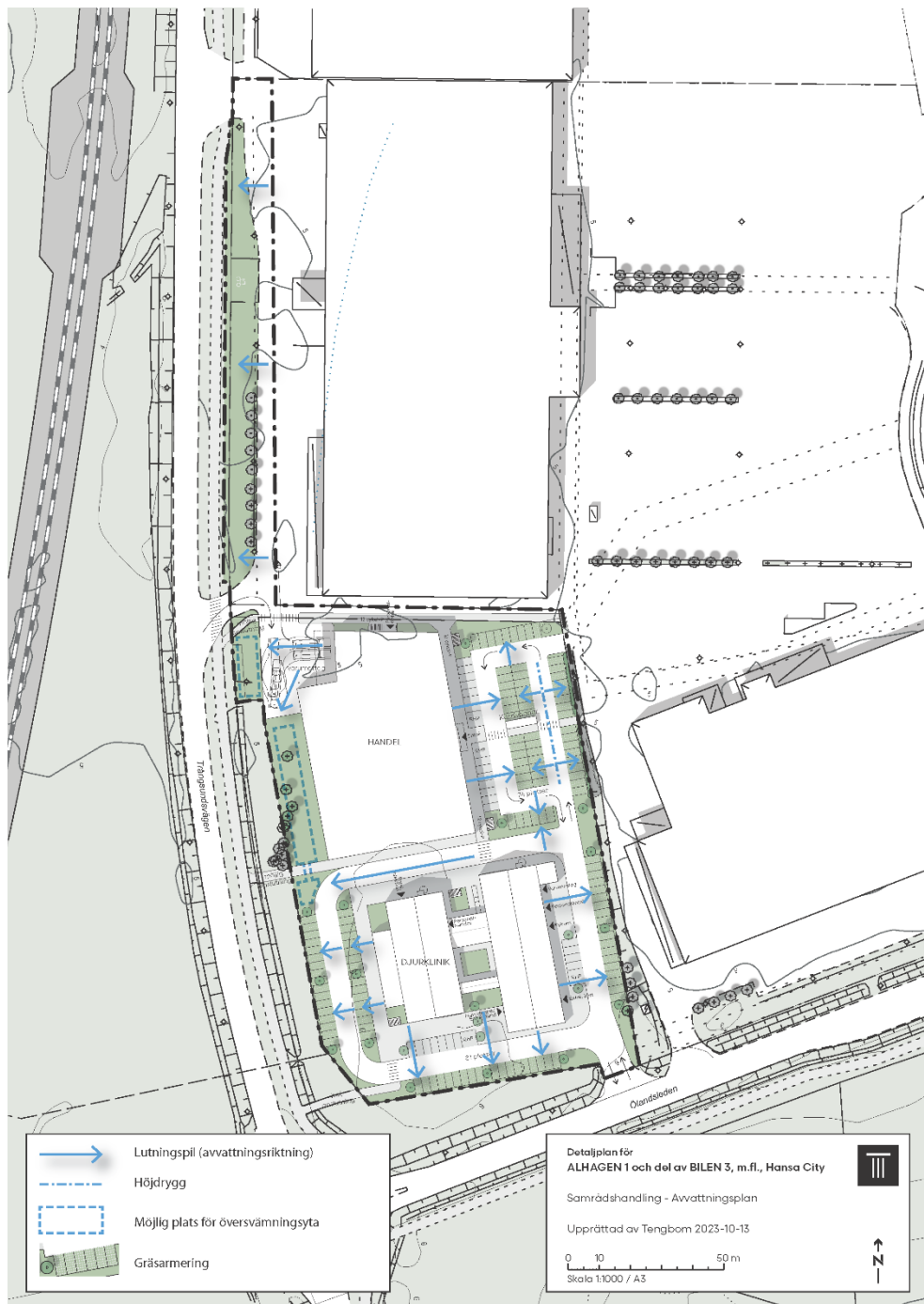
Användningsgränsen som delar planområdet i två delar fastigheten Alhagen 1 i två nästan exakt jämnstora ytor på knappt 7500 kvm vardera. Illustrerad hårdgjord yta (exklusive gräsarmerade parkeringsplatser) uppgår i söder till 5740 kvm (knappt 77 procent) och i norr till 5690 kvm (knappt 76 procent). Den söda delen av planområdet omfattar 68 parkeringsplatser som är illustrerade som gräsarmerade om totalt 850 kvm, eller drygt 11%, medan motsvarande siffror för den norra delen av planområdet är 60 p-platser, 750 kvm eller ganska exakt 10%.

För att säkerställa att tillräckliga markytor genomförs genomsläppliga för dagvattenhanteringen införs planbestämmelse n₁, som reglerar en minsta andel av fastighetsarea som utförs genomsläpplig.

Exempelsiffror ovan visar att det är möjligt klara kravet på genomsläppliga markytor enligt planbestämmelsen även om fastigheten skulle styckas av till två separata fastigheter.

Efter dialog med sakkunnig i vattenmiljöfrågor på kommunen konstaterades att parkeringsplatser som utförs gräsarmerade, och därmed biologiskt aktiva, kan bortses ifrån när det kommer till kravet om oljeavskiljare vid fler än 50 parkeringsplatser enligt kommunens policy för oljeavskiljare. Eventuella oljespill kan då anses kvarstanna inom planområdet och förs inte vidare med dagvattennätet.

De flesta uppvuxna träd som finns i trädridan i västra delen av planområdet planeras att bevaras och nya träd planteras bland parkeringsplatserna. Trots att trädraden med mindre träd parallellt med den norra planområdesgränsen avgår kan därför nettot av trädens biomassa förväntas vara jämförbart med dagens läge.



Avvattningsplan som visar hur vatten avleds mot gräsarmerade parkeringsplatser och grönytor i planområdets utkant. I planområdets västra sida finns utrymmen för möjliga översvämningsytor.

Dagvattnet bör i största möjliga mån omhändertas lokalt, inom fastigheten och planområdet. De topografiska förutsättningarna i och intill planområdet är dock sådana att intilliggande naturmark söder och väster om planområdesgränsen kan användas för att ta hand om överskjutande dagvatten. De ligger naturligt mer låglänt än planområdet och med en medveten höjdsättning under genomförandet, utförd i linje med bilagd Avvattningsplan, kan ytavrinningen till dessa områden bidra till en hållbar dagvattenhantering. Gräsytor är väl avdikade mot Trångsundsvägen och Ölandsleden, varför eventuellt tillskjutande ytdagvatten inte riskerar att översvämma vägnätet.

6.7.4 Natur- och grönområden

Träden som är planterade parallellt med räddningsvägen i norra delen av planområdet måste tas bort i och med att området planläggs som u-område och ledningar förläggs dit. Då trädplanteringen inte bedöms åtnjuta biotopskydd enligt redogörelse för befintliga naturvärden anses detta endast utgöra begränsad påverkan på befintliga naturvärden.

Planförslaget förväntas inte påverka några befintliga natur- eller grönområden under genomförandet annat än att den synliga landskapsbilden från naturområdet söder om planområdet förändras något i och med den ökade exploateringen.

6.7.5 Landskapsbild

Även om den ökade exploateringen inom planområdet oundvikligen leder till en påverkad landskapsbild är planförslaget utformat för att minimera denna påverkan. Den större handelsvolymen skyls delvis av befintlig trädplantering i väster och det är tänkbart att denna plantering kan utökas. I södra delen av planområdet saknas denna skylande trädridå men där förväntas istället själva byggnadsvolymen vara mer uppbruten och mer traditionellt utformad som lador med sadeltak.

6.8 Geoteknik

Planförslagets högre exploatering i så väl höjd som utbredning kommer ställa högre krav på markens bärighet än idag. Exploateringen är dock jämförbar med den för närliggande fastigheter varför de lokala förutsättningarna bör vara gynnsamma. En geoteknisk undersökning bör dock utföras under genomförandet för att säkerställa bärigheten för nya byggnader.

6.9 Hälsa och säkerhet

6.9.1 Översvämning

För generella konsekvenser avseende dagvattenhantering, se rubrik 6.7.3. Enligt tidigare fört resonemang bör planförslaget inte innebära någon större skillnad mot idag för marken att omhänderta vare sig normala mängder dagvatten eller från mer lågfrekventa skyfall.

För att förbättra förutsättningarna för marken att ta emot och infiltrera eller fördröja vattenmängder vid skyfall av större omfattning kan en möjlig lösning vara att anlägga översvämningssytor inom fastigheten mellan föreslagen handelsbyggnad och Trångsundsvägen. Områdena utgör enligt kommunens skyfallskartering redan idag lågpunkter där vatten naturligt ansamlas i mindre mängder, ett förhållande som kan förstärkas genom medveten höjdsättning under genomförandet.

På samma vis är det möjligt att använda intilliggande naturmark i söder och väster, utanför planområdet, som översvämningssytor genom att via höjdsättning tillse att dagvatten som inte kan infiltreras inom planområdet avleds till dessa ytor.



Utsnitt från skyfallskartering med illustrationsplanens planerade byggnader överlagrade tillsammans med röda ellipser för var översvämningsytor kan anordnas inom planområdet samt orange ellipser för befintlig naturmark utanför planområdet som kan användas som översvämningsytor om ytavrinning säkerställs under genomförandet.

Den höga andelen hårdgjorda ytor och den omfattande exploateringen ställer höga krav på ett medvetet arbete att minimera risker för översvämnings och andra konsekvenser från dagvatten under genomförandeskedet.

6.9.2 Markmiljö

Eftersom planområdet historiskt inte förefaller ha huserat verksamheter som kan antas generera föroreningar kan risken att påverka förorenad mark vid exploatering av fastigheten anses vara låg.

Inom ramen för den översiktliga miljötekniska markundersökning som tagits fram under planarbetet togs tio markprover från planområdet för vidare analys. Enligt resultattabellen från laboratorieanalysen av dessa överskrider inga provpunkter de av Naturvårdsverket uppsatta gränsvärden som finns för mindre känslig markanvändning (MKM).

Alla massor som schaktas bort från ett område räknas som ett avfall (Naturvårdsverket, 2010). Om schaktmassorna överstiger jämförelsevärdena för "mindre än ringa risk", MRR, ska en anmälan om återanvändning av avfall inlämnas och godkännas av tillsynsmyndigheten. I samband med anmälan kan kompletterande provtagning bli aktuell.

7. Planeringsunderlag

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa en sammanställning av de planeringsunderlag som legat till grund för detaljplanens omfattning och

utformning. De flesta planeringsunderlag finns sparade i kommunens diariesystem, EDP Vision (se diarienummer under respektive underlag). I enstaka fall finns några handlingar i Lantmäterimyndighetens arkiv (se aktnummer under respektive underlag).

7.1 Beslutsprotokoll

Beslut om samråd av SBN 2023-XX-XX §XXX

7.2 Kommunala

7.2.1 Detaljplan

Detaljplaner som ersätts delvis:

Detaljplan för del av Bilen 3 och del av Hagbygärde 2:2. Laga kraft 2003-06-16, 0880K-P03/03

Detaljplan för del av kvarteret Bilen, Handelsområdet vid IKEA. Laga kraft 2007-05-07, 0880K-P07/17

Detaljplaner som ersätts i sin helhet:

Detaljplan för del av kvarteret Bilen 3, Söder om City Gross, Hansa City. Laga kraft 2011-01-12, 0880K-P11/05

Detaljplaner i närområdet:

Förslag till ny och ändrad stadsplan för område vid KV. BILEN i Kalmar kommun. Laga kraft 1976-03-25, 0880K-I:347;

Förslag till ändrad stadsplan för område mellan Skälby trafikplats och Trångsundsvägen. Laga kraft 1986-11-20, 0880K-I:421;

7.2.2 Planbesked

Alhagen 1, Hansa city i Kalmar, Kalmar kommun - Yttrande till planbesked. 2020-11-25, SBK 2020-4824

<https://kalmar.se/download/18.2a2efe8c1764128b4d85e0/1607607320864/03-planbesked-alhagen-hagbygarde.PDF>

Planbesked för fastigheten Alhagen 1, Hagbygärde. Tjänsteskrivelse 2020-11-27, beviljades 2020-12-15, KS 2020/0855.

<https://kalmar.se/download/18.2a2efe8c1764128b4d85e0/1607607320864/03-planbesked-alhagen-hagbygarde.PDF>

7.2.3 Grundkarta

Grundkarta över Alhagen 1 Kalmar kommun, 2023-09-29 dnr: 2023-1083

7.2.4 Översiktsplan

Översiktsplan för Kalmar kommun, antagen 2013-06-17, KS 2012/0567 s. 134-139.

https://kalmar.se/download/18.5830fa4e15bf250a09e8a0/1494847175077/hela_op.pdf

Ny översiktsplan för Kalmar kommun - Granskningsförslag II 2023. Granskning avslutad 2023-05-10.

<https://experience.arcgis.com/experience/4224d95ff082463fb4d124a73ee0d730/>

7.2.5 Övrigt kommunalt planeringsunderlag

Kalmar kommun. *Öppna geodata*. <https://data-kalmar.opendata.arcgis.com/>

Kalmar kommun. *Vatten och avlopp – tematiskt tillägg till översiktsplanen* ("VA-policy"), antagen av kommunfullmäktige 2016-01-25.

https://kalmar.se/download/18.d5aedbd15ebc6e00cf185f/1507707420909/04_vatten_avloppsplan_tematisktill%C3%A4gg.pdf

Kalmar kommun. *Riktlinjer för oljeavskiljare i Kalmar kommun*. Antagen 2015-11-18.

<https://naringsliv.kalmar.se/download/18.4696bc851672f4a08e8266/1542809188047/riktlinjer-oljeavskiljare-antagna-20151118.pdf>

Kalmar kommun. *100-års regn* (skyfallskartering, arbetsmaterial). 2023

Kalmar kommun. *Planprogram kv. Bilen* (Hansa City). 2006

Kalmar kommun. *Informationskarta*.

<https://kalmar.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=15d114ffe9404997abc53cbde560e7a7&entry=1/>

Kalmar kommun. *Grönstrukturplan för Kalmar stad 2010*. Antagen av kommunfullmäktige 2010-11-29 § 155.

<https://kalmar.se/download/18.3d99d73715c38c8a9e14b09/1496846551475/gronstrukturplan.pdf>

Kalmar kommun. *Föravtal inför exploatering av fastigheten Alhagen 1*. 2023-03-10. KS 2023/0088.

<https://kalmar.se/download/18.25106bc51865287bf192d00/1678716372000/04-foravtal-infor-exploatering-fastigheten-alhagen.pdf>

Kalmar Vatten. *PM Dagvatten Bergskristallen*. Bilaga till detaljplan 2018-0336 "Detaljplan för Bergskristallen 2, Topasen 1, del av Oxhagen 2:1 m. fl.", laga kraft 2021-05-04.

<https://kalmar.se/download/18.421382e9176639bfe305b1/1608622766512/tillagg-dagvattenutredning-antagande-del-av-bergkristallen-2-och-oxhagen-2-1.pdf>

7.3 Utredningar

7.3.1 Markmiljöutredning

WSP. *Översiktlig miljöteknisk markundersökning Alhagen 1 m fl., Kalmar kommun* 2023-08-30

7.4 Annat underlag

7.4.1 Statliga myndigheter

Försvarsmakten. *Riksintressen för totalförsvarets militära del I Kalmar län 2023, påverkansområde riksintresse Kalmar Öland Airport*. FM2022-23088:1 Bilaga 10, s. 55-57. <https://www.forsvarsmakten.se/siteassets/4-om-myndigheten/samhallsplanering/riksintressen/bilaga-10-kalmar-lan.pdf>

Lantmäteriet. *Min karta*. <https://minkarta.lantmateriet.se/>

Länsstyrelsen. *EBH-kartan*. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c>

Länsstyrelsen, VISS. *Törnebybäcken*.
<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA28961080>

Länsstyrelsen, VISS. *Västra sjön*.
<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA27917257>

Länsstyrelsen, VISS. *Kalmarkustens sandstensformation*.
<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA22382365>

Naturvårdsverket. *Allé - Beskrivning och vägledning för biotopen Allé i bilaga 1 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m.* 2014-04-15.
<https://www.naturvardsverket.se/globalassets/vagledning/skyddad-natur/biotopskyddsomraden/01-alle-2014-04-15.pdf>

Naturvårdsverket. *Återvinning av avfall i anläggningsarbeten, Handbok 2010:1 Utgåva 1*. 2010-01-15.
[Naturvårdsverkets handbok för återvinning av avfall i anläggningsarbeten, ISBN 978-91-620-0164-3 \(naturvardsverket.se\)](https://www.naturvardsverket.se/globalassets/handbok-2010-1-utgava-1/naturvardsverkets-handbok-for-atervinning-av-avfall-i-anlaggningsarbeten-isbn-978-91-620-0164-3-naturvardsverket.se)

Sveriges geologiska undersökning (SGU). *Kartvisaren Jordarter 1:25 000-1:100 000*. <https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/kartor/kartvisaren/jordkartvisare/jordarter-125-000-1100-000/>

Trafikverket. *Rapport Riksintresseprecisering Kalmar flygplats, influensområde riksintresse Kalmar Öland Airport*. 2014:043, s. 25-26. 2014-02-2.
https://bransch.trafikverket.se/contentassets/62ac3c64c709466ca5abd7949160df0f/luffart/riksintresset_kalmar_flygplats_precisering_riksintresse.pdf

7.4.2 Privata aktörer

Hansa City, Om oss, hämtad 2023-04-18, <https://hansacity.se/om-hansa-city>