

Granskningsutlåtande för Borgholm 8:63 m.fl.

Upprättad 2022-03-18

Datum

Beslut om planuppdrag: 2017-01-31 § 27-49

Beslut om granskning: 2021-11-25 § 289

Granskningstid: 2021-12-04 - 2022-01-07

Redogörelse för processen

Planförslaget var under granskningstiden tillgängligt på kommunens hemsida, på stadshuset samt biblioteket i Borgholm. Förslaget skickades även ut till sakägare enligt fastighetsförteckning upprättad 2021-11-17.

Annons om granskning infördes i lokaltidningarna Barometern samt Ölandsbladet 2021-12-04. Underrättelse tillsammans med planhandlingar sändes till sakägare enligt upprättad fastighetsförteckning. Planförslaget remitterades och sändes för till myndigheter m.fl. enligt sändlista.

Inkomna yttranden under granskningstiden presenteras i denna granskningsutlåtande. En del har kortats ner och förekommer i något redigerat skick (all sakttext finns dock med). Kommunen har beaktat inkomna yttranden och tagit ställning till ändringar. Detta granskningsutlåtande skickas ut till samtliga personer, myndigheter m.fl. som har inkommit med yttranden under samrådstiden och granskningstiden.

Sammanfattning

Fyra yttranden har inkommit från privatpersoner och fastighetsägare. Sju yttranden har inkommit från remissinstanser och organisationer.

Från Länsstyrelsen rörde de viktigaste synpunkterna att en tydligare redogörelse och förtydliganden krävs gällande planens påverkan på dagvattenhanteringen i förhållande till omgivningen, samt att det krävs förtydligande gällande vilka åtgärder som görs för att inte orsaka påverkan på Solbergatäkten. Länsstyrelsen lyfter att planen behöver justeras så att den anpassas till biotopskyddsbeslutet. Bestämmelsen om skydd av biotopskyddad trädallé behöver även justeras. Länsstyrelsen lyfter att bestämmelse om bullerskydd, m1, inte är nödvändig.

Från privatpersoner och organisationer rörde synpunkterna främst trafikfrågan, ianspråktagande av jordbruksmark och höjd på bebyggelse.

Justeringar inför antagande

Justeringar till följd av inkomna yttranden

- Kompletterat planbeskrivningen med information om kraftledning i närheten av planområdets södra gräns samt reviderat planområdets sydöstra gräns för att säkerställa att avstånd tas till ledning.
- Justerat planen så att den anpassas efter biotopskyddsbeslut.
- Justerat formulering av bestämmelse om skydd av trädallé, n1 samt träd1
- Justerat bestämmelse om högsta hårdgörandegrad för användningen P-plats i nordvästra hörnet, samt kompletterat planbeskrivningen med tydligare redogörelse för val av egenskapsbestämmelse inom användningen.
- Kompletterat genomförandebeskrivningen om att ledningsrätt behöver upplåtas.
- Kompletterat avsnittet dagvatten med tydligare redogörelse för planområdets dagvattenhantering i förhållande till omgivningen.
- Tagit bort bestämmelse om bullerskydd, m1.

Övriga kompletteringar och justeringar som görs inför antagande

- Kompletterat planbeskrivning med information om dispens från biotopskydd, då beslutet togs efter granskning.
- Kompletterat planbeskrivningen med en tydligare redogörelse för val av lokalisering av verksamhetsområdet.
- Minskat utfartsförbudet mot Kungsgårdsvägen från ZG-marken. Avsikten är att tillåta infart från Kungsgårdsvägen till den planerade biogasstationen och utfart mot Fabriksvägen för att det ska bli ett bättre trafikflöde.
- Korrigering av egenskapsbestämmelse e1 50.0% och p3, samt att bestämmelse p3 gäller för alla nya verksamhetsytor (Z).
- Mindre justeringar av text och karta efter korrekturläsning.

MYNDIGHETER OCH REMISSINSTANSER

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas. Planen behöver utifrån prövningsgrunden miljökvalitetsnormer för vatten bearbetas enligt Länsstyrelsens synpunkter.

Prövning enligt 11 kap 10 § PBL

• Miljökvalitetsnormer för vatten

LÄNSSTYRELSENS SYNPUNKTER

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten samt dagvattenhantering

Kommunen har gjort relevanta justeringar både i planbeskrivningen och i plankartan. Dock kvarstår några frågor som behöver förtydligas i planbeskrivningen och eventuellt motsvarande regleras i plankartan:

- Ett förtydligande krävs kring området i nordvästra delen av planområdet. Där anges användningen ”Parkeringsplats” i kombination med damm och infiltration. Hur kan detta kombineras? Kommunen behöver utveckla och förtydliga.
- Det behövs även ett förtydligande kring hur dagvattenhantering fungerar norrut, utanför planområdet, förbi 136:an och ut i havet, söder om Köpingsvik. Planförslaget behöver sättas in i ett större sammanhang gällande MKN vatten både kvalitativ hantering likväl som kvantitativ.
- När det gäller klimatanpassning och MKN vatten: Det finns ett överskott som behöver forslas bort redan vid 20 års regn. Kommunen behöver därför tänka 100 års regn. Samt beskriva hur kommunen hanterar dagvattnet även utanför planområdet norrut.

Kommunens kommentar

Planbeskrivningen har kompletterats med en tydligare redogörelse för val av kombinationen av bestämmelser inom området. Plankartan har även justerats så att högsta hårdgörandegrad inom användningen Parkeringsplats är reglerat till 50 %, istället för att markytan inte får hårdgöras.

Detta har kompletterats i enlighet med yttrandet.

Detta har kompletterats i enlighet med yttrandet

- Det är av högsta vikt att det dagvatten (om än mindre mängd) som går österut, mot Solbergatäkten, absolut inte får nå fram till Solbergatäkten. Detta kan medföra en risk för föroreningar in i vattentäkten. Detta får naturligtvis inte inträffa, eftersom det dessutom finns industriverksamheter inom planområdet. Frågan är: Vilka säkerhetsåtgärder ska kommunen genomföra för att dagvattnet inte ska nå fram till vattentäkten? I frågan inkluderas vattentäkten med dess inre och yttre skyddsområde. Behövs det till exempel göras avledning eller vallar och något liknande? Kommunen behöver utveckla och förtydliga.

Annan lagstiftning

Natur

Planen behöver justeras så att den anpassas till biotopskyddsbeslutet med diarienummer 521-3326-21 eftersom delar av ansökan avslogs.

För planbestämmelsen n1 bör det på plankartan stå att det handlar om biotopskyddad allé istället för skyddsvärda träd. Flera av träden är inte skyddsvärda i sig utan skyddsvärdet ligger i att det är en allé. Avverkning, kraftig beskärning och åtgärder inom 15 x stamdiametern från träden kräver dispens från biotopskyddsbestämmelserna. Planbestämmelsen n2 saknas i plankartan, däremot verkar det som att planbestämmelsen Träd1 reglerar samma sak.

Rådgivande

Hälsa och säkerhet

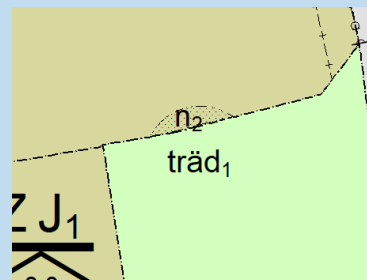
Buller

I Länsstyrelsens samrådsyttrande framfördes att kommunen behöver ytterliga utreda trafikbullret. Kommunen har utrett bullersituationen vidare och utredningen visar att det inte krävs några bullerskyddsåtgärder

Kommunen har justerat planen så att del av stenmur och dike som tidigare var inom planlagd kvartersmark, istället har undantagits från planområdet. De delar av stenmur och dike som kvarstår inom planområdet och som ska bevaras har skyddats med planbestämmelser i planen.

Kommunen har justerat formuleringen av bestämmelse n1 (kvartersmark) och träd1 (allmän platsmark) så att dessa avser skydd av allé och inte skyddsvärda träd.

Planbestämmelse n2 avser en begränsad yta inom kvartersmark, på fastigheten Tröskan, för att skydda skyddsvärt träd som är placerad inom parkmark, skyddsavståndet sträcker sig in på kvartersmark.



Noterat. Bestämmelse m1 har tagits bort.

för planområdet och att tillkommande trafik inte kommer orsaka en betydande omgivningspåverkan för det intilliggande bostadsområdet. Detta gör att planbestämmelsen m1 inte behövs.

2. Trafikverket

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna för rubricerat ärende.

Detaljplanens syfte är att utvidga det befintliga verksamhetsområdet som idag innehåller bland annat bilverkstad, lager- och tryckeriverksamhet.

Kommunen har efter samråd genomfört en trafikutredning där tillkommande trafik beräknats. Utredningen baseras på Trafikverkets yttrande i samrådsskedet, TRV 2020/39065. Av utredningen framgår inte resultat av kapacitetsberäkningar, eftersom sådana inte genomförts, istället förs ett resonemang om bedömning av kapacitet.

Trafikverket har tagit del av kommunens granskningsversion av förslag till detaljplan samt trafikutredning och samrådsredogörelse. Kapacitetsberäkningar skulle medföra att kommunen och Trafikverket med större säkerhet skulle kunna avgöra påverkan på väg 136. Då dessa beräkningar inte genomförts har Trafikverket bedömt påverkan utifrån det presenterade materialet. Det finns en viss risk att vänstersvägande som kommer norr ifrån orsakar stopp för södergående trafik.

Sammantaget bedömer Trafikverket planen som väl genomarbetad och att konsekvenserna på statlig infrastruktur och planens genomförande som hanterbart, Trafikverket betonar att åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar, som en direkt följd av en exploatering, ska bekostas av kommunen och/eller exploitören. När sådana åtgärder blir nödvändiga att genomföra är problematiskt

Kommunens kommentar:

Kommunen noterar detta.

Kommunen noterar detta och är medveten om att åtgärder på det statliga vägnätet till följd av exploateringen ska bekostas av kommunen. Om det uppstår behov av detta i ett senare skede så är kommunen öppen för att hantera det.

att uppskatta då planen förväntas vara fullt utbyggd först efter en lång tid. Ett avtal i samband med antagande av planen är i nuläget inte motiverat. Trafikverket gör bedömningen att parterna i senare skede kan hantera de eventuella, för väg 136, negativa effekterna av planområdets utbyggnad.

3. Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras:

ENDAST U-OMRÅDE SÄKERSTÄLLER INTE LEDNINGARNA.

Genom att lägga ut markreservatet för allmännyttiga underjordiska ledningar s.k. uområde ser kommunen dels till så att det inte blir planstridigt att lägga dessa på kvartermark och dels att lovpliktiga åtgärder inte kan utföras som hindrar ledningen, men det bildas ingen rättighet genom att kommunen lägger ut ett uområde i planen. För att säkerställa att ledningarna får vara kvar behöver normalt sett ledningsrätt eller servitut upplåtas. Detta är inte beskrivet i genomförandeavsnittet av planbeskrivningen.

GRUNDKARTA

Koordinater och koordinatkryss saknas.

PLANKARTA

Enligt planbestämmelserna ska det anläggas en damm på 250 m³ inom området för parkering samt att marken inte får hårdgöras. Lantmäteriet ställer sig frågande till kombinationen av bestämmelserna.

4. E.ON

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter. Som vi påtalade i samrådet så har vi en kraftledning (50 kV LINSÄNKAN –

Kommunens kommentar

Kommunen har justerat och kompletterat genomförandebeskrivningen med att förtydliga att ledningsrätt behöver upplåtas vid genomförandet av planen.

Noterat. Kommunen har uppdaterat grundkartan, koordinater och koordinatkryss ingår.

Kommunen har förtydligt i planbeskrivningen vad kommunen avser med kombinationen. Det har även skett en justering av egenskapsbestämmelse. Istället för att ytan inte får hårdgöras, anges att max 50 % av ytan inte får hårdöras.

Kommunens kommentar

BORGHOLM) som berör planområdets södra del. Kraftledningen omfattas av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, ELSÄK-FS 2008:1, samt ELSÄK-FS 2010:1. Starkströmsföreskrifterna reglerar bland annat höjd över mark, avstånd från ledning till byggnad, brännbart upplag och parkeringsplatser. För att kunna bibehålla ledningarna måste ovannämnda föreskrifter följas. Det får inte göras avkall på el, person eller driftssäkerhet.

Föreskrifterna ställer också högre krav på en luftledning som är framdragen inom detaljplanelagt område jämfört med motsvarande ledning inom icke detaljplanelagt område. I 6 kap. 3 § med tillhörande tabell (ELSÄK 2010:1) skall område med detaljplan, den lägst belägna spänningsförande ledarens höjd över marken uppgå till minst 7 meter lokal islast/+50°C för 50 kV ledningen.

Då aktuell ledning inte är anpassad för detaljplan utan måste byggas om (höjas), så måste kommunen säkerställa så att regionledningen hamnar utanför planlagt område. I annat fall får exploitören ta samtliga ombyggnadskostnader. Avtal om sådana åtgärder ska träffas så snart som möjligt och det är en förutsättning att avtal finns innan planen antas.

Alternativ är att lämna ledningen utanför tänkt detaljplan med minst 15 meter från detaljplanens gräns till 50 kV ledningen. Ingen ombyggnation krävs då av ledningen. Vilket innebär att man slipper en kostsam och lång process för att detaljplansanpassa ledningen. Dock om man i framtiden vill detaljplanera på andra sidan om ledningen kommer då ombyggnation krävas. Kostnad för en ombyggnation står exploitören för.

Väljer man att ha kvar plangränsen yrkar E.ON på att det i plankartan sätts ut ett 30 meter brett l-område med luftledningens i mitten, för den del som drabbas av restriktionsområdet.

Noterat. Kommunen väljer att justera planområdesgränsen så att ett tillräckligt avstånd tas till kraftledningen. Ett avstånd om 15 meter har tagits till kraftledningen.

Den restriktion i markanvändningen som egenskapsbestämmelsen medför bör redovisas i planbestämmelserna. E.ON föreslår följande formulering i planbestämmelserna vid beteckningen I: ”Marken ska vara tillgänglig för allmän luftledning. Inom området får inte bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärd som hindrar bibehållandet av elektriska ledningar, ej heller finnas vegetation, flaggstänger eller dylikt som genom sin höjd kan utgöra fara för ledningen”.

För regionnätsluftledningen finns ledningsrätt (0885-3318.1) som klargör vad man får lov att göra i dess närhet.

Ledningsrätten ger oss bland annat rätt att inom en 35 meter bred skogsgata ta ner träd samt äger rätt att fälla för ledningens säkerhet hinderliga och farliga träd utanför skogsgatan. Byggnader får inte utan ledningshavarens medgivande uppföras på närmare avstånd än 20 meter från ledningens yttersta faslina.

Om belysning planeras måste man vara extra vaksam över avstånden till kraftledningen så att de placeras på behörigt avstånd från faslinorna. Om exempelvis en 12 meter hög belysningsstolpe monteras får denna inte placeras närmre strömförande lina än 14 meter, horisontellt mått. I det fall elektriskt ledande material används t.ex. kablar eller andra elektriskt ledande material, skall avståndet mellan närmsta jordade del på kraftledningsstolparna eller dess stag vara minst 50m enligt Telestörringsnämnden. Om stängsel ska monteras vill vi erinra om risken för spänningssättning av staket eller stängsel som sätts upp i närheten av kraftledningar. Instruktion finns enligt EBR, IN055. Kontakta E.ON inför uppförande av stängsel i närheten av ledningarna för att få uppgifter om vilka särskilda skyddsåtgärder som eventuellt erfordras. Enligt starkströmsföreskrifterna 6 kap. 10 § får ej friledning vara framdragen i farlig närhet av upplag med brännbart material eller där brandfarlig eller explosiv vara förvaras eller hanteras ovan jord. Så som bränsle i någon form. Minsta horisontella

Kommunen noterar detta.

Kommunen noterar detta.

avstånd mellan ledningens yttersta faslina och riskområde med brandfarlig vara skall vara 30 meter.

För arbete under och bredvid kraftledningar gäller särskilda bestämmelser och både Elsäkerhetsverket starkströmsföreskrifter och Arbetsmiljöverkets föreskrifter måste iakttas. Därför måste, i god tid innan arbete i närheten av strömförande friledning, kontakt tas med Jonas Jonsson (konsult på ONE Nordic AB), tfn 070-315 05 79 för utväxling av Elsäkerhetsföreskrifter (ESA), se även bifogat dokument ”Arbete nära friledning”.

E.ON hemställer om att våra anläggningar med de restriktioner som berör planen anges i planbeskrivningen. E.ON förutsätter att överenskommelse/avtal träffas i tidigt skede om eventuella förändringar, att samtliga ombyggnadskostnader bekostas av exploatören samt att detaljplanen inte orsakar att E.ONs anläggning inte uppfyller starkströmsföreskrifterna till följd av planens genomförande.

5. Borgholm Energi

Borgholm Energi, verksamheten Återvinning och avfall, vill härmed lämna följande synpunkt på ovan nämnd detaljplan.

Det är viktigt att Borgholms kommuns avfallsföreskrifter följs i framtagandet av ett nytt område och i efterföljande bygglov, framförallt avseende framkomlighet för renhållningsfordon, och att avfallshanteringen tas i beaktande i ett tidigt skede i planeringsprocessen.

6. Lantbrukarnas riksförbund

LRF är en intresse- och medlemsorganisation med drygt 140 000 medlemmar som verkar inom de gröna näringarna. LRF har 17 regioner där LRF Sydost är en av dessa med ca 16 000 medlemmar i de tre län man företräder: Kalmar, Blekinge och Kronoberg.

Noterat.

Kommunen har kompletterat planbeskrivningen med att ange och beskriva kraftledningens placering samt vilka bestämmelser och föreskrifter som gäller.

Kommunens kommentar

Kommunen har sett över Borgholms kommuns avfallsföreskrifter och har följt dessa i detaljplanen.

Kommunens kommentar

Regionens medlemsorganisation är uppbyggd av 116 lokalavdelningar, 25 kommungrupper och en regionstyrelse.

LRF Sydost motsätter sig beslutet av ändring av planområdet som innebär en exploatering av jordbruksmark. Kommunens kommentar i samrådsredogörelsen ”Riktlinjer har tagits fram i både den fördjupade översiktsplanen från 2019 samt från översiktsplanen från 2002 om att bevara jordbruksmark i kommunen, med visst undantag från jordbruksmark i nära anslutning till huvudorterna Borgholm-Köpingsvik” visar hur svagt skyddet för den viktiga jordbruksmarken är. Med ett enkelt undantag är det fritt fram trots egna riktlinjer och nationellt skydd genom lagstiftning.

Värdet av befintlig jordbruksmark och vikten av att behålla densamma, är en fråga som har kommit att bli mycket aktuell på senare år och detta gäller så väl i ett lokalt som globalt perspektiv. I Sverige har vi både en nationell livsmedelsstrategi och det finns även en regional livsmedelsstrategi för Kalmar län. Båda strategierna understryker vikten av ökad livsmedelsförsörjning och bevarandet av jordbruksmark.

De slår fast att livsmedelsproduktionen ska öka och att detta är en fråga av stor nationell betydelse, nu i och i framtiden. Har man väl asfalterat eller bebyggt marken så finns den inte längre tillgänglig för livsmedelsproduktion och därför är det av stor vikt att jordbruksmark värnas när man väljer var olika exploateringsprojekt placeras.

”Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.”

LRF anser inte att bygga på jordbruksmark går över det allmänna intresset då det i princip alltid går att finna annan mark till

Kommunen hänvisar till den prövning som har gjorts i den fördjupade översiktsplanen för Borgholm och Köpingsvik (antagen 2018), där lämplig mark för verksamhetsutveckling har pekats ut. Som det beskrivs i planbeskrivningen så finns det inte annan lämplig mark att ta i anspråk för tomter för ytkrävande verksamheter som efterfrågas. Alternativa lokaliseringar av verksamheter i Borgholm-Köpingsviksområdet är antingen redan utbyggda, kringbyggda eller är lokaliserade i de centrala delarna av Borgholm där verksamhetsutveckling skulle orsaka en väsentligt större påverkan på boende och stadsliv. Borgholm och Köpingsvik är kringbyggda med strand, slottsmiljö och jordbruksmark. Eftersom det är en stor brist på tomter för verksamheter i Borgholms kommun och därmed väsentligt samhällsintresse att skapa förutsättning för

etablering av byggnader eller industritomter. Det kan krävas en större grundinvestering men det finns inte något som berör det allmänna intresset så mycket som just mat och livsmedel. För att få livsmedel och även förnybart drivmedel så behöver jorden brukas och därför är det inte lämpligt att ta mer värdefull mark i anspråk för bebyggelse eller asfaltering.

I kommande detaljplaner och inför kommande översiktsplan anser LRF att Borgholms kommun tydligare behöver utreda alternativa lokaliseringar för bebyggelse. Om kommunen, efter noga utredning, ändå väljer att ta jordbruksmark i anspråk för annat än odling så bör den ersättas med motsvarande areal nyodling. Nyodling är med dagens teknik inte orealistiskt och det går att bygga upp ett matjordslager på ny plats med jorden från den mark som har exploaterats. Det som är viktigt är att marken blir i samma klass som den som tas i anspråk vid exploatering. Den part som vill exploatera åkermark för annat än odling blir då också förpliktad att bekosta nyodlingen vilket i sig skapar ett intresse av alternativa lokaliseringar.

7. Föreningen Den Goda Jorden

Under rubriken Hållbarhet skriver kommunen följande på sin hemsida:

”Hållbar utveckling handlar om att använda de gemensamma resurserna medvetet. Det vi gör i dag ska inte få äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov.”

”Ekologisk hållbarhet innefattar allt som rör miljön och naturen och handlar om att hushålla men mänskliga och materiella resurser på lång sikt. Det är viktigt att bevara den biologiska mångfalden. Vi måste t.ex. producera hållbar mat, utan att förstöra och smutsa ner vårt vatten och vår jord. Genom att ändra vår livsstil kan vi minska den

ökad verksamhetsetablering. Därmed är kommunens bedömning att denna mark ska kunna tas i anspråk, det bedöms medföra större mervärden än förluster för samhället.

Kommunen har kompletterat planbeskrivningen med en tydligare redogörelse för val av lokalisering av verksamhetsområdet, i förhållande till alternativ lokalisering.

Kommunens kommentar

globala uppvärmningen. Det innebär till exempel att vi måste ändra våra resvanor, minska energianvändningen och minska på vårt avfall.”

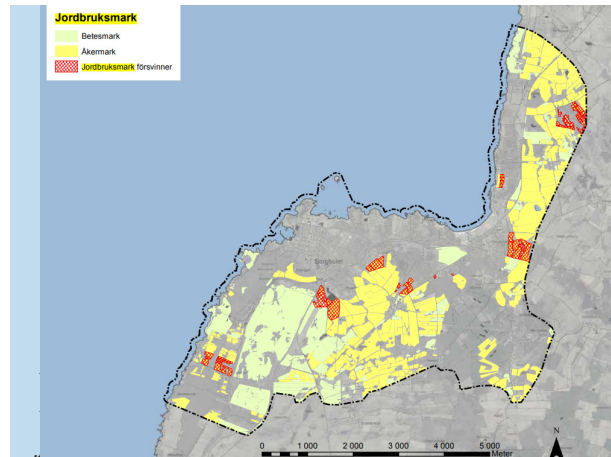
Kommunen hänvisar även till miljöbalken:

”mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas”

Föreningen Den Goda Jorden anser att detaljplaneförslaget saknar den resurshushållande inställning till markanvändning som kommunen anser sig ha, och förslaget innehåller heller inte den omfattande prövning mot 3 kap 4 § miljöbalken som kommunen är skyldig att genomföra.

Kommunen refererar i planbeskrivningen till 3 kap. 4 § miljöbalken: ”Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Denna bestämmelse ska kommunerna tillämpa vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt plan- och bygglagen.” Kommuner hänvisar i planbeskrivningen till den gällande översiktsplanen och motiverar exploateringen på ett tvivelaktigt sätt: ”Den jordbruksmark som föreslås att exploateras med detaljplanen är utpekad i den fördjupade översiktsplanen för Borgholm Köpingsvik som jordbruksmark som ska försvinna i samband med att fördjupningen genomförs. I den fördjupade översiktsplanen har bedömningen gjorts att den jordbruksmark som kan tas i anspråk för exploatering är mindre produktiv än övrig jordbruksmark.”

Föreningen Den Goda Jorden anser att översiktsplanen som antogs 2002 med ”En vision av Öland 2015” är inaktuell och att den inte utgör ett bra underlag för prövning av markanvändning.



behöva försvinna i samband med exploatering (rödmarkerat)

Kommunen är mån om att hushålla om resurserna på ett hållbart sätt och har därför noga pekat ut vilken jordbruksmark som behöver tas i anspråk och vilken mark som ska bevaras som jordbruksmark. Kommunen är generellt restriktiv till att ta jordbruksmark i anspråk, den mark som är utpekad ska endast tas i anspråk för att tillgodose väsentliga samhällsintressen.

Alternativa lokaliseringar av verksamheter i Borgholm-Köpingsviksområdet är antingen redan utbyggda, kringbyggda eller är lokaliserade i de centrala delarna av Borgholm, där denna typ av verksamhetsutveckling skulle orsaka en väsentligt större påverkan på boende och stadsliv. Borgholm och Köpingsvik är kringbyggda med strand, slottsmiljö och jordbruksmark. Eftersom det är en stor brist på tomter för verksamheter i Borgholms kommun och därmed väsentligt samhällsintresse att skapa förutsättning för ökad verksamhetsetablering, så är kommunens bedömning att denna mark ska kunna tas i anspråk. Det bedöms medföra större mervärden än förluster för samhället.

Bedömningen att jordbruksmarken är mindre produktiv än övrig jordbruksmark är helt felaktig. Den aktuella jordbruksmarken som består av lerig morän utgör en av områdets bättre jordar. Att exploatera brukningsvärd åkermark till industri- eller bostadsändamål är långsiktigt mycket allvarligt och undergräver såväl klimat- som hållbarhetsstrategiska mål både lokalt, regionalt och globalt. Klimatpåverkan blir global när mat transporteras över hela jorden. Vi bör ta hänsyn till andra genom att ta ansvar för oss själva och det gör vi genom att producera den mat vi har förutsättningar för att producera här. Vidare anser föreningen att exploateringen av brukningsvärd jordbruksmark som detaljplanen innebär påverkar självförsörjningsgraden och krisberedskapen negativt samt även möjligheterna att bevara omkringliggande betesmarker med viktig biologisk mångfald och höga kulturvärden. Detta eftersom åkermarken utgör grunden i all betesdrift.

Det är också anmärkningsvärt att kommunen i checklistan, (Behovsbedömning enligt kriterier i bilaga 2 och 4 MB och 4 kap 34 § PBL), som berör bland annat påverkan på naturresurser, i summeringen av påverkan i del 3 klassar förlagets effekt av påverkan till marginell.

Föreningen anser därför att detaljplanen inte är förenlig med reglerna om skydd för brukningsvärd jordbruksmark. Planbeskrivningen saknar en utredning av alternativa lokaliseringsmöjligheter för den planerade industriverksamheten, som på ett klargörande sätt belyser vilka för och nackdelar som föreligger för några andra områden.

Även om området finns upptaget i kommunens översiktsplan "En vision av Öland 2015"-, industri- och kontorsändamål har rättsläget förändrats sedan planen antogs. De prejudicerande domar som

Kommunen har kompletterat planbeskrivningen med en tydligare redogörelse för val av lokalisering av verksamhetsområdet, i förhållande till alternativ lokalisering.

under de senast två åren har avgjorts av Mark- och miljööverdomstolen innebär sammanfattningsvis följande:

- att ”brukningsvärd jordbruksmark” inte endast omfattar de bördigaste jordarna utan gäller i stort sett all jordbruksmark och även om den inte brukas just för tillfället. Brukningsvärd jordbruksmark är inte bara åkermark utan också betesmark,
- att detaljplaner på jordbruksmark upphävts med motiveringen att det saknats utredning av möjliga lokaliseringsalternativ,
- att även byggnadslov till vindkraftverk, som är ett ”väsentligt samhällsintresse”, har upphävts då domstolen bedömt att annan mark skulle kunna användas i stället,
- att de ärenden som prövats i högsta instans inte bara ligger i södra Sverige utan fördelar sig från Skåne till Norrland och
- att högsta instans i de allra flesta fall haft en mer restriktiv bedömning av exploatering av jordbruksmark än underinstanserna.

Föreningen Den Goda Jorden, som enligt 16 kap. 13 § miljöbalken har talerätt i planärenden, anser att den föreslagna industrietableringen inte bör komma till stånd på den mark som planen anger.

FASTIGHETSÄGARE OCH PRIVATPERSONER

8. Tegen 1 och Åkern 1

Angående den nya planen för utökning av verksamhetsområdet i Rosenfors, Borgholm 8:63, har många förbättringar gjorts efter det första förslaget men från vår sida sett inte tillräckligt, vi vill att följande beaktas. Se detta som en överklagan gällande planen.

För att referera till det yttrande vi lämnade till samrådet som var i maj 2020 där vi ansåg att det inte är lämpligt att använda så stor del av åkermark för att utöka verksamhetsområdet i Rosenfors, anser vi fortfarande gäller. Borgholms kommun borde se längre fram i tiden och bevara åkermarken till att användas vad den är avsedd för nämligen att kunna säkra livsmedelsförsörjningen i framtiden.

Dessutom kommer biltrafiken på Kungsgårdsvägen att öka med det dubbla, både vad det gäller personbilar och lastbilar allt enligt bullerutredningen som SWECO beräknat vilket också kan bli mer än dubbelt fram till 2040 vilket också gör att buller kommer att öka. Att ökningen av buller är satt till 3 dBA, jämfört med uppmätta högsta idag 54 dBA ger alltså 57 dBA vid en fördubbling av trafiken, verkar vara i underkant. Det kommer också att påverka utfart från Rosenfors till väg 136 också likaså infart till Kungsgårdsvägen, vissa menar att det är några månader på sommaren som kan bli problem men troligen är det då personer som inte bor i området som tycker att det får man stå ut med, men detta måste tas i beaktande, därför är det olämpligt att göra en utökning av verksamhetsområdet. Att det inte har inträffat större tillbud hitintills är inget skäl att ignorera problemet. Viktigt att den tänkta cykel och gångbanan skiljs från körbanan på ett säkert sätt så att inte cyklister och gående utan svårighet kan komma in på

Kommunens kommentar

Överklagande av planen kan inte ske i granskningskedet. Antagandebeslutet kan överklagas av de som har besvärsmätt. En skrivelse inkom under granskningstiden och hanteras som ett yttrande.

Kommunen har tagit ställning till det yttrande som inkom under samråd. Kommunens bedömning och ställningstagande är att genom att nyttja marken effektivt för verksamheter så kan det ge fler mervärden än förluster. Kommunen ser ingen annan lämplig mark att ta i anspråk för den typen av tomter för verksamheter som efterfrågas. Det finns idag en stor efterfrågan på tomter för ytkrävande verksamheter och det är ett väsentligt samhällsintresse att kunna tillgodose med detta.

Vid bullerutredningen har det genomförts flera olika beräkningsfall utifrån olika scenarier. I det värsta scenariot räknades med en dubblering av trafikmängden och med sommartrafik visar på att bullernivåerna uppnås till 57 dBA och därmed med god marginal inte överskrider naturvårdsverkets riktvärden max 65 dBA. Beräkningarna har gjorts utifrån trafikmätningar samt utifrån vedertagen beräkningsmodell, Nordiska beräkningsmodellen.

Utifrån trafikmätning och beräkning som har genomförts kan kommunen göra bedömningen att anslutningen till väg 136 har kapacitet för att ta emot den ökade trafikmängden som en utbyggnad av området medför. Skulle det trots allt innebära en ökad trafikmängd som innebär att åtgärder krävs på det statliga vägnätet, väg 136, så kommer kommunen hantera detta i samverkan med trafikverket.

I planförslaget möjliggörs anläggande av en

körbanan. Tänk även på snöröjning av denna vintertid, finns det plats för snövallar utan att gångbanans yta minskar?

Vad gäller dagvattenhanteringen får vi hoppas att de befintliga dagvattenledningarna som finns kan ta emot det överskottet som blir vid kraftiga regn och snösmältning som kan tänkas förekomma i framtiden. Vet kommunen om kulverten genom Rosenfors är tillräckligt dimensionerad för detta och om de två dammarna som är tänkta klarar fördröjningen av dagvatten?

Vi motsätter oss planförslaget som finns idag på de punkter som är skrivna nedan.

Skulle dock planförslaget godkännas vill vi att följande ändringar görs i planen: Det område som är märkt ZJ 1 väster om planområdet istället utökas detta till park. Eftersom det är tänkt att detta område ZJ1 ska användas som upplag för diverse grus, jord och annat kommer problemet med damm och rök och buller att fortsätta som tidigare, innan Ölands grävtjänst flyttade sitt upplag till annan plats, detta motsätter vi oss starkt oavsett om en vall läggs upp som skydd mot parkområdet. Matargatan in i området viker av österut i parkområdet vilket vore bättre att den fortsatte rakt söderut som den gör in genom område märkt KZ, gatan skulle då få en rak linje från Verkstadsgatan och söderut, vilket gör att trafiken flyttades längre västerut.

Nockhöjden på byggnader i området är satt till 8 meter vilket vi anser är alldeles för högt då de flesta husen i området är enplansvillor vilket gör att 8 meter skulle bli en alltför dominerande vy med tanke på att villorna på Såningsvägen ligger nästan 4 meter lägre än området. Maxhöjden bör sättas till 4 meter på de områden som är märkta KZ och de

separerad gång- och cykelväg. Detta kommer att hanteras vid genomförandet av planen. Vid snöröjning av gång- och cykelvägen ska det finnas plats för snövallar.

Kommunen har tagit fram en dagvattenutredning som har varit ett underlag vid planläggningen. Idag finns det inga anläggningar som fördröjer och renar dagvatten inom området. Till följd av planläggningen av området så kommer den hårdgjorda ytan att öka, samtidigt planläggs förbättringsåtgärder för dagvattenhanteringen som innebär både fördröjning och rening. I dagvattenutredningen ges förslag på anläggande av dagvattendammar och svackdiken som ska ha rätt dimensioner för att kunna ta emot och rena dagvatten från de hårdgjorda ytorna. Avrinning från dammarna kommer ske med ett reglerat flöde för att dagvattennätet inte ska bli för hårt belastat.

Vid planläggning och exploatering av området ser kommunen att det är viktigt att använda marken effektivt för det tänka ändamålet. Sedan samråd har kommunen redan utökat parkområdet för att skapa en buffertzona mellan bebyggelse och planområdet. Att planlägga marken för användningen verksamheter och möjligen upplag är nödvändigt för att tillmötesgå den efterfrågan som finns från befintliga verksamhetsutövare på platsen. Inom användningen finns det möjlighet för användningen upplag eller verksamhet. Däremot får inte verksamheterna innebära för höga ljudnivåer och påverkan på bostadsbebyggelsen. Verksamheter som orsakar olägenheter för bostadsbebyggelse, är inte lämpliga på platsen.

Kommunen har bedömt vilken höjd som är lämplig på platsen utifrån höjd på befintliga verksamheter i området och vad som är en lämplig höjd utifrån omgivningspåverkan. Det är samtidigt viktigt att nya byggnader kan tillmötesgå de behov som tillkommande verksamheter har. I den befintliga planen så är högsta byggnadshöjd 6 meter, byggnadshöjd

områden som ligger närmast söder om KZ en maxhöjd på 5 meter.

Vid genomgång för beslut måste det tas hänsyn till att Rosenfors anser vi ska vara ett bostadsområde i första hand och inte ett industriområde, numera kallat verksamhetsområde, och då borde allt som är möjligt göras för att avskärma detta mot bostäderna.

Från att tidigare varit ett lugnt och trevligt bostadsområde kommer nu alltmer trafik och buller att störa omgivningarna och vi hoppas på att kommunen ser till att det i fortsättningen inte blir någon typ av avstjälningsplats för sådant som företagen inte använder dagligen utan blir liggande till allmän beskådan i fortsättningen. Gör gärna ett besök och bilda er en uppfattning och det är ett välskött område.

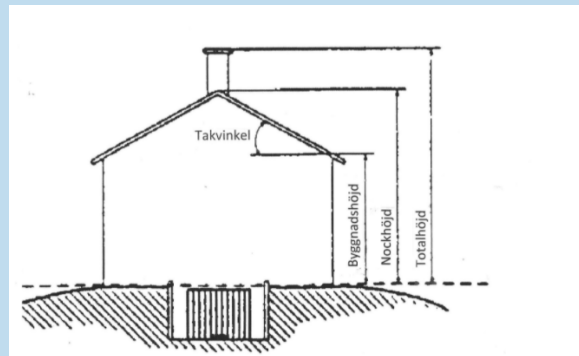
9. Borgholm 8:68 Borgholm Kungsgård

Yttrande under granskningstiden angående Detaljplan Borgholm 8:63, Rosenfors

Som arrendatorer på fastigheten Borgholm 8:63 avser vi härmed att lämna yttrande till förslaget om ny detaljplan gällande Borgholm 8:63, Rosenfors. Tidigare har yttrande lämnats in under samrådtiden på våren 2020.

Sammanfattningsvis ställer vi oss negativa

räknas upp till skärningen mellan fasadplanet och ett plan som med 45 graders lutning inåt byggnaden berör taket. I den nya planen begränsas höjden istället till högsta nockhöjd vilket mäts från markplanet upp till yttertakets högsta del. Detta betyder att tillkommande byggnader inom planområdet kommer ha ungefär samma höjd som befintlig bebyggelse. Kommunen bedömer att denna höjd är lämplig i området utifrån förhållandena på platsen.



Kommunen är mån om att planområdet inte ska fungera som en avstjälningsplats. Inom användning verksamheter ska endast verksamheter med en begränsad omgivningspåverkan tillkomma. Det innebär att endast verksamheter som i begränsad utsträckning avger lukt, buller, ljusstörningar eller andra typer av störningar kan lokaliseras inom planområdet.

Kommunens kommentar

Kommunen har kompletterat planbeskrivningen med en tydligare redogörelse för val av lokalisering av verksamhetsområde.

till förslaget som innebär att åkermarken inom det aktuella området exploateras.

Bakgrund till yttrande under granskningstiden

I planbeskrivningen kan inte undertecknad se att planen har justerats eller anpassats för att ingen eller mindre areal produktiv åkermark ska undkomma exploatering. Därmed står undertecknad fast vid samtliga de argument och åsikter angående detaljplaneförslaget som angivits i tidigare yttrande och som även bifogas detta yttrande.

Kommentar

Det har i planbeskrivningen, samrådsredogörelsen och i insändare förekommit påståenden att den aktuella åkermarken skulle vara mindre brukningsvärd än övrig åkermark. Detta är något som undertecknad inte förstår eller håller med om. Lerig morän som den aktuella jorden består har goda egenskaper i flera avseenden eftersom den både är fukthållande, varm och väldränerad.

Sammanfattning

Undertecknad ställer sig kritisk till förslaget om ny detaljplan på Borgholm 8:63 med motiveringen att exploateringen av åkermarken innebär såväl försämrade möjligheter för gårdens driftsinriktning som den lokala kött- och livsmedelsproduktionen samt betesdriften och vårdandet av omkringliggande betesmarker. Stora arealer åkermark har redan exploaterats på Borgholms kungsgård i områdena Åkerhagen och Rosenfors vilket också påverkat kvarvarande omkringliggande åkermark negativt. Förslaget innebär att självförsörjningen av livsmedel på kort och lång sikt minskar ytterligare och att sårbarheten i livsmedelsproduktionen ökar. Förslaget innebär att kommunen för all framtid, på ett oansvarigt sätt förstör brukningsvärd åkermark.

Kommunen är mån om att hushålla om resurserna på ett hållbart sätt och har i den fördjupade översiktsplanen för Borgholm Köpingsvik 2019, pekat ut vilken jordbruksmark som behöver tas i anspråk i samband med exploatering och vilken mark som ska bevaras som jordbruksmark. Jordbruksmark som behöver tas i anspråk är belägen i anslutning till tätorterna Borgholm Köpingsvik och är i begränsad omfattning. Borgholms kommun har en stor brist på tomter för ytkrävande verksamheter och har bedömt att jordbruksmarken i Rosenfors behöver tas i anspråk för samhällsstöttande verksamheter. Marken ska användas effektivt för detta ändamål.

Alternativa lokaliseringar av verksamheter i Borgholm-Köpingsviksområdet är antingen redan utbyggda, kringbyggda eller är lokaliserade i de centrala delarna av Borgholm där denna typ av verksamhetsutveckling skulle orsaka en väsentligt större påverkan för boende och stadsliv. Borgholm och Köpingsvik är kringbyggda med strand, slottsmiljö och jordbruksmark. Eftersom det är en stor brist på tomter för verksamheter i Borgholms kommun och därmed väsentligt samhällsintresse att skapa förutsättning för ökad verksamhetsetablering, så är kommunens bedömning att denna mark ska kunna tas i anspråk då det bedöms medföra större mervärden än förluster för samhället.

10. Havren 6

Med anledning av att trafiksituationen inte är tillräckligt utredd kring ut- och infarten till Rosenfors måste detta utredas innan vidare åtgärder genomförs av exploateringen. Borgholms kommun har för avsikt att utvidga det befintliga verksamhetsområdet i Rosenfors med begränsad områdespåverkan. Kommunen skriver i kommentar till Trafikverket; ”bedömningen är att inga åtgärder på det statliga vägnätet kommer att vara nödvändiga till följd av exploateringen”. Trafikintensiteten på 136:an är mångdubbelt större än E22:an Dygnbelastningen enligt Trafikverket 18000 - 4000 fordon). I vägavsnittet mellan Fabriksvägen till 136:an flyttas den västra trottoaren till den östra sidan vilket innebär att anslutningen till 136:an: måste flyttas åt väster för att möjliggöra full bredd av den östra GC-banan vid tunnelfästet. Samtidigt måste vägbanan breddas för att göra möjligt för två filer ut till 136:an, en söderut och en norrut. På 136:an bör en påfartsfil anläggas, liknande den i Ekerum för att göra det möjligt att köra söderut. De båda utfarterna mellan Kungsgården och Kungsgårdsvägen, bör därför ledas om till Fabriksvägen likväl som utfarten från Lyckås på Kungsgårdsvägen. För att avlasta problemet med påfart till 136:an kan man anlägga en ny väg söder om Rosenfors, Guntorp, Nydala och Karlshöjd med påfart till rondellen vid norra infarten till Borgholm. Vägsträckan Borgholm - Köpingsvik är den största ”flaskhalsen” på hela 136:an, därför bör en förnyad utredning genomföras av den tidigare planerade och föreslagna omläggningen av 136:an för att dras från ”Strandtorpsrakan” med anslutning norr om Klinta.

Kommunens kommentar

En trafikmätning och beräkning har gjorts över hur mycket trafik området kan komma att alstra till följd av en ökad exploatering. Utifrån framtagna beräkningar kan kommunen göra bedömningen att den befintliga infarten från väg 136 har kapacitet att ta emot den ökade trafikmängden. Skulle det däremot krävas åtgärder på infarten och väg 136 till följd av exploatering så är kommunen öppen för en dialog med trafikverket för att hantera detta. Trafikverket har i sitt yttrande framfört att de bedömer att konsekvenserna på statlig infrastruktur och planens genomförande är hanterbart. Eftersom området kommer byggas ut etappvis under en lång tid så ser kommunen att det inte kommer vara nödvändigt att förbättra infartens kapacitet vid ett tidigt skede innan det står klart att ett sådant behov eventuellt finns. Om anslutningen ska byggas om så ska behovet stå i proportion till de stora ingrepp och konsekvenser som en ombyggnation medför. Som nämnt i planbeskrivningen så görs bedömningen att även om korsningen vid Kungsgårdsvägen skulle byggas om i framtiden skulle det fortsatt kunna uppstå problem under trafiktopparna på sommaren då problemet är ett större problem för hela sträckan mellan Borgholm och Köpingsvik.

I detaljplanen har det planlagts för att säkerställa att det ska ges tillräckligt utrymme för både körbana och gång- och cykelväg. Vid genomförandet av planen och vid projektering kommer anslutningen till väg 136 att lösas så att anslutningen har liknande funktion som idag.

Som nämnt i kommentaren ovan så planläggs det inte för någon åtgärd för att öka kapaciteten vid anslutningen till väg 136. Uppstår ett behov av att bygga ut anslutningen vid ett senare skede så är kommunen öppen för att hantera detta.

Det finns inga planer på nya anslutning norr om Klinta.

11. Tegen 5

Undertecknad ser positivt på en utökning av Rosenfors industriområde då det råder brist på industrifastigheter vilket hämmar en utveckling av lokala företag. Men anser också att den föreslagna planen inom en snar framtid måste utökas än mer för att täcka framtida behov. Hänsyn måste även tas till en framtida utbyggnad av bostadsmark i området vilket sammantaget kommer att öka trafikmängden och försämra trafiksäkerheten på Kungsgårdsvägen. Enligt planprogram DNR P 2007-0006 påtalas att bostadsområde kommer att utökas söderut och en ny matargata söder om Borgholm är nödvändig ur trafiksynpunkt. Nedan ett urklipp ur planprogrammet vilken belyser olämpligheten med en ökad trafikbelastning på Kungsgårdsvägen.

” 1. Korsning i befintligt läge vid Kungsgårdsvägen

Idag går trafiken till Rosenfors industriområde och bostadsområde via Kungsgårdsvägen med korsning till väg 136. Vägen är förhållandevis bred med trottoar längs ena sidan. Det främsta problemet med denna anslutning är korsningen till väg 136. Utfarten är delvis skyrnd med dålig sikt. Detta tillsammans med närheten till trafikljusen vid Storgatans anslutning innebär framkomlighetsproblem främst sommartid. Det finns inte många alternativ till ombyggnad av korsningen med hänsyn till befintlig gång- och cykeltunnel, tekniska förhållanden och platsbrist. Vägen passerar också förbi befintligt bostadsområde varför det inte är lämpligt med tung trafik eller en stor trafikökning här. Ny trafik kan mycket väl använda denna infart till en början, men vid större utbyggnader räcker inte dess kapacitet till. Trafiken mot Borgholms slott och Solliden får ingen ny lösning i detta alternativ utan problematiken med framkomligheten under högsäsong kvarstår.”

Med utgångspunkt i bedömningen 2006

Kommunens kommentar

I planprogrammet presenterades flera olika alternativ på vägdragningar och korsningslösningar. Som det beskrivs i planprogrammet så har det i utredningen även studerats hur trafiken för anslutningen till Borgholms Slott och Solliden kan inkluderas i lösningarna. De nya lösningarna som presenteras måste ställas i proportion till de ingrepp och konsekvenser ny vägdragning och korsning innebär, framför allt på kulturmiljön. Vid planläggningen av Rosenforsområdet har inte anslutningen till Solliden och Borgholms slott ingått i planområdet och planområdet är även i betydande mindre omfattning tillskillnad från planprogrammets förslag. Vid bedömningen av vilken påverkan trafiken kan komma att orsaka till följd av en exploatering av området, utgår kommunen ifrån den aktuella planläggningen. Utifrån trafikmätning och beräkningar som tagits fram kan kommunen göra bedömningen att Kungsgårdsvägen tillsammans med dess anslutning kan ta emot den ökade trafikmängden, med hjälp av åtgärder som tillägg av gång- och cykelväg samt att infarten in till verksamhetsområdet sker vid Verkstadsgatan för att undvika att

är det anmärkningsvärt att samma instans idag bedömer en ökad belastning på Kungsgårdsvägen som ett bra alternativ. Utvecklingen som skett de senaste åren har alltmer tagit hänsyn till gående och cyklister i stadsplaneringen vilket verkar gått spårlöst förbi i Borgholms kommun.

Att byta ut egenskapsbestämmelserna från ”småindustri” med låg trafikintensitet och mindre områdespåverkan till ”verksamheter” gör att styrningen av påverkandegraden försvinner och i princip vilken verksamhet som helst som följer gängse lagar kan etableras i området vilket betyder att verksamheter som ökar trafikbelastningen markant kan etableras.

I trafikmätningen som gjorts uppskattas det till 1396 fordon i årsmedeltrafik per dag före en exploatering av industriområdet, här beräknas ökningen uppgå till det dubbla 2040 . Noteras att trafikintensiv verksamhet som en drivmedelsstation troligtvis inte är medräknad. Summan 2792 fordon i snitt betyder att om man räknar på variation av dagar och tidpunkter bli ganska tät trafik . Här uppges att vardagstrafik är något högre 1596 fordon per dag och 15 % tung trafik vilket ger 239 per dag samt efter en utbyggnad 278 tunga fordon . Slår man ut detta på en förmodad tidsrymd av 10 tim betyder det

trafik leds längre söderut.

Nya trafiklösningar som inbegriper anslutningen till Solliden och Borgholms slott behöver ingå i ett större arbete med att förbättra väg 136 tillsammans med dess anslutningar. Vad gäller exploatering av det nya verksamhetsområdet så kommer det byggas ut etappvis och under en lång tid. Kommunens bedömning är att anslutningen från Rosenforsområdet till väg 136 kan fortsatt används i den befintliga utformningen, om det uppstår behov av åtgärder för att förbättra trafiksituationen så är kommunen beredd på att hantera det.

Vad avser användningen ”verksamheter” och ”småindustri”, så vill kommunen förtydliga att dessa två användningar har liknande betydelse. I dagens planer används inte längre användningen ”småindustri”, denna användning har utgått och ersatts med ”verksamheter” som definieras som: *”Områden för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, partihandel och annan jämförlig verksamhet med begränsad omgivningspåverkan. Även komplement till verksamheten ingår i användningen.”*

Användningen verksamheter innebär alltså tillkomst av verksamheter med en begränsad omgivningspåverkan. De verksamheter som tillåts inom området är liknande verksamheter som finns där idag.

Kommunen bedömer att Kungsgårdsvägen och dess anslutning har kapacitet för att ta emot den ökade trafikmängden. Som nämnt innan så är kommunen däremot beredd på att hantera trafiksituationen i anslutningen om behov uppstår.

ungefär ett tyngre fordon på 2 minuter. En framtida ökning av bostäder stadsnära är ganska trolig söder om det befintliga vilket det också bör tas hänsyn till i planförslaget. Här bör också planeras för en matargata i industriområdets södra del för trafik från en infart från söder om Vasahuset till ett eventuellt nytt bostadsområde.

Uppfattningen om trafiksituationen i korsningen 136:an – Kungsgårdsvägen endast några timmar ett fåtal dagar per år har kapacitetsproblem tyder på att utredarna varken bor eller har studerat trafiken under sommarhalvåret. Stora delar av perioden juni-juli-augusti är trafiken på 136:an ganska tät vilket gör en vänstersväng ganska riskabel, ofta är det lättare att svänga höger och vända nere vid Storgatan. De senaste åren har den inhemska turismen bland annat till följd av pandemin ökat med mer trafik vilket även Öland märkt med längre säsong och hårdare trafikklimat, detta kommer att öka problemen i korsningen.

Gällande störningar i form av buller och damm från verksamheter tas det bara hänsyn i det utökade området. Eftersom planförslaget gäller hela området bör det även omfatta allt. I gällande detaljplan råder utfartsförbud mot Kungsgårdsvägen samt att området omfattas av beteckningen ”Småindustri”.

Det nya förslaget innebär att kommunen på ett listigt sätt legaliserar sina tidigare övertramp genom nya beteckningar och ny detaljplan. Med tanke på hur området tidigare behandlats med uppgrävda vägar i månader och transport av schaktmassor från ledningsarbeten i centrum vilket fått till följd att Kungsgårdsvägen mest liknat en leråker där både bilister och fotgängare fått klafsa runt i, så befaras att detta kommer att upprepas när ny mark ska beredas.

I planförslaget nämns FN:s barnkonvention så fint. Har ganska svårt att se hur

Kommunen är medveten om den betydande ökade trafikmängden under sommaren längs med väg 136, särskilt mellan sträckan Borgholm och Köpingsvik. Den ökade trafikmängden innebär inte endast en påverkan på anslutningen till Rosenforsområdet, utan även på andra in- och utfarter längs med väg 136 som har kapacitetsproblem under sommaren. Om det krävs åtgärder på anslutningen till väg 136 till direkt följd av exploatering av området så är kommunen beredd att hantera detta. Behov av att åtgärda kapacitetsproblem längs med väg 136 på grund av en ökad sommartrafik kräver ett större helhetsgrepp i samverkan med trafikverket.

Störningar har utretts och tagits hänsyn till för hela planområdet. För de delar av planområdet som kan tänkas orsaka högre ljudnivåer har det lagts till bestämmelse om störningsskydd. Det är även utfartsförbud mot huvuddelen av Kungsgårdsvägen i det nya planförslaget. Som nämnt i kommentar ovan så har den äldre användningen ”småindustri” utgått och ersatts av användningen ”verksamheter” som motsvarar användningen ”småindustri”. Användningen verksamheter innebär tillkomst av verksamheter med en begränsad omgivningspåverkan och innefattas av liknande verksamheter som finns i området idag.

Utifrån detaljplaneringen har kommunen lyft och beaktat frågan kring barnperspektiv när

barnperspektivet beaktas i planeringen av Kungsgårdsvägen. Med tanke på hur barns beteende i trafiken är utvecklat så är det ganska naivt att tro att en bredare trottoar utan fysisk begränsning mellan körbana och gångcykelväg skulle förhindra framtida olyckor. Helst med tanke på att denna cykelled även utgör en del av cykellederna på Öland, kommunen har anlagt en förbättrad lekplats i området vilken även nyttjas av förskoleklasser och barn från andra områden vilka även dessa använder Kungsgårdsvägen. Är man något seriös vad det gäller barnkonventionen säkerställer man att Kungsgårdsvägen göres säkrare med hastighetssänkande åtgärder som sänkt hastighet till 30 alt. 40 som i övriga tätorten. Eftersom skyltning oftast inte räcker bör även tung trafik förbjudas samt fartdämpande åtgärder som gupp anläggas på lämpliga platser. Lyckligtvis har Borgholm klarat sig bra i statistiken men ser vi till grannkommunen som haft flera allvarliga olyckor i bostadsområden med i vissa fall dödlig utgång är en förbättring nödvändig.

Att kommunen har identifierat en trafikfara med uppställning och omlastning låter fint men lite missvisande då det inte fanns med i ursprungligt underlag utan påtalats av boende.

Under rubriken ”Utfart” beskrivs att utfartsförbud skapas mot Kungsgårdsvägen vilket skall säkerställa att även befintliga verksamheter skall använda lokalgator för in och utfart. Här skrivs att nya verksamheter in och utfart skall ske mot lokalgator. Ganska svårtolkat. Enligt gällande plan är det utfartsförbud. Även i plankartan blir man frågande vad som gäller för främst kvarteret Tröskan. Enligt revideringen av planförslaget skrivs att ”Inga utfarter medges längs med Kungsgårdsvägen” vilket i verkligheten betyder att Tröskan 1 och 3 måste flytta sina utfarter. I samrådsredogörelsen skriver kommunen att ”Inga in och utfarter söder om Verkstadsgatan”.

det kommer till säkerhet och tillgänglighet att röra sig i området. I detaljplanen har det planlagts för en separerad gång- och cykelväg längs med Kungsgårdsvägen. Idag finns det endast en trottoar längs med delar av Kungsgårdsvägen. En separerad gång- och cykelväg innebär att det ska finnas två tydliga separerade banor för fotgängare och cyklister som i sig är tydligt separerad från körbanan. Inom ramarna för detaljplaneringen går det inte att reglera hastighetsbegränsningen men det utesluter inte att det kan komma att bli aktuellt att hastighetssänka Kungsgårdsvägen om ett sådant behov uppstår. Detsamma gäller med fartdämpade åtgärder som fartgupp.

Då problemet med uppställning av lastbilar har framkommit i ett senare skede så har kommunen valt att hantera detta inför granskningen av planen. Samråd är ett tillfälle då problem som tidigare inte har utretts eller identifierats kan hanteras senare i planläggningen.

Vad kommunen syftar på vid beskrivningen av ”lokalgator” är de gator som finns inom verksamhetsområdet. I planbeskrivningen beskrivs det: ”In- och utfart från tillkommande fastigheter ska ske mot lokalgatorna inom området.”

Det är utfartsförbud ut mot huvuddelen av Kungsgårdsvägen och trafiken hänvisas till att använda infarten vid Verkstadsgatan och att köra in och ut från fastigheterna från lokalgatorna inom planområdet.

Det stämmer att Tröskan 1 och 3 behöver flytta sina utfarter.

Området i nordväst benämnt P-plats verkar vara en nödlösning som troligtvis skapar mer problem än löser några. Alla som känner människan natur vet att lathet är en dygd, tanken att de tyngre fordon som idag använder Kungsgårdsvägen som parkering eller omlastningsplats kommer att krångla sig upp i ett avlägset hörn i området verkar ganska långsökt. Bättre att utnyttja denna plats för en nyttigare användning.

I tidigare yttranden har en ny matargata från söder till industriområdet föreslagits men ganska lätt avfärdats. Både kommunledning och handläggare verkar inte överhuvudtaget vara intresserade att utreda denna lösning. Här försöker man dribbla bort begreppen troligtvis på grund av en merkostnad i ett första skede, i ett längre perspektiv kommer en alternativ infart ändå krävas. Trots påtalande att en ny matning skulle ske söder om Vasahuset envisas man både i tal och skrift att prata om olämpligheten i en infart mellan Vasahuset och Kungsladugården. I planförslaget fanns tre alternativ där alternativet infart söder om Vasahuset av kommunen lyftes fram som enda möjliga. En lösning på utfart från Solliden finns troligen inom en ganska snar framtid vilket i praktiken betyder att en ny matargata till Rosenforsområdet ganska enkelt kan anläggas. I frågan om 136:an har kommunledningen varit pådrivande för en förbättring, stor risk finns att man missar en bra möjlighet att utveckla infrastrukturen i Borgholm i en positiv riktning som både skulle gynna trafikanter, näringsidkare och boende i Rosenforsområdet.

Anledningen till att området planläggs som P-plats är dels för att tydligt anvisa en plats inom planområdet som är till för parkering av bl.a. lastbilssläp. I planbeskrivningen ges även förslag på att införa parkeringsförbud längsmed Kungsgårdsvägen, men detta kan inte styras inom detaljplanens ramar. Att området är planlagt som P-plats är även av anledningen att denna del av planområdet är öronmärkt att fungera som en översvämningssyta vid stora regn, det är därför inte lämpligt att planlägga för byggrätter här. Inom området är det även planlagt för en dagvattendamm. Kommunen gör bedömningen att denna yta kan fungera bra som en parkeringssyta då den är placerad i den norra delen av planområdet. Alternativa platser för parkering skulle vara i den utökade delen av södra planområdet vilket är en längre sträcka att ta sig.

Kommunen ser inte ett behov av att utreda möjligheten till en ny matargata inom arbetet för den här detaljplanen, då bedömningen har gjorts att befintlig väg och anslutning har tillräcklig kapacitet för att ta emot den ökade trafikmängden. En ny matargata för denna detaljplan skulle innebära fler negativa konsekvenser än mervärden, då det innebär stora ingrepp på de höga kulturvärdena söder om Vasahuset.

I planprogrammets förslag presenterades ett avsevärt större planområde. Skulle det i framtiden uppstå behov av att förbättra anslutningen till planområdet är kommunen öppen för det.