Borgholms kommun

Detaljplan för

Stora Rör 2:1 m.fl.
Östra Stora Rör

Borgholms kommun



PLANBESKRIVNING

Granskningshandling II

2023-08-23

Granskningshandling II

Upprättad: 2020-09-10

Senast ändrad: 2023-08-23

Dnr: S2014-0043

Medverkande tjänstemän

Victoria Bengtsson
Planarkitekt

Frida Gustafsson
Miljöstrateg

Alexander Sundstedt
Mark- och exploateringsstrateg

Julia Persson
Mark- och exploateringsstrateg

Mia Olsson Hedman
VA-planerare

Åsa Bejemar
Plansamordnare

Hanna Andersson
Planarkitekt

Ylva Hammarstedt
Planarkitekt

Anders Magnusson
Tillväxtchef

Leon Hansson
Planeringschef

Planhandlingarna består av:

- Plankarta på grundkarta med bestämmelser
- Planbeskrivning med genomförandebeskrivning
- Granskningsutlåtande
- Fastighetsförteckning
- Miljökonsekvensbeskrivning

Bilagor:

1. Fastighetskonsekvenskarta
2. Inkomna yttranden
3. Skötselplan
4. Dagvattenutredning
5. Trafikbullerutredning
6. Trafikutredning
7. Geologiska och geohydrologiska förutsättningar
8. Geoteknisk utredning
9. Naturvärdesinventering
10. Fågelinventering

Foto framsida: Michael Gykiere, Lonely Alien

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING 4
DETALJPLANEPROCESSEN 5
1. DETALJPLANENS BAKGRUND OCH SYFTE 6
2. PLANDATA 7
3. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR 8
4. AVVÄGNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN (MB) 22
5. STÄLLNINGSTAGANDEN ENLIGT PLAN- OCH BYGGLAGEN 25
6. PLANFÖRSLAGET 27
7. GENOMFÖRANDE OCH KONSEKVENSER 47

Sammanfattning

Planområdet ligger i den östra delen av tätorten Stora Rör, i södra Rälla Tall. Planen erbjuder ett attraktivt boende i kommunens södra del med närhet till strand, natur, skola och livsmedelsbutik.
Området planläggs främst för bostadsändamål och naturmark. Detaljplanen möjliggör en blandning av bostäder i villor, parhus, radhus och lägenheter i flerbostadshus. Det finns även ytor som tillåter förskoleverksamhet, kontor och vård samt parkering för pendling och besökare till naturområdet. Parkeringen är placerad i sydöstra delen av planområdet, med kort avstånd till det planerade läget för busshållplats med gång och cykeltunnel. Beroende på bostadsform beräknas området totalt kunna ge mellan 90-180 bostäder och avses genomföras i etapper för att kunna tillgodose södra kommunens bostadsbehov de närmaste åren. Bebyggelsen ska utformas med hög arkitektonisk kvalité och med hänsyn till befintlig bebyggelse. Detaljplanen innehåller därmed utformningsbestämmelser om fasadkulörer och material. En del områden kommer att ingå i planerad markanvisningstävling där det finns riktlinjer om hur bebyggelsen ska gestaltas och bidra till låg klimatpåverkan.

Ett större sammanhängande skogsparti föreslås skyddas i planen. Denna gröna korridor sammanbinder det nybildade naturreservatet vid ljungheden i norr med Rosti i söder, och skapar goda förutsättningar för pollinerare, biologisk mångfald, pedagogisk verksamhet och rekreation. Naturområden bevaras där naturliga lågpunkter finns för att bibehålla dess funktion för att fördröja, infiltrera och rena dagvatten.

Planen ser även till att förbättra cykelförbindelsen mellan Rälla och Stora Rör, och skapar en god helhet med Trafikverkets vägplan i området. Genomförandet av planen antas kunna bidra till säkrare transportvägar för oskyddade trafikanter samt bättre tillgänglighet till friluftsområden. Föreslagna åtgärder i skötselplanen såsom främjandet av lövträd och blottläggande av sand bidrar till ett rikare växt- och djurliv. Detaljplanen antas inte medföra betydande miljöpåverkan.

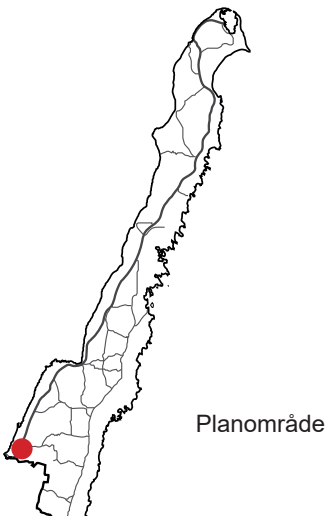


Bild 1. Kommunkarta

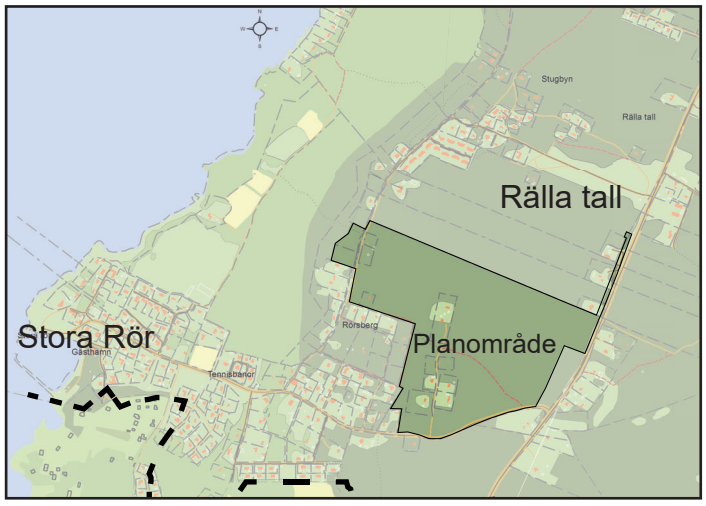


Bild 2. Översiktskarta

Detaljplaneprocessen

Denna handling, planbeskrivningen, 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. I beskrivningen ska skälen till planens utformning och de bestämmelser som valts motiveras. Planbeskrivningen har ingen egen rättsverkan. Detaljplanen (plankartan) är däremot juridiskt bindande för efterföljande beslut såsom bygglov.

Detaljplanen har tidigare varit ute på samråd och granskning. Under samråd och granskning görs alla planhandlingar tillgängliga och synpunkter välkomnas. När samråds- och granskningstiden är slut sammanställer kommunen synpunkterna i en samrådsredogörelse, respektive ett granskningsutlåtande. I dessa dokument kommenterar kommunen synpunkterna och tar ställning till justeringar innan planen slutligen antas.

Från samråd till granskning minskades planområdet på grund av att utfarten mot väg 136 för det norra området intill stugbyn och ljungheden inte är lämplig för den ökade trafikmängd som planen föreslog.

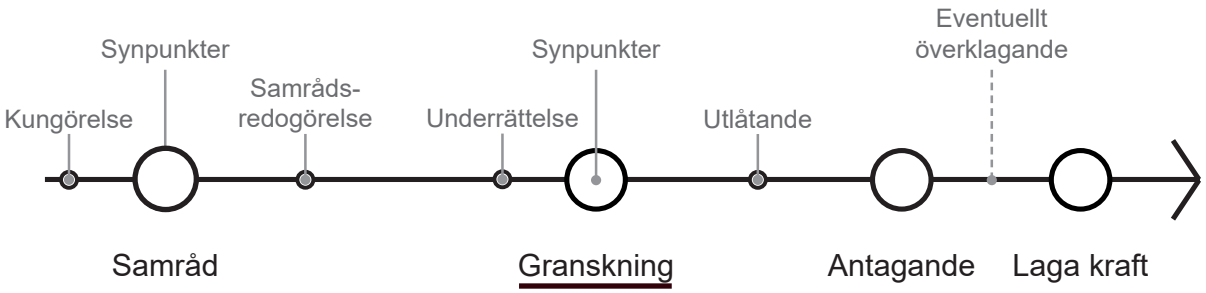
Efter granskningen av planen år 2021 har planen bearbetats avseende trafikfrågor, buller, dagvatten och natur. Dessa ändringar gör att planen ställs ut för en ny granskning.

Den som inte inkommit med skriftliga synpunkter senast under granskningstiden kan förlora rätten att överklaga planen.

Upprättandet av planförslaget följer plan- och bygglagens (PBL) anvisningar för ett utökat förfarande. De grundläggande stegen i processen anges nedan.

Mer information om planprocessen finns på kommunens hemsida:
www.borgholm.se

Utökat förfarande



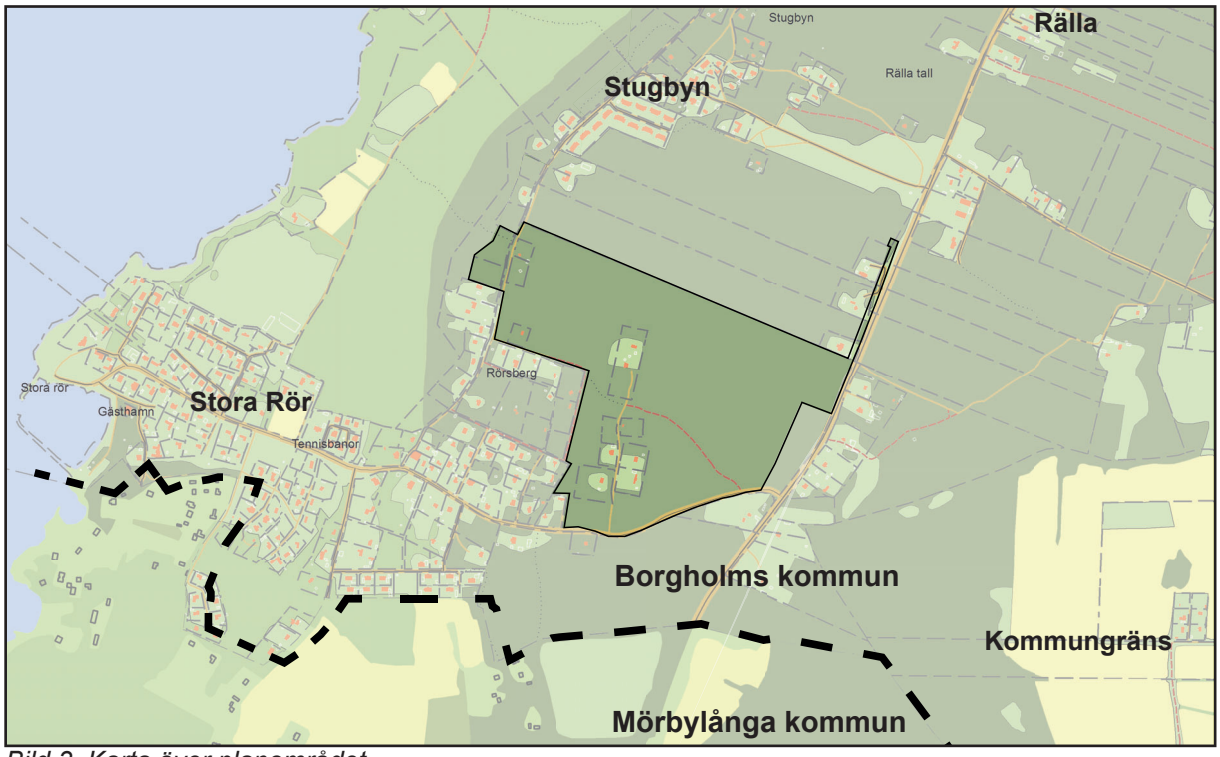


Bild 3. Karta över planområdet

1. Detaljplanens bakgrund och syfte

Området utgör ett naturligt tillväxtområde inom kommunen med sina goda pendlingsmöjligheter till Borgholm, Färjestaden och Kalmar. Läget invid Rällaskogen och närheten till Kalmarsund utgör goda förutsättningar för nya attraktiva boendemiljöer. I januari 2015 beslutade därför dåvarande Samhällsbyggnadsnämnden att uppdra åt förvaltningen att ta fram ett förslag till detaljplan. Planförslaget har varit på samråd under 2017 och på granskning 2021. Efter granskningen har ny information inkommit som medfört ändringar i planen och därmed ställs planen ut på nytt i en granskning II.

Syftet med detaljplanen är att skapa ett varierat boendeutbud med en flexibel detaljplan där fokus ligger på att skapa ett naturnära boende med inslag av skola, kontor och vård. Utformningen av tillkommande bebyggelse ska vara väl anpassad till områdets karaktär. Planen syftar även till att förbättra trafiksituationen genom utfartssanering och att förbättra cykelförbindelsen mellan Rälla och Stora Rör som en del av Ölandsleden längs väg 136. Planen syftar också till att möjliggöra för lokalt omhändertagandet av dagvatten, att bevara en grön spridningskorridor mellan Ljungheden och Rosti samtidigt som områdets natur- och rekreationsvärden beaktas och utvecklas.

2. Plandata

Planområdet ligger i Borgholms kommuns sydvästra del cirka 250 meter norr om kommungränsen till Mörbylånga kommun. Planområdet ligger i södra Rälla Tall i anslutning till den samlade bebyggelsen i Stora Rör och avgränsas i öster av länsväg 136, i söder av Stora Rörsvägen och i väster av landborgskanten. Den obebyggda marken utgörs av tallskog av varierad ålder och är en del av Rällaskogen.

Planområdet har en areal på drygt 30 ha. Fastigheten Stora Rör 2:1 och Rälla Tall 9:20 ägs av Borgholms kommun, övriga fastigheter är privatägda.



Bild 4. Ägoförhållande för fastigheter inom planområdet. Kommunägda fastigheter är gammelrosa.

3. Planeringsförutsättningar

Historik

Stora Rör blev, redan på 1600-talet, vid sidan av Färjestaden, Fröbygårda och Röhälla den viktigaste hamnen för skeppning av såväl person- som varutransporter över till fastlandet. Helt naturligt utvecklades kommunikationerna mellan Öland och fastlandet på den plats där det var den kortaste sträckan över vattnet (ca 3 500 m). Under 1700- och 1800-talen utvecklades färjetrafiken och postgången över sundet. Hamnen gav möjlighet till effektivare transporter till och från fastlandet och Kalmar och här fanns både gästgivargård, affär och regelbunden marknad. Tidigt på 1900-talet började kustområdet söder om hamnen tas i anspråk för exklusiva fritidsbostäder då det fanns båtförbindelser med Kalmar. I takt med att sommarboendet och turismen utvecklades och behovet av biltransporter ökade startade 1957 ett privat rederi färjetrafik mellan Revsudden och Stora Rör. Färjetrafiken utvecklades snabbt och var fram till Ölandsbrons tillkomst 1972 den för norra Öland viktigaste färjeförbindelsen med fastlandet. Med ortens strategiska läge mitt på ön och med kort avstånd till fastlandet var det en naturlig plats för att dra elkabel till Öland och bygga ställverk. Med ett ökande intresse för i huvudsak fritidsbebyggelse byggdes samhället under senare delen av 1900-talet upp till dagens utformning.

Planområdet har åtminstone sedan mitten av 1800-talet varit bevuxet med produktionsskog. Under 1940-talet var viss del av marken runt nuvarande Mor Linas väg uppbruten för odling.

Marken har tillhört Rälla gård och kronoparken Rälla tall. Rälla gård var tidigare en kungsgård.



Bild 5. Färjetrafik mellan Stora Rör och Revsudden fram till 1972

Bebyggelse

Från sent 1800-tal har Stora Rör lockat fritidsboende varvid byggnader från badortstiden har blandats med modern villa- och fritidshusbebyggelse. Storleken på bostadshusen varierar från små låga enplanshus till större villor i två våningar. Flera av de nyare husen har ett modernt formspråk.

I Stora Rör finns den äldsta bebyggelsen runt hamnen med de utmärkande hamnmagasinen. I övrigt varierar bebyggelsen i ålder från flera epoker. Bebyggelsen är spridd och har tillkommit mer som enklaver än som årsringar eftersom den varierande topografin har haft stor betydelse för bebyggelseutvecklingen. Nordväst om planområdet ligger Stugbyn med bostadsbebyggelse av varierad karaktär. I södra delen av Stugbyn ligger ett bostadsområde från slutet av 1980-talet där husen är relativt tätt placerade. Området skiljer sig markant från kringliggande bebyggelse.

Närmast Rällaskogen upplevs bebyggelsen ligga insprängd i naturen. Vägarna som till utseendet liknar skogsvägar bidrar till upplevelsen. Befintlig bebyggelse i och i anslutning till planområdet påminner om bebyggelsen i övriga Stora Rör. Huvudbyggnader i varierande storlek och ålder dominerar över komplementbyggnaderna på relativt stora naturtomter.

Service

Sommartid används de utmärkande hamnmagasinen och andra byggnader i hamnområdet till café, bageri och lanthandel. I Stora rör finns också restaurang och pensionat som har öppet under sommaren. Närmsta livsmedelsbutik ligger i Rälla ca 3 km norr om planområdet. I Borgholm, ca 15 km norr om Stora Rör finns kommunens största serviceutbud, med både kommunal- och kommersiell service.

I Rälla finns skola för förskoleklass till årskurs 6, bibliotek, sporthall och förskola. Närmaste högstadieskola är Slottsskolan i Borgholm och gymnasieskola finns i Kalmar.



Bild 6. Bebyggelse i området

Mark och vegetation

Natur

Planområdet består till övervägande del av tallskog med gräs- och mossbeväxt mark. Stora delar av tallskogen består av yngre planterad tall men här finns också områden med äldre värdefull tallskog. I planområdets västra del finns även ett område med ädellöv.

Terrängen är mycket kuperad. Landborgskanten ligger precis väster om planområdet och genom planområdet sträcker sig en markant slänt i form av en sandvall från norr till söder. Öster om sandvallen finns ett område med relikta sandvallar. Planområdet varierar i höjd från ca 33 meter över nollplanet i väster till ca 47 meter över nollplanet i öster med ett höjdparti längst i norr som sträcker sig 49 meter över nollplanet.

I planområdet finns det ett flertal stenmurar som följer bygränser och fastighetsgränser. De flesta murar har tillkommit under 1800-talets skiftesuppdelning och markerar ägogränser. Dessa stenmurar är inte biotopskyddade.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga fornlämningar registrerade. Vid Rällaskogens kust finns ett flertal kända gravlämningar i form av rösen, stensättningar och stenblock från brons- och järnålder.



Bild 7. Betespräglad äldre tall i nordvästra delen av planområdet

Friluftsliv

Rällaskogen har ett stort värde som rekreationsområde. Tallskogen är lättframkomlig med ett stort stigsystem och öppen sikt mellan träden. Stigsystemet genomkorsar planområdet men förbinder också planområdet med Rällaskogen, Kalmarsund och Stora Rör.

I Stora Rör finns padelbana och tennisbana som nyttjas av bland annat idrottsförening och tennisklubb. Här finns också badplats där sommarsimskola anordnas av Stora Rörs Simsällskap. Hamnen fungerar som fritidsbåtshamn där Stora Rörs Båtsällskap har sin hemmahamn samtidigt är det en välbesökt gästhamn.

I Rälla finns idrottsplats och sporthall.

Naturvärden

Planområdet ligger i anslutning till naturreservatet Rälla-Ekerum, som bildades 2020. Reservatet omfattar totalt drygt 600 hektar, varav drygt hälften utgörs av

vattenområde. Reservatet är komplext och består av ett flertal olika miljöer som tillsammans bildar en värdefull helhet. I reservatet ingår ädellövskogar med grova, ihåliga ekar som är livsviktiga för en lång rad fåglar, fladdermöss, insekter, lavar och svampar. Här finns frodiga sumpskogar som är hem för många mossor, svampar och växter. Mitt i reservatet höjer sig en av Ölands största isälvsavlagringar 25 meter hög. I reservatet ingår också torra, magra sandjordar med tallskog och öppna sandhedar, där bin och andra insekter trivs. Slutligen skyddas också grunda havsområden med vidsträckta ålgräsängar. Det är Länsstyrelsen i Kalmar län som förvaltar naturreservatet.

Under planarbetet har en naturvärdesinventering genomförts av Ecocom (år 2015) med fördjupade inventeringar rörande kärlväxter samt insekter. Syftet med inventeringen var att identifiera och dokumentera områden som är av positiv betydelse för den biologiska mångfalden. Inventeringen visar att det finns områden med höga naturvärden norr om planområdet, framförallt i området som benämns ljungheden.

Större delen av inventeringsområdet för naturvärdesinventeringen omfattas av Rällafältet som har klass 2 i naturvårdsplan för Öland. Det är ett stort isälvsfält med mäktiga sand-

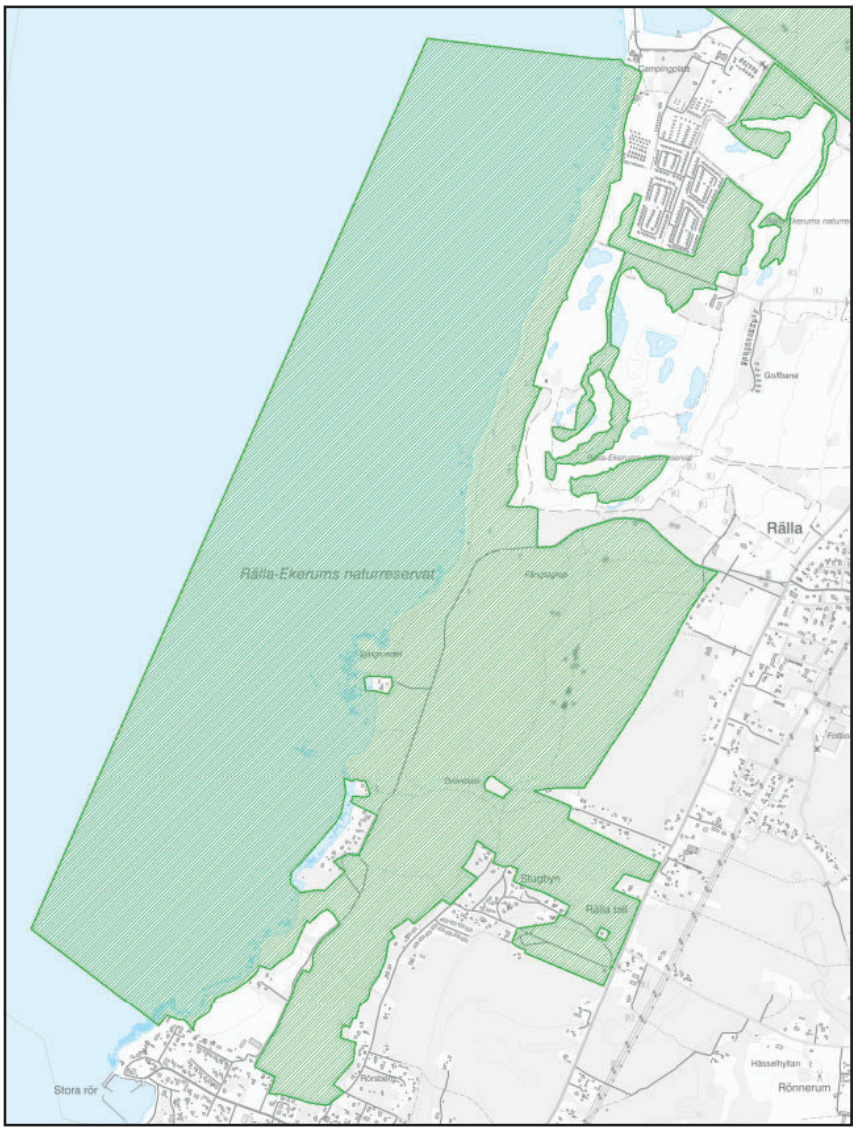


Bild 8. Nybildat naturreservat i delar av Rällaskogen och Kalmarund. Källa: Länsstyrelsen 2020.

och gruslager. Rällafältet har höga botaniska och entomologiska värden. Nedanför landborgsbranten finns ett läckage av grundvatten som resulterat i värdefulla sumpskogar. Landborgsbranten och området närmast nedanför ingår i flera olika typer av värdeobjekt som nyckelbiotoper, naturvärdesobjekt och biotopskydd. Objekten har fått högsta klass i våtmarksinventeringen och sumpskogsinventeringen.

För att säkerställa att naturområdenas kvalitéer bevaras och utvecklas har kommunen tagit fram en skötselplan. Skötselplanen anger riktlinjer för skötsel av naturmarken men också för dagvattenhanteringen i området och för bevarandet av områdets rekreativa värden. I skötselplanen specificeras åtgärder för att förbättra förutsättningar för fåglar, växter, insekter, andra djur och besökare i naturområdet och vilka slags träd som bör gynnas. Träd inom naturmark ska i så stor utsträckning som möjligt bevaras och skötas enligt anvisningar i skötselplanen.

Under 2022 genomfördes en fågelinventering i planområdet. Totalt observerades 23 arter som bedömdes häcka inom inventeringsområdet. Av dessa var tre arter rödlistade – grönsångare, svartvit flugsnappare och ärtsångare, samtliga i kategorin nära hotade på rödlistan 2020. Ingen art upptagen i fågeldirektivets bilaga 1 noterades som häckfågel inom inventeringsområdet. Trädlärka och nattskärra bedöms häcka utanför inventeringsområdet och äldre spår av födosökande spillkråka gjordes på en död trädstam inom området. Vissa arter noterades som överflygande och kunde inte konstateras som häckande inom området. Dessa observationer utgjordes av en kråka (NT), en grönfink (EN) och tre mindre korsnäbbar. Noterbart under inventeringen var att artrikedomen och individantalen ökade i utkanten av området, dvs i

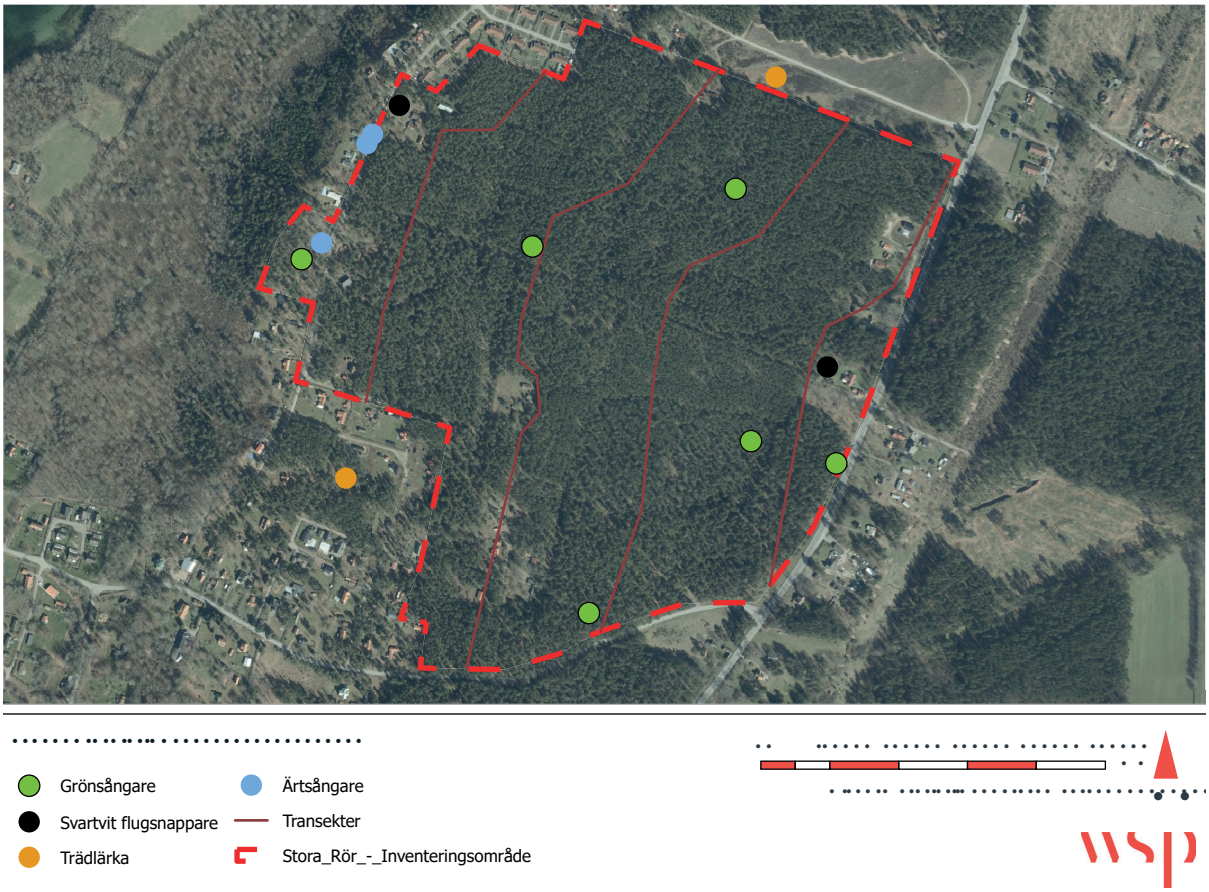


Bild 9. Häckande fåglar i området. Källa WSP 2022.

närheten till öppen mark, brynmiljöer, buskar, trädgårdar etc. Centralt i området, som har tydlig prägel av skogsbruk, var det både art- och individfattigt. De identifierade rödlistade arterna grönsångare, svartvit flugsnappare och ärtsångare är alla fåglar som framförallt trivs i lövskog, trädgårdar och parker. För alla arter bör dock åtgärder som kan påverka fågelbon, som avverkning av träd och röjning av buskar, genomföras utanför fågelartens häckningsperiod (ca 1 april – 15 juli).

Under 2022 rapporterades tre fynd av den rödlistade tallticka (NT) in till Artportalen. Fynden ligger relativt samlade i planområdets södra del. Detta föranledde att kommunen ytterligare har inventerat området och återfunnit talltickan. Ett antal äldre tallar har därför klassats som särskilt skyddsvärda. De tallar som kommunen har bedömt som särskilt skyddsvärda eller potentiellt särskilt skyddsvärda är inmätta. Gamla träd är viktiga karaktärsgivande inslag i hela planområdet och ska behållas om det är möjligt.

Liljekonvalj som är fridlyst på Öland finns inom planområdet och dispens från Artskyddsförordningen krävs där den påverkas. Liljekonvalj är inte rödlistad utan bedöms som livskraftig.

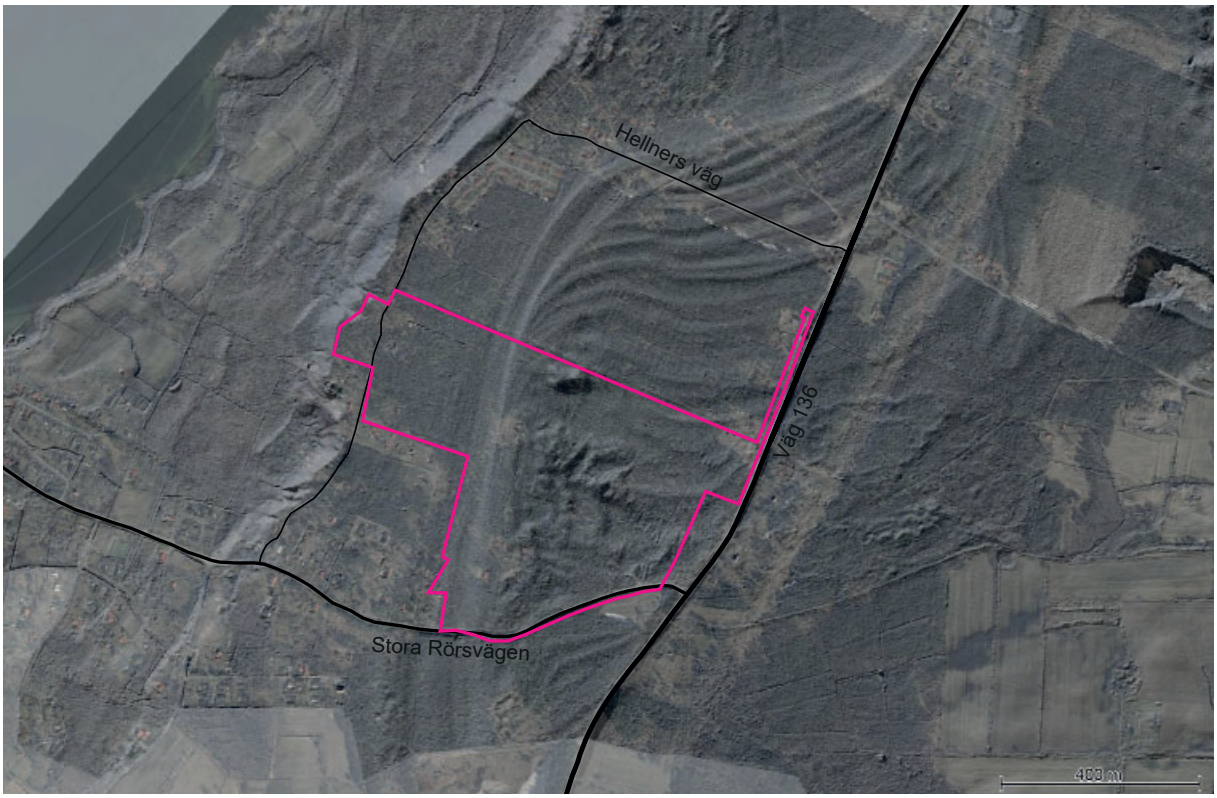


Bild 10. Geologikarta.

Geologi

Marken i och omkring planområdet består av isälvssediment. Sedimentsammansättningen är i allmänhet mycket homogen och består mestadels av sand och grovmo, med en mäktighet på mellan 15-20 meter. I planområdet består de övre jordlagren mestadels av grusig sand och grus.

I planområdets västra gräns ligger landborgskanten där marken höjer sig kraftigt, drygt

10 meter. Strax väster om Mor Linas väg löper ytterligare en vall. Denna geologiska slänt höjer sig ca 5 meter och har undersökts för att utreda släntens uppbyggnad och stabilitet. Provtagning visar att sanden nedanför slänten har grövre kornfraktioner. Den grövre sanden har förmodligen ansamlats under perioden som slänten var en strandkant. Utredningen visar att det inte finns några indikationer på risk för vare sig ytliga skred eller djupgående glidytor i underliggande sand. Ytterligare österut finns relikta geologiska formationer. Dessa formationer har utretts tillsammans med områdets geologiska och geohydrologiska förutsättningar. Utredningen visar att formationerna består av sanddyner. De har relativt markanta sidor och är svängda ungefär som en solfjäder. De sanddynsformationer som förekommer inom området utgörs till stor del av flygsand som har transporterats och avlagrats genom vinden. Historiskt sett ansågs flygsand som problematiskt då det ofta förstörde åkermark. Därför planterades ofta dessa områden med tall för att binda sanden till marken.

Provtagning har skett av grundvattennivån som ligger cirka 13 m under marknivån i de norra delarna av planområdet och drygt 20 meter under marknivån i de södra delarna. Befintliga massor erbjuder goda förutsättningar för byggnation och det bedöms ej finnas några geotekniskt sett särskilt besvärande förhållanden, bortsett från den geologiska slänt som finns centralt placerat i området. Även en geoteknisk utredning har utförts i samband med detaljplanearbetet, som bekräftar att det inte finns någon risk för stabilitetsproblem för bebyggelse. Förutsättningar finns för konventionell grundläggning av byggnader upp till två till tre våningar med kantförstyvad platta på mark.

Radon

Radon från marken är den vanligaste källan till radon i byggnader. För att undvika radon i inomhusluften behöver byggnaden vara tät mot marken. Alunskiffer har höga radonhalter. Andra skiffer-bergarter har låga till normala radonhalter. I ett bälte längs med landborgskanten underlagras lerskiffern och kalkstenen av alunskiffer. Alunskiffern kan gå i dagen där de överlagrande bergarterna knäckts. Inom planområdets västra delar, intill landborgskanten, finns det därmed risk för problem med höga halter av markradon.

Ingen mätning av radon har skett i området intill landborgskanten. Inom övriga planområdet har fem radonmätningar gjorts. Radonvärdet inom planområdet uppgick till 12-19 kBq/m^3, vilket är relativt låga radonhalter. Vid radonvärden mellan 10-50 kBq/m^3 rekommenderas att bygga radonskyddat.

Förorenad mark

Rälla och Stora Rör har ingen industriell historia och det finns inga kända markföroreningar i området. Det finns två nedlagda deponier, en norr om Rälla och en sydost om Stora Rör. Dessa ger ingen påverkan inom planområdet.

Trafik

Biltrafik

Planområdet omges av Stora Rörsvägen i söder, Hellners väg i norr, Vincents väg i väster och väg 136 i öster. Väg 136 sträcker sig från Ottenby i söder till Byxelkrok i norr. Staten genom Trafikverket är väghållare för väg 136. Trafikverket har även ansvaret för Stora Rörsvägen (väg 965) som leder från väg 136 västerut mot Stora Rör och hamnen. Trafikverket är huvudman för väg 965 eftersom den tidigare var förbindelsen ner till färjeläget. Lokalgator i området har enskilt huvudmannaskap.

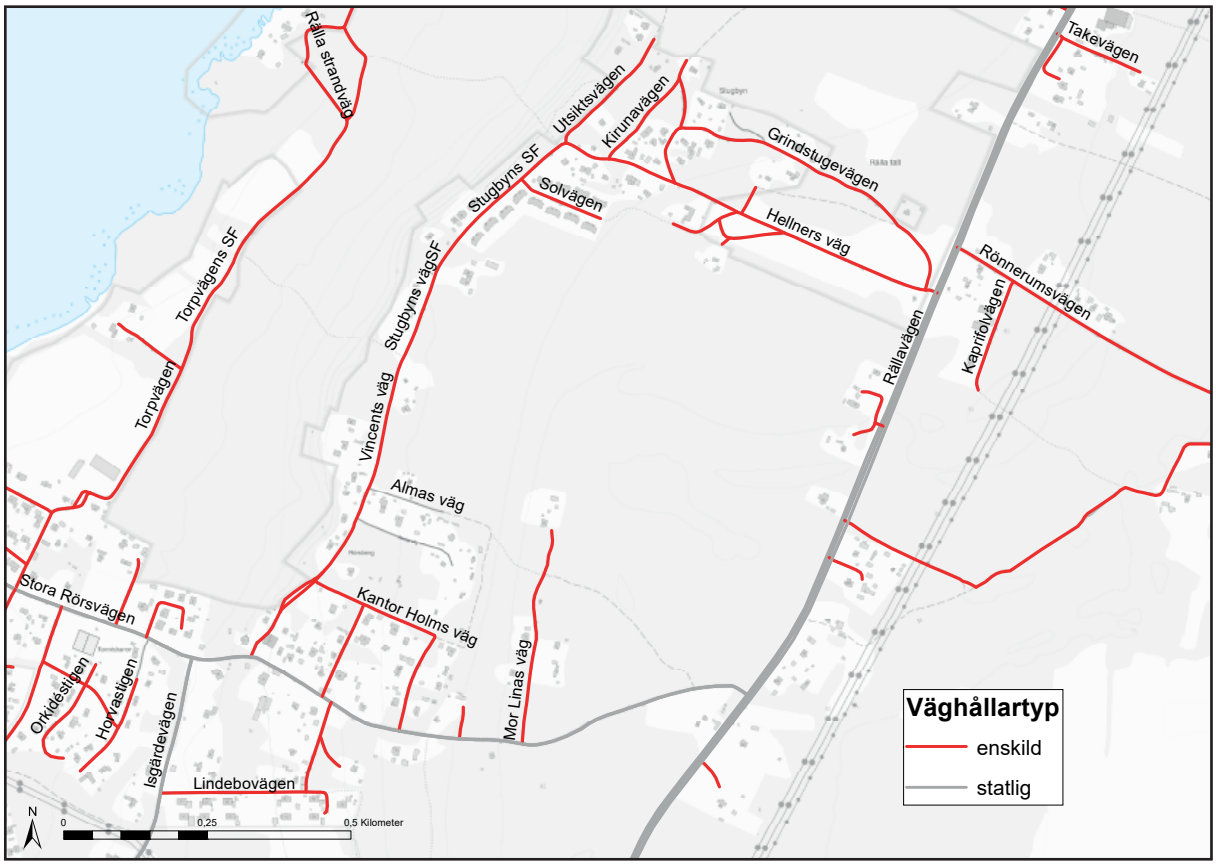


Bild 11. Väghållare i området

Öland har stora skillnader över året i trafikmängd vilket ger svåra förutsättningar för planeringen. Årsdygnstrafiken (ÅDT) på väg 136 var år 2022 ca 7000 fordon per dygn och hastigheten utanför planområdet är 80 km/h. Under sommarmånaderna ökar trafiken på väg 136 med drygt 200 %. Årsdygnstrafiken på Stora Rörsvägen är låg, knappt 400 fordonsrörelser per dygn. Trafikmängderna är dock ca fem gånger större på sommaren än på vintern. Stora Rörsvägen har en skyltad hastighet på 70km/h fram till bebyggelsen vid Vincents väg därefter är den skyltade hastigheten 50 km/h.

Vid planläggning behöver kommunen ta hänsyn till ett prognostiserat trafikflöde för år 2045 vid sidan om den trafikökning en exploatering innebär. Enligt tabellen är de prognostiserade flödena för väg 136 drygt 2000 fordonsrörelser fler per dygn för årsdygnstrafiken och för Stora Rörsvägen ca 100 fler fordonsrörelser.

De båda statliga vägarna omges av ett av Länsstyrelsen beslutat byggnadsfritt område. För väg 136 är det byggnadsfria området 30 meter och för Stora Rörsvägen är det 12 meter.

Stora Rörsvägen och Hellners väg är asfalterade och övriga gator i området utgörs av mindre grusvägar.

Inom planområdet går Mor Linas väg från Stora Rörsvägen norrut. Utfarten vid Mor Linas väg har i nuläget skymd sikt.

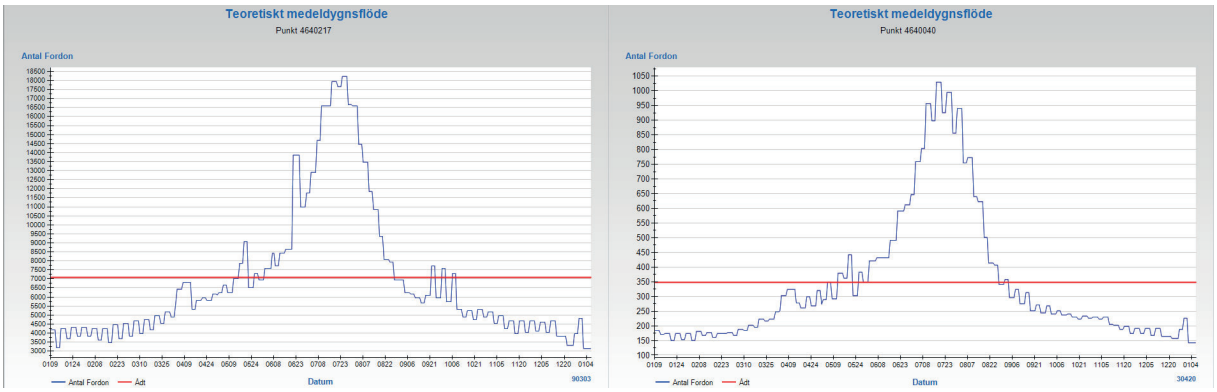


Bild 13. Teoretiskt medeldygnsflöde över året för väg 136 samt Stora Rörsvägen

	Basår 2022		**Prognosår 2045**	
Gata	*ÅDT*	*TF*	**ÅDT**	**TF**
Väg 136 (norr)	*7 390*	*7,2 %*	9 400	8,4 %
Väg 136 (söder)	*7 290*	*8,6 %*	9 300	10 %
Stora Rörsvägen	*380*	*5,2 %*	460	6,5 %

Bild 12. Trafikflöden på vägar i området

Planerade åtgärder i omkringliggande trafiknät

Trafikverket som är ansvarig för väg 136 och Stora Rörsvägen planerar att genomföra flera kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder för både motorfordon och oskyddade trafikanter mellan Isgärde och Borgholm. I dialog och samverkan med Borgholms kommun planerar Trafikverket för en ny trafiksäkrare korsning i ett nytt läge något söder om den befintliga. Enligt Trafikverkets vägplan kommer de östra delarna av Stora Rörsvägen inte längre underhållas av trafikverket. Kommunen kan därför i samråd med Trafikverket utföra åtgärder på den befintliga Stora Rörsvägen strax öster om korsningen med Mor Linas väg. I samband med flytt av korsningen föreslås också en gång- och cykeltunnel i befintligt korsningsläge. Kommunen samarbetar med Trafikverket för att skapa ett sammanhängande gång- och cykelstråk mellan Rälla och Stora Rör. Trafikverket har framhållit behovet av att ta bort direktutfarter vid väg 136. Vägplan innehåller förslag på lösningar där flera direktutfarter stängs av och/eller förbättras.

År 2020 antog Trafikverket en vägplan för väg 136 förbi Rälla som medger en gång- och cykeltunnel vid nuvarande övergångställe vid ICA affär.

Gång- och cykeltrafik

Utmed väg 136 finns målade cykelfält för enkelriktad cykling i både nordlig och sydlig riktning. Anordnade passager över vägen saknas och väg 136 utgör en tydlig barriär mellan samhället Rälla och Stora Rör. På övriga vägar inom och i anslutning till planområdet finns inga separerade gång- och cykelvägar. Förutom Stora Rörsvägen har vägarna i området relativt små trafikrörelser som tillåter blandtrafik. Inom planområdet finns ett välanvänt stigsystem som används flitigt för att nå målpunkter i anslutning till samhället.

Kollektivtrafik

Busshållplats Tallhöjden ligger i direkt anslutning till planområdet, utmed väg 136. Busshållplatsen trafikeras av buss 101 mellan Byxelkrok-Borgholm och Kalmar. Större delen av dagen går bussarna med halvtimmestrafik. Det saknas trafiksäkra och gena gång- och cykelvägsanslutningar till hållplatserna. Bussresenärer är hänvisade till vägrenen på väg 136 för att nå hållplatserna. I vägprojektet ingår ombyggnad och standardhöjning av busshållplatsen utmed väg 136 vid Stora Rör. De flyttade och förbättrade busshållplatserna vid gång- och cykelporten innebär förbättrade möjligheter att åka kollektivt på sträckan. Vissa busshållplatser som finns längs med sträckan idag kommer att utgå, men med förbättrade gång- och cykelmöjligheter bedöms tillgängligheten till de kvarvarande hållplatserna förbättras. Färre hållplatslägen innebär också att restiden för kollektivtrafik på sträckan Borgholm-Kalmar minskar något.

Farligt gods

Länsväg 136 är utpekad som en farligt godsled. En majoritet av de produkter som transporteras på väg 136 och som betraktas som farligt gods utgörs av petroleum. Eftersom bensinstationen i Rälla har lagts ner, finns ingen direkthantering av petroleum i närheten av planområdet.

Buller

Buller påverkar oss på olika sätt beroende på typ, styrka och frekvens med också beroende på hur buller varierar över tiden och vid vilken tid på dygnet som vi utsätts för buller. Mätvärden förkortas vanligtvis dBA. Styrkan hos ett ljud mäts i enheten decibel. Bokstaven A står för A-vägning vilket innebär att de frekvenser som uppfattas bäst av det mänskliga örat får större vikt vid en mätning.

Buller mäts och beräknas för ekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå. Ekvivalent ljudnivå visar medelvärdet för alla ljud under en viss period. Maximal ljudnivå är det högst uppmätta värdet under en viss period, till exempel ett dygn. Från och med 2015-06-01 gäller Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida nivåer enligt tabell nedan.

	Ekvivalent ljudnivå, dBA	Maximal ljudnivå, dBA
Ljudnivå utomhus vid bostadsbyggnadsfasad	60[1]	-
Ljudnivå utomhus vid uteplats i anslutning till bostad	50	70[2]

[1] För bostäder om högst 35 m^2 är riktvärdet 65 dBA. Om ljudnivå ändå överskrids bör:

- minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden och
- minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan klockan 22.00 och 06.00 vid fasad.

[2] Om ljudnivån ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

Planområdet är bullerpåverkat från väg 136. Trafikbullerutredningar av Soundcon har tagits fram i samband med planarbetet. Beräkningarna i utredningen har utförts för framtida årsmedelsdygnstrafik och medeldygnstrafik under sommarmånaderna. I de lägen närmast väg 136 där riktvärden för buller beräknas överskridas har kvartersmark begränsats med korsmark samt placeringsbestämmelse. Planförslaget uppfyller därmed gällande riktvärden för buller under de mer trafikerade sommarmånaderna.

Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten

Befintliga bebyggda fastigheter ligger inom verksamhetsområde för allmänt vatten och spillvatten. Det befintliga ledningsnätet går från Almas väg och försörjer bebyggelsen utmed Mor Linas väg. Vidare österut leder en vattenledning som försörjer bebyggelsen öster om väg 136. Ledningsnätet ligger till största del på den kommunalägda fastigheten. I ett läge, väster om Mor Linas väg går ledningar över en privatägd fastighet. Åtkomst till ledningsnätet säkras med ledningsrätt. Borgholm Energi är huvudman för det allmänna VA-nätet.

Spillvatten från Stora Rör pumpas till reningsverket i Färjestaden i Mörbylånga kommun.

Planområdet ligger strax väster om vattentäkten Rälla Tall fältet.

Vattenskyddsområde

Öster om väg 136 ligger Rälla vattenskyddsområde. Täkten utgör en extra resurs under främst sommarmånaderna. Vattentäkten omges av ett fastställt vattenskyddsområde med regler för hur till exempel oljor och bekämpningsmedel får användas.

Det isälvssediment marken i och omkring planområdet består av är vattenförande och skapar förutsättningarna för vattentäkten. Det grundvattenförande lagret är uppbyggt av sand och hårt packad morän. Fältet med isälvssediment kan delas upp i två delar där den östra delen underlagras av kalksten och den västra av skiffer. Norr om planområdet, längs väg 136 finns en kalkstensklint som fungerar som vattendelare. Åtgärder som sker på västra sidan av klinten påverkar inte vattenskyddsområdet då inget vatten rinner från öster över klinten. År 2017 genomförde SGU undersökningar på Öland för att förbättra kunskapen

om öns hydrogeologiska förhållande. I undersökningen ingick ett området norr om aktuellt planområde. Tillsammans med befintliga grundvattenrör gav undersökningarna en god kunskap gällande kalkstensklintens sträckning. Klintens exakta placering söderut är inte säkerställt. Väster om klinten stupar grundvattenytan mot väster och ligger djupt, ca 10–15 meter under markytan.

Gällande skyddsområde och skyddsföreskrifter för grundvattentillgången vid Rälla Tallfältet fastställdes 1982. Arbetet med att uppdatera vattenskyddsområde med tillhörande skyddsföreskrifter pågår. Vattenskyddsområdet är indelat i olika skyddszoner eftersom det behövs olika restriktioner för olika delar av vattenskyddsområdet. En mindre del av planområdet ligger inom den föreslagna sekundära skyddszonen.

Trafikverket och kommunen har en dialog om åtgärder för att minimiera risker och skada på vattentäkten, framförallt i samband med genomförande av gång- och cykeltunnel i området. Ett antal skyddsåtgärder är föreslagna så som ett högkapacitetsräcken längs båda sidor av väg 136, både inom det nuvarande och inom del av det föreslagna utökade vattenskyddsområdet. Vegetationsklädda diken föreslås också längs ombyggda delar av väg 136 inom Rälla vattenskyddsområde för att undvika att partiklar transporteras via dagvattnet till vattentäkten och tekniska lösningar för gång- och cykeltunnel föreslås för att minimera mängden av grundvatten som behöver ledas bort vid byggnation.

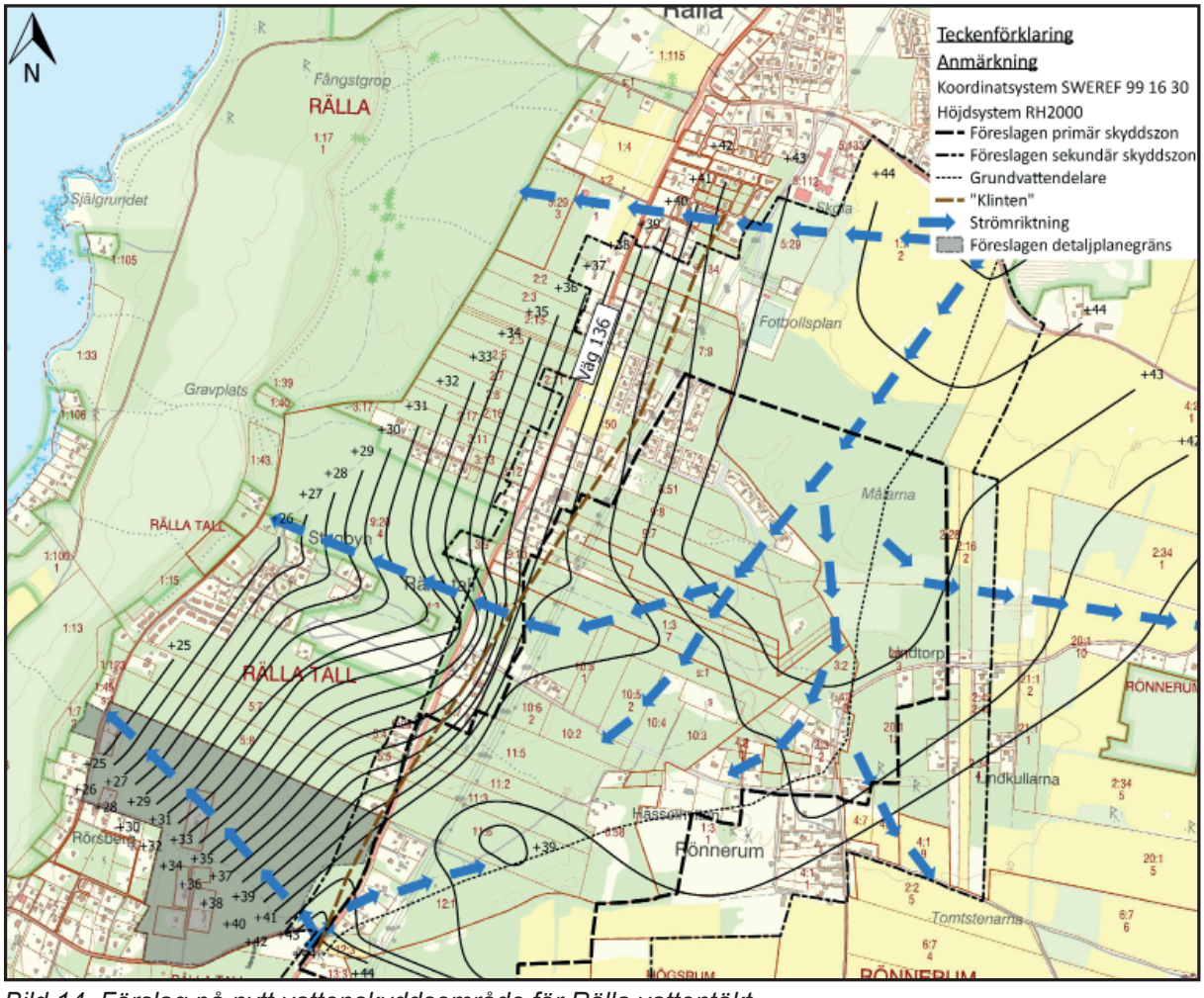


Bild 14. Förslag på nytt vattenskyddsområde för Rälla vattentäkt.

Brandvattenförsörjning

Inga brandposter eller brandbrunnar finns inom planområdet idag.

Dimensionering och placering av brandvattenposter ska kunna tillgodoses utifrån de riktlinjer som räddningstjänsten har enligt kap 5 om alternativa system.

Dagvatten

Dagvatten är regn- och smältvatten som rinner från tak och hårdgjorda ytor. Inom planområdet finns det ett fåtal dagvattenledningar som leder ut till lokala diken. I större delen av de bebyggda områdena sker infiltration av dagvatten på varje fastighet. Verksamhetområde för dagvatten saknas.

På grund av jordarternas höga infiltrationsförmåga saknas tydliga avrinningsvägar från planområdet. I östra delarna av planområdet finns instängda områden där vatten kan bli stående om regnets intensitet är större än markens infiltrationsförmåga. Marken lämpar sig väl för lokalt omhändertagande av vatten och genom att låta dagvatten infiltreras i marken kan områdets naturliga hydrologiska förutsättningar bevaras.

Att bevara områdets naturliga hydrologiska förutsättningar skapar gynnsamma förutsättningar för att bevara de värdefulla sumpskogarna i väster.

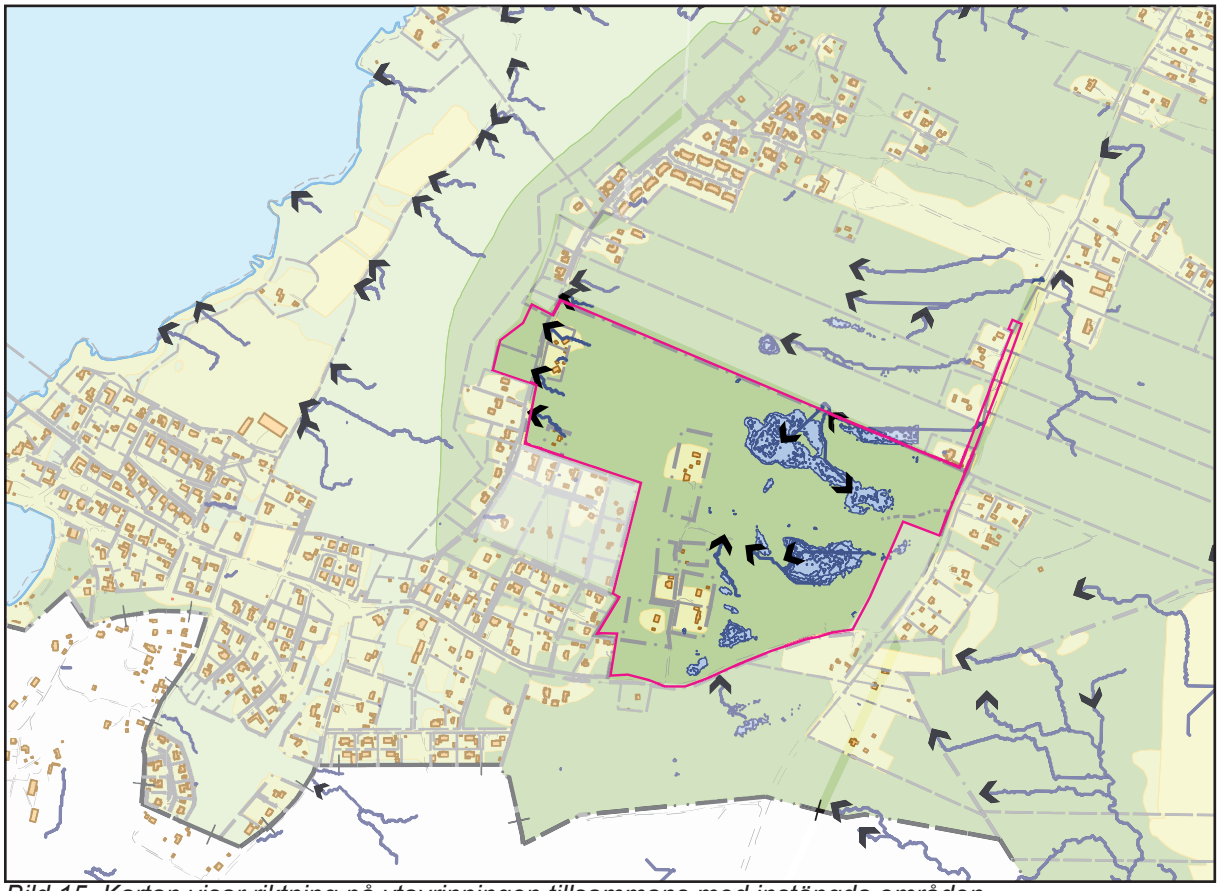


Bild 15. Kartan visar riktning på ytavrinningen tillsammans med instängda områden

Avfall

Borgholm Energi hanterar renhållningen i kommunen och hushållsavfall hämtas vid fastigheten varannan vecka. Vid planering av nya områden är det viktigt att vägar är dimensionerade för renhållningsfordon. Förpackningsavfall och tidningar lämnas på återvinningsstation medan skrymmande avfall lämnas på återvinningscentral. Närmaste återvinningsstation finns i de östra delarna av Rälla, ca 3 km norr om planområdet. Kommunens närmaste återvinningscentral finns i Kalleguta, ca 25 km norr om planområdet.

För verksamheter planeras sophanteringen utifrån vilket avfall som hanteras.

El- och tele

Överföringen av el mellan Öland och fastlandet sker från Stora Rör till Revsudden, norr om Kalmar. I Stora Rör finns det ett större ställverk som ligger i Mörbylånga kommun. Ställverket omfördelar elen till en kraftledning som sedan delar sig mot norra respektive södra Öland. Delningen innebär att det går 50 kW kraftledningar i vardera riktning.

I angränsning till aktuellt planområde har E.ON Elnät ett befintligt elnät bestående av jordkablar (0,4 kW respektive 10 kW) samt luftledning (0,4 kW) och en stolptransformatorstation. Luftledningen är belägen öster om planområdet.

Skanova och E.ON elnät har markförlagda ledningar inom planområdet.

Mellankommunala frågor

En majoritet av samhället Stora Rör ligger i Borgholms kommun men det finns även en del av bebyggelsen som ligger i Mörbylånga kommun. Kommunerna samarbetar inom flera olika områden, framförallt vad gäller tekniska system.

Räddningstjänsten är gemensam för södra delen av Kalmar län (Räddningstjänsten Sydost).

Det finns en vattenledning som sträcker sig mellan Revsudden i Kalmar kommun och Stora Rör. Vattnet är ett komplement och en direkt följd av den torka som varit under senare år. Ledningen förser båda Ölandskommunerna med vatten. Vattentäkten i Rälla sträcker sig in i Mörbylånga kommun. Under sommarmånaderna använder båda kommunerna täkten som en vattenreserv.

Grundskolan i Rälla har ett minskande elevunderlag medan Glömminge skola är trångbodd med ett allt större elevantal. Det finns därmed en möjlighet till ett samarbete kommunerna emellan. Avståndet mellan Rälla och Glömminge är drygt 6 km.

Detaljplanen skapar förutsättningar för det sammanhängande gång- och cykelstråk mellan Borgholm och Färjestaden som är avsett att knyta ihop projektet Ölandsleden.

4. Avvägningar enligt Miljöbalken (MB)

Förenligt med 3, 4 och 5 kap. Miljöbalken

Miljöbalkens tredje kapitel handlar om grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Mark- och vattenområden skall användas för det ändamål som de är mest lämpade till. Det fjärde kapitlet handlar om bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden (Öland anges). Det femte kapitlet handlar om miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsförvaltning. Regeringen får ange föreskrifter angående mark, vatten, luft eller miljön om det behövs för att bland annat skydda människors hälsa eller miljön.

Sammantaget bedöms planförslaget vara förenligt med kraven enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Kommunen har tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning i samband med planarbetet. Inför granskning har denna reviderats. En MKB syftar till att få en helhetssyn av den miljöpåverkan som en planerad åtgärd kan medföra. I en MKB beskrivs och bedöms vilken miljöpåverkan genomförandet av en detaljplan kan ge upphov till samt om denna påverkan är betydande.

I MKB:n konstateras att planen inte kommer att leda till betydande miljöpåverkan efter den revidering som gjorts efter samrådet år 2017. Sedan samrådet har områden med höga naturvärden lyfts ut ur planområdet.

Riksintressen

Riksintressen är mark- eller vattenområden som långsiktigt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada det värde som de utgör. Riksintressen skyddas enligt hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kapitlet i miljöbalken.

Hela Öland är av riksintresse på grund av sina samlade natur- och kulturvärden. Exploatering och andra ingrepp i miljön får inte påtagligt skada dessa helhetsvärden. Enligt 4 kapitlet 2§ skall också turismen och friluftslivets intressen särskilt beaktas. Bestämmelserna utgör inget hinder vid utveckling av befintliga tätorter eller lokalt näringsliv.

Väg 136 omfattas av riksintresse för kommunikation på grund av att väg 136 ingår i ett funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor, är en rekommenderad färdväg för farligt gods och är en väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer. Tillsammans med vägplanen innebär detaljplaneförslaget en förbättrad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet på väg 136. Detaljplanen möjliggör att ett antal direktutfarter längs väg 136 kan stängas och ledas via ny säker korsning i söder. Planförslaget har utformats för att minimera riksintressets påverka på tillkommande bebyggelse som möjliggörs. Avståndet mellan förslagen bebyggelse och väg 136 är så pass stort att vibrationer och luftkvalité inte kan påverka de boende eller bebyggelsen negativt. För att undvika negativ påverkan från buller föreslås bebyggelsen reglerats med placeringsbestämmelser.

Förorenad mark

Det saknas kända potentiellt förorenade områden inom planområdet. Marken inom planområdet är inte tidigare exploaterad utan har varit skogsmark. Det förväntas därför inte förekomma några föroreningar i jorden. Före detta industrier utanför planområdet ligger på ett sådant stort avstånd att de inte bedöms påverka.

I det fall föroreningar påträffas ska marken inom all kvartersmark saneras till nivåer som understiger Naturvårdsverkets riktlinjer för känslig markanvändning.

Generellt biotopskydd

Alléer, pilevallar, stenmurar, åkerholmar, småvatten, odlingsrösen och källor med omgivande våtmarker i jordbruksmark, omfattas av generellt biotopskydd. I de fall påverkan blir nödvändig krävs dispens från länsstyrelsen.

I planområdet finns det ett flertal stenmurar. De flesta murar har tillkommit under 1800-talets skiftesuppdelning och markerar ägogränser. Stenmurarna inom planområdet är inte biotopskyddade eftersom de inte ligger i jordbruksmark.

Miljökvalitetsnormer för vatten, 5 kap MB

För att säkra vattenkvaliteten hos vattendrag i Sverige finns de så kallade miljökvalitetsnormerna. Genom miljökvalitetsnormerna ställs krav på ekologisk och kemisk kvalitet i sjöar, vattendrag och kustvatten så kallade vattenförekomster. Miljökvalitetsnormen beskriver det önskade tillståndet hos vattenförekomsten och för att beskriva miljöförhållanden i vattenförekomsten görs klassificering av vattendragets ekologiska och kemiska status. Den ekologiska statusen för vattenförekomster bedöms enligt en femgradig skala; hög, god, måttlig, otillfredsställande och dålig. Den kemiska ytvattenstatusen klassificeras som god eller uppnår ej god. För planområdet kommer naturliga hydrologiska förhållanden att bevaras så långt som möjligt. Det innebär att dagvatten kommer att fördröjas och infiltreras lokalt i sandlagren och sedan strömma ut som grundvatten i sumpskogen väster om klinten, utanför området.

Rådande miljökvalitetsnorm för ytvatten är M n Kalmarsunds utsjövatten. Kvalitetskravet för kemisk ytvattenstatus är god kemisk ytvattenstatus med undantag för bromerad difenyleter (PBDE) samt kvicksilver och kvicksilverföreningar. Det mindre stränga kravet beror på att halterna av PBDE och kvicksilver bedöms överskrida riktvärdet i fisk i samtliga vattenförekomster och det bedöms som tekniskt omöjligt att sänka nivåerna till nivåer motsvarande god kemisk ytvattenstatus då de höga halterna främst beror på långväga luftburna föroreningar samt ackumulering under lång tid.

Planområdet ligger även inom ett område som omfattas av miljökvalitetsnorm för grundvatten, Rällaformationen. Den kvantitativa statusen för Rällaformationen är klassad som otillfredsställande. Detta är dock ingen platsspecifik bedömning för just Rälla utan en generell bedömning som bygger på att Kalmar län är relativt nederbördsfattigt och att Öland generellt har mindre goda förutsättningar att bilda och lagra grundvatten.

För att minimera påverkan på grundvattentäkten föreslås ett lokalt omhändertagande av dagvatten inom planområdet. Med hänsyn till att jordlagren i området består av genomsläpplig sand är detta möjligt. Möjligheten att använda naturliga svackor i terrängen minimerar även påverkan på de hydrologiska förhållandena och geologiska formationerna. Sumpskogen och

övriga naturvärden bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. I rapporten ”Geologiska och geohydrologiska förutsättningar, Rällafältet” bekräftas att grundvattenförsörjningen till de sumpskogar som finns väster om rasbranten inte riskeras.

Sammanfattningsvis visar resultatet från dagvattenutredningen att föroreningsbelastningen från området kommer att öka i samband med exploateringen men eftersom belastningen fortsatt kommer att vara låg bedöms detta inte påverka förutsättningarna för att kunna uppnå kvalitetskraven för miljökvalitetsnormerna för ytvatten och grundvatten.

M n Kalmarsunds utsjövatten	**Status**	**Förvaltningscykel**	**Miljökvalitetsnorm Kvalitetskrav och tidpunkt**
Ekologisk status	Måttlig	3 (arbetsmaterial)	God ekologisk status 2039
Tillkomst/härkomst	Naturlig	----	----
Kemisk status	Uppnår ej god	3 (arbetsmaterial)	God kemisk ytvattenstatus
Undantag – mindre stränga krav*	----	3 (arbetsmaterial)	Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus

*Undantag med mindre stränga krav för bromerad difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar

Bild 16. Sammanfattning av miljökvalitetsnorm och status för berörda ytvattenrecipitenten efter föreslagen exploatering.

Rällaformationen	Status	Förvaltningscykel för statusklassning	Miljökvalitetsnorm Kvalitetskrav
Kvantitativ status	Otillfredsställande	3 (arbetsmaterial)	God kemisk grundvattenstatus
Kemisk status	God	3 (arbetsmaterial)	God kvantitativ status
Skyddade områden			Krav enligt dricksvattenföreskrifterna

Bild 17. Statusklassning och miljökvalitetsnorm för Rällaformationen.

5. Ställningstaganden enligt plan- och bygglagen

Detaljplan

Planområdet omfattas inte av någon detaljplan.

Intill planområdet omfattas bebyggelsen utmed Almas väg av Detaljplan för Rälla Tall 6:6 med flera fastigheter, som vann laga kraft i oktober 2004. Detaljplanen medger kvartersmark för bostadsändamål där bebyggelse får uppföras i en våning, byggnadshöjd begränsas till 4 meter och byggrätten är 150 kvm.

För fastigheter som inte omfattas av detaljplan gäller ökade krav på bygglov för fastigheter som ingår i en bebyggelsegrupp som består av minst 10-20 hus och de bebyggda tomterna gränsar till varandra eller åtskiljs endast av väg, parkmark och dylikt. Bebyggelsen inom dessa grupper kallas Sammanhållen bebyggelse. Till skillnad från regleringar i en detaljplan bedöms bygglov efter 2 kap i Plan- och bygglagen tillsammans med bland annat riktlinjer i översiktsplan.

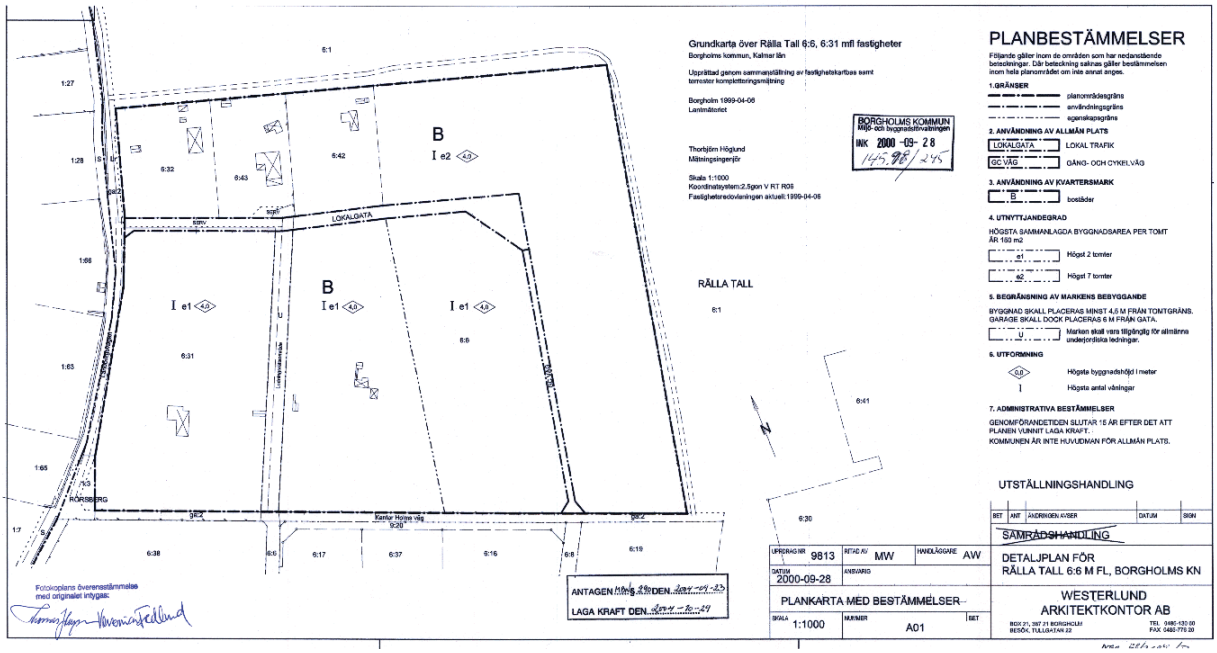


Bild 18. Gällande detaljplan för bebyggelsen utmed Almas väg.

Översiktsplan

Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan. Översiktsplanen är inte bindande men ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

Borgholms kommuns gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 2002-10-21. För planområdet gäller fördjupad översiktsplan för Rälla, Stora Rör och Ekerum, antagen av kommunfullmäktige 2012-01-09. Föreslagen detaljplan stämmer till största delen överens med den fördjupade översiktsplanen. Förslag till ny översiktsplan var ute på samråd sommaren

år 2022. I förslaget inkluderas de fördjupade översiktsplanerna och när denna blir antagen ersätter det den fördjupade översiktsplanen för området. I både befintlig översiktsplan och förslaget till ny översiktsplan är området utpekat för bostadsbebyggelse och utgör ett naturligt tillväxtområde nära befintlig kollektivtrafik med goda pendlingsmöjligheter till Kalmar. Områdena för utveckling i fördjupningen av översiktsplanen skiljer sig till viss del från kvartersmarken i detaljplanen. Detta för att anpassa byggrätterna till områdets förutsättningar. Kommunen bedömer att detaljplanen stämmer överens med översiktsplanens intentioner.

Fördjupningen anger att exploateringen ska ske med hänsyn till landskapsbilden och att krav bör ställas på byggnaders volym, utseende, material och färgsättning vid framtagande av detaljplan. Platsens topografi möjliggör fina utblickar mot Kalmarsund och Rällaskogen, även detta ska beaktas i detaljplanen. Gång- och cykelväg kommer att anläggas väster om och längs med länsväg 136 i enlighet med fördjupningen.

I fördjupningen av översiktsplanen konstaterades behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder för korsningen väg 136/Stora Rörsvägen och en flytt av korsningen norrut föreslogs. Under arbetets gång med detaljplanen har föreslagen placering av ny korsning bedömts olämplig främst avseende ökad risk för vattentäkten samt exploateringsmöjligheter. I den vägplan som avses fastställas 2024 är ny placering av korsningen ca 200 meter söder om nuvarande. Avseende placeringen avviker därför vägplanen från kommunens fördjupade översiktsplan men intentionen med trafiksäkerhetshöjande åtgärder för korsningen stämmer överens.

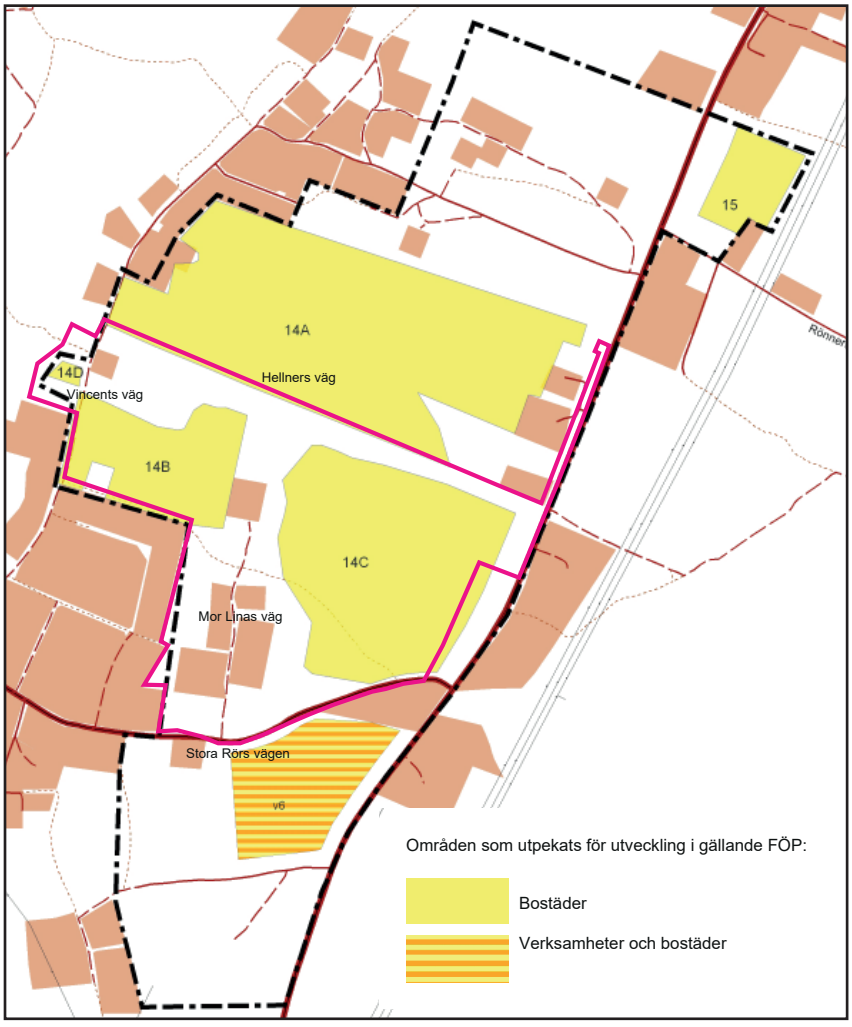


Bild 19. Utbyggnadsområden enligt gällande FÖP från år 2012.

6. Planförslaget

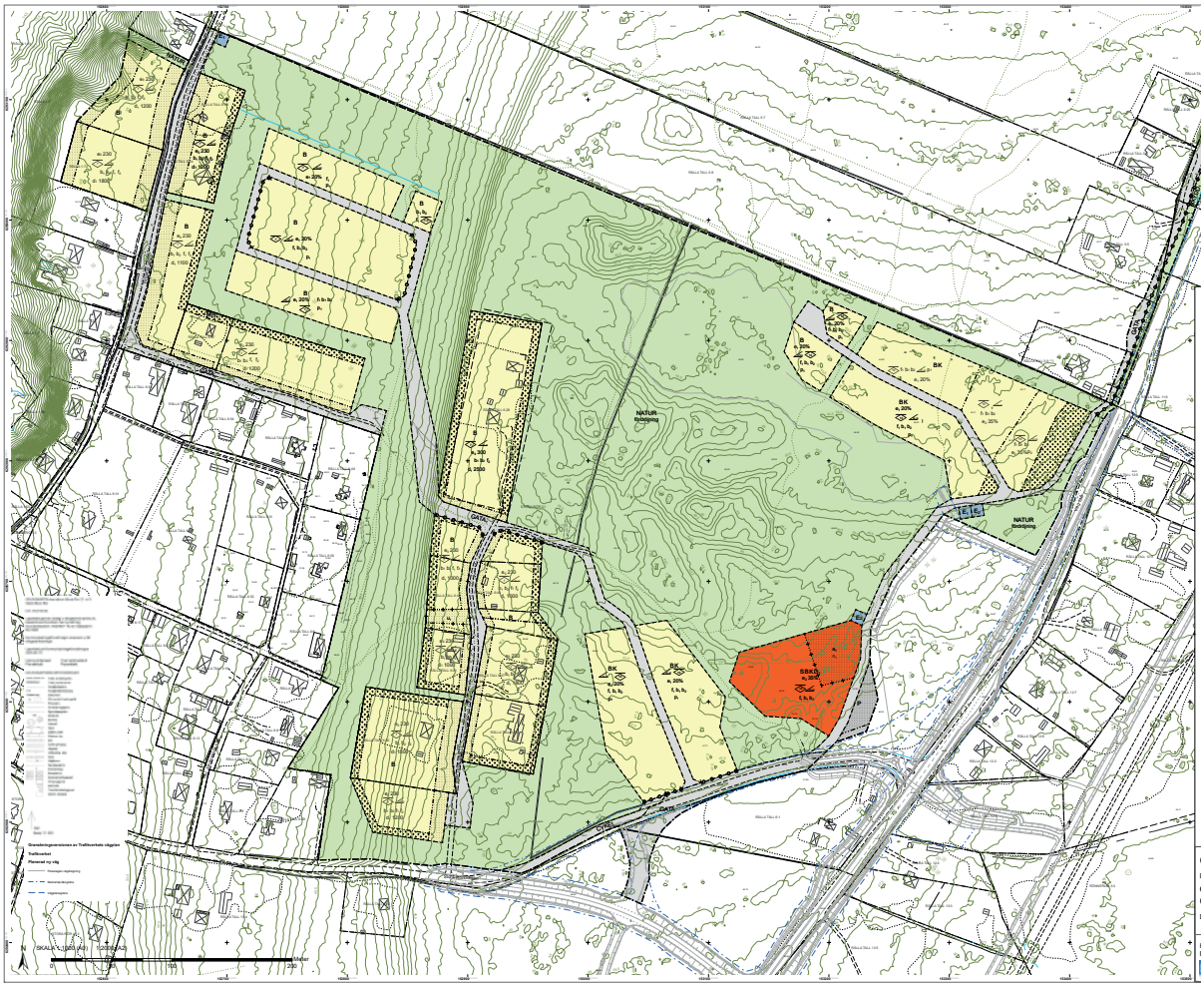


Bild 20. Utdrag ur plankartan

Planbestämmelser

Planbestämmelser på plankartan är juridiskt bindande. På hela kartan finns det linjer som är indelade i en hierarki. Dessa linjer betecknas som:

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

Planområdesgränsen anger gränsen för planområdet. En användningsgräns markerar gränsen för markanvändningen såsom bostäder och natur. En egenskapsgräns visar gränsen för egenskapsbestämmelser såsom ledningsområden, byggrätt eller höjd på byggnader. Administrativa gränser avgränsar område för bland annat rättigheter, ändrad lovplikt eller villkor för lov Egenskapsgränser och administrativa gränser är underordnade användningsgränsen. När exempelvis rättigheten att få åtkomst till en ledning (**u**) korsar olika markanvändningsområden, behöver bestämmelsen för rättigheten skrivas ut på båda sidor om markanvändningen.

Allmän platsmark

Allmän platsmark innebär att marken ska vara tillgänglig för allmänheten. Eftersom ägandet och nyttjandet har litet samband för den allmänna platsmarken behöver det i detaljplanen pekas ut en huvudman för den allmänna platsmarken. Huvudmannen sköter och underhåller marken så att den förblir tillgänglig för allmänheten över tid. I aktuellt planförslag är både kommunen och enskild föreslagen som huvudman. En enskild huvudman kan innebära att en privatperson eller en förening ansvarar för skötsel och underhåll av marken.

Allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap

För den del av Stora Rörsvägen som övergår till kommunen förslås att de västra delarna omvandlas till cykelväg. Planbestämmelsen betecknas **CYKEL**. Bestämmelsen möjliggör också för mopedtrafik. De östra delarna, väster om den föreslagna cykeltunneln förselås förbli gata för att kunna försörja befintlig och föreslagen bebyggelse invid väg 136. Bestämmelsen betecknad **GATA**. Inom bestämmelsen är det möjligt att anlägga bland annat cykelväg anordna planteringar, belysning och diken och att plantera träd.

Av planområdet drygt 30 ha föreslås ca 18 ha i princip bevara den befintliga tallskogen och det rika stigsystemet. Planbestämmelsen betecknas **NATUR**. Inom bestämmelsen är det möjligt att bland annat anlägga lekplatser, cykelvägar utan mopedtrafik och dagvattenanläggningar. Inom område för **NATUR** är det bara dagvattenhanteringen som föreslås regleras med egenskapsbestämmelse eftersom dagvattenhanteringen är avgörande för att detaljplanen ska kunna genomföras. Dagvattenhanteringen regleras med bestämmelsen **fördröjning** som innebär att 8 000 m³ dagvatten ska kunna fördröjas inom naturmarken.

Längs med väg 136 nordvästra del anger förslaget till plankartan bestämmelsen **SKYDD$_1$**. Bestämmelsen innebär att ett skydd mot bländning för trafikanter på väg 136 ska anordnas. Bestämmelsen möjliggör också för bullerskydd.

Allmän platsmark med enskilt huvudmannaskap

Planförslaget innebär att två helt nya gator behöver anordnas men också att åtgärder behöver vidtas på de befintliga gatorna Mor Linas väg och Vincents väg. Nya gator och åtgärder på befintliga gator där kommunen inte är huvudman regleras med bestämmelsen **GATA$_1$**. Inom bestämmelsen är det möjligt att anlägga bland annat cykelväg anordna planteringar, belysning och diken och att plantera träd men också att bevara befintliga stenmurar och träd med mera. För att styra hur byggnaderna orienterar sig på de fastigheter som är anslutna till lokalgatan har vissa partier försetts med utfartsförbud. Bestämmelsen innebär att körbar utfart inte få anordnas och representeras av cirklar utmed användningsgränsen. Utfartsförbud föreslås också mellan gata och område för bländningsskydd utmed väg 136 eftersom allmän platsmark för skydd till skillnad från allmän platsmark för natur inte uttryckligen innebär ett generellt förbud mot fordonstrafik.



Kvartersmark

Kvartersmark ger fastighetsägaren rättigheter att nyttja marken på det sätt detaljplanen tillåter. Inom kvartersmarken har fastighetsägaren ansvar för skötsel och underhåll och det är fastighetsägaren om bestämmer vem eller vilka grupper som får vistas inom området. I detaljplanen bestämmer kommunen hur marken får nyttjas genom att ange ett ändamål för kvartersmarken.

Följande beteckningar nyttjas och kombineras i plankartan och medger beskriven användning av kvartersmark:

- **B** Bostäder (gul färg). Användningen bostäder används för områden för olika former av boende av varaktig karaktär. Även bostadskomplement ingår i användningen.
- **K** Kontor. I användningen kontor ingår kontor och tjänsteverksamhet med liten eller ingen varuhantering. Avgörande bör vara att verksamheten inte medför störning av betydelse för omgivningen.
- **S** Skola (röd färg). Användningen skola används för områden för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförbar verksamhet.
- $\mathbf{D_1}$ Vårdboende. Användningen vårdboende innefattar områden med olika former av boende med inslag av omsorg.
- **P** Parkering (grå färg). Användningen möjliggör pendlarparkering och besöksparkering.
- $\mathbf{E_1}$ Tekniska anläggningar (blå färg). Användningen möjliggör transformatorstation.
- $\mathbf{E_2}$ Tekniska anläggningar (blå färg). Användningen möjliggör pumpstation.

För befintlig och förslagen ny bebyggelse i planområdets västra del medger planförslag bostadsändamål **B**. För föreslagen ny bebyggelse i södra och östra delen planområdet föreslås en kombination av bostads- och kontorsändamål **BK**. För kvartersmarken i sydost föreslås kombinationen av skola, bostad, kontor, och vårdboende $\mathbf{SBKD_1}$. Kombinationerna av ändamål på kvartersmarken syftar till att göra detaljplanen mer flexibel. Gemensamt för samtliga ändamål är att de inte medger verksamhet som medför störning av betydelse för de omgivningen.

Omfattning

Egenskapsbestämmelserna reglerar i vilken omfattning marken får bebyggas. Bestämmelserna används också för att styra hur stora byggnadsvolymer som föreslås tillåtas inom kvartersmarken. Byggnadsvolymerna styrs av exploateringsgrad som betecknas med **e**.
I aktuellt planförslag regleras exploateringsgraden olika beroende på vilka volymer som bedömts lämpliga på platsen. $\mathbf{e_1}$ anges för de områden där kommunen bedömt att relativt tät bebyggelse i en mindre skala är lämplig. Eftersom kommunen vill hålla planen flexibel är bestämmelsen formulerad för att både tillåta relativt tät men traditionell villabebyggelse med en minsta fastighetsstorlek på 650 m^2 där 20 % av fastigheten får bebyggas men bestämmelsen medger också att byggnader sammanbyggs så som par-, rad-, och kedjehus. För de sammanbyggda husen regleras inte fastighetsstorleken och 35% av fastigheten får bebyggas. Fastighetens storlek bestäms i dessa fall av bredden på byggnaderna. $\mathbf{e_2}$ anges för de områden där kommunen har bedömt att bebyggelsen kan tillåtas i en något större skala. Bestämmelsen är formulerad för att tillåta sammanbyggda en- och tvåbostadshus men också mindre flerbostadshus. Bestämmelsen medger också att en förskola eller vårdboende i rimlig skala kan uppföras där ändamålet tillåter detta. Exploateringsgraden föreslås vara 35% av

fastighetsarean. Bestämmelsen **e_3** föreslås för den befintliga bebyggelsen och för de områden som kommunen bedömt lämpliga för villabebyggelse. Bestämmelsen är formulerad för att medge att befintlig bebyggelse får en något ökad byggrätt och att fastigheterna blir attraktiva för permanentboende utan att byggnadsvolymerna blir så stora att bebyggelsestrukturen påverkas negativt. I dessa områden medges en byggrätt på 230 m^2 där huvudbyggnaden får vara max 150 m^2. Bestämmelsen **e_3** tillåts på en fastighet där den befintliga bebyggelsen sammantaget har en större byggnadsarea än 230 m^2.

Vid sidan av exploateringsgraden styr också nockhöjd och takvinkel storleken på byggnadsvolymerna. Bestämmelserna representeras av symboler.



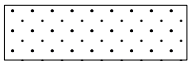
Högsta nockhöjd är angivet värde i meter Högsta nockhöjd för komplementbyggnad är 5 meter



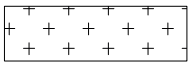
Takvinkeln får vara mellan angivet värde och angivet värde i grader

Takvinkeln tillåts vara mellan 22-45 grader för all kvartersmark inom planområdet och syftar till att ge bebyggelsen ett avslut som stämmer överens med befintlig bebyggelsestruktur. Nockhöjden varierar och är formulerad för att tillåta bebyggelse i en våning med inredd vind till bebyggelse i två våningar med inredd vind. I öster regleras nockhöjden till 10 meter över medelmarknivån. Tillsammans med bestämmelsen om takvinkel ger det utrymme för minst 2 våningar. I väster föreslås nockhöjden regleras till 7 meter över medelmarknivån. Tillsammans med bestämmelsen om takvinkel ger det utrymme för bebyggelse i en våning med inredd vind till två våningar. Hur många våningar som är möjliga att inrymma är beroende av byggnadsdjupet och takvinkeln. För komplementbyggnader föreslås en högsta nockhöjd på 5 meter.

Bestämmelser som reglerar vilka delar av kvartersmarken som får bebyggas kallas för prickmark och korsmark. Bestämmelserna representeras av symboler.



Marken får inte förses med byggnad



Endast komplementbyggnad får placeras

I aktuellt planförslag används prickmark i olika syften. Utmed befintliga vägar föreslås prickmark för att bevara den befintliga bebyggelsestrukturen och bevara upplevelsen av gaturummet som definieras av grönska, staket eller stenmurar snarare än byggnader. Längst i väster och på kvartermarken i sydost används prickmark för att bevara värdefull natur och vid Mor Linas väg används prickmarken för att säkra att marken inte bebyggs i den sträckning där det finns allmännyttliga markledningar. Prickmarken på kvartersmark för parkering föreslås för att säkra att inte parkeringsplatsen bebyggs. En smal remsa i söder har undantagits för att möjliggöra byggnation av väderskydd för cyklar eller liknande.

Korsmark används för att säkerställa att riktvärdena för buller uppnås för kvartersmarken längst i öster. För de områden där riktvärdena riskerar att överstigas tillåts endast komplementbyggnader. Korsmarken används också för att undvika att huvudbyggnader uppförs allt för nära fastighetsgräns mot område med allmän platsmark Natur. Genom att skapa en zon mellan huvudbyggnad och naturområde kan kommunen minimera risken att

områden som ska vara tillgängliga för allmänheten upplevs som privatiserade.

I Plan- och bygglagen finns regler om byggnation som tillåts utan bygglov och utöver vad detaljplanen reglerar. Vissa av åtgärderna kräver dock en bygganmälan. Dessa är bland annat friggebod, plank och skärmtak i anslutning till byggnad, attefallstillbyggnad och fristående attefallshus.

Utformning

Egenskapsbestämmelserna reglerar hur bebyggelsen och tomtmarken ska utformas. I aktuellt detaljplan anges tre utformningsbestämmelser. **f_1** som reglerar att fasader ska kläs i huvudsak med trä och ha en svarthet på minst 20 % enligt NCS-systemet, **n_1** som är formulerad för att bevara skyddsvärda träd inom kvartersmarken i sydost och **f_2** som styr att bebyggelse längs Mor Linas väg och Vincents väg ska uppföras med sadeltak.

Fasadmaterial, kulör och takutformning föreslås regleras för att anpassa den tillkommande bebyggelsen till den befintliga och på så sätt uppnå en god helhetsverkan enligt Plan- och bygglagens 2 kap 6§.



Bild 21. Exempel på passande kulörer med mer än 20 % svarthet (s = svarthet, 20=%). Falurödfärg har 50 % svarhet enligt NCS systemet (S 5040-Y80R).

Utförande

Egenskapsbestämmelserna används för att reglera mer byggtekniska aspekter av byggnaden och tomtmarken. I aktuellt planförslag används utförandebestämmelser för att säkra att de hydrologiska förutsättningarna i området påverkas så lite som möjligt av nybyggnation. Bestämmelserna reglerar dels mängden mark som får hårdgöras **b_1** dels att byggnader inte få förses med källarvåning **b_2**. Bestämmelsen om hårdgjord yta föreslås eftersom det är viktigt att så mycket vatten som möjligt återförs till marken. Därför behöver till exempel pooler och tak med växtlighet också betraktas som hårdgjorda ytor eftersom dessa hindrar vattnet från att infiltreras i marken.

Placering

Egenskapsbestämmelserna används för att regelera hur byggnader ska placeras på fastigheten. I aktuellt planförslag används placeringsbestämmelser dels för att styra byggnadernas placering på fastigheten **p_1** dels för att säkra att tillkommande bebyggelse uppnår gällande riktlinjer för buller **p_2**. Bestämmelsen **p_1** fyller samma funktion som prickmarken men används där det inte finns någon befintlig struktur. Bestämmelsen reglerar att huvudbyggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns eller sammanbyggas

och att komplementbyggnad, såsom garage, carport eller uthus ska placeras 2 meter från fastighetsgräns eller sammanbyggas. Bestämmelsen reglerar också att en biluppställningsplats framför garageport och carport ska anordnas på den egna fastigheten. Bestämmelsen **p_2** reglerar att bostadsbyggnad ska placeras så att minst hälften av bostadsrummen vänds mot ljuddämpas sida där ekvivalent ljudnivå vid fasad inte överstiger 55 dBA. Bestämmelsen är formulerad för att 5 meter över mark sträcker sig bullernivåer över gällande riktlinjer längre in på kvartersmarken i öster än den föreslagna korsmarken. Avståndet mellan bullerkällan och föreslagen ny bebyggelse är också så långt att en bullerdämpande åtgärd invid bullerkällan ger mycket lite dämpning av bullernivåerna.

Fastighet

Egenskapsbestämmelserna används för att reglera storleken på tillkommande fastigheter. Fastighetens storlek och framförallt bredden på fastigheten bidrar starkt till hur luftigt eller tättbebyggt ett område upplevs. För befintlig och tillkommande bebyggelse utmed Vincents väg och Mor Linas väg föreslås bestämmelsen **d_1** som reglerar minsta fastighetsstorlek. Beroende på hur djup kvartersmarken är föreslås olika fastighetsstorlekar från 1000 m^2 till 2500 m^2. Bestämmelsen är formulerad för att bevara den befintliga bebyggelsestrukturen och undvika att allt för smala fastigheter kan bildas. Bestämmelsen om minsta fastighetsstorlek på 2500 m^2 är formulerad för att utformningen av fastigheten och dess anslutning till lokalgata inte tillåter att den kan delas i allt för många nya fastigheter.

Administrativa bestämmelser

Administrativa bestämmelser beskriver administrativa regler och rättigheter som detaljplanen medför. Bestämmelserna reglerar bland annat genomförandetid, markreservat, villkor för lov och utökad lovplikt. Aktuellt planförslag anger en genomförandetid på 15 år. Det innebär att markägaren har rätt att genomföra de åtgärder som detaljplanen medger i 15 år. Om inte kommunen ändrar eller upphäver detaljplanen fortsätter rätten att gälla även efter att genomförande tiden är slut. Aktuellt planförslag innehåller ytterligare två administrativa bestämmelser. Dels **u_1** som föreslås för delar av kvartersmarken väster om Mor Linas väg. Bestämmelsen regelerar markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Dels **a_1** som föreslås för området med de skyddsvärda träden inom kvartersmarken i sydost. Bestämmelsen reglerar att marklov krävs för att fälla eller kraftigt beskära träd med en stamdiameter över 40 cm.



Bild 22. Skiss som illustrerar en av många möjliga utformningar av föreslagen bebyggelse och naturområden inom planområdet.

Bebyggelse

Bebyggelsen föreslås orienteras dels utmed befintliga vägar dels som enklaver i den omgivande tallskogen. Sammanlagt möjliggör planförslaget att mellan ca 90 och 180 nya bostäder kan tillskapas. Det stora spannet är en följd av att kommunen ser en stor nytta med att planförslaget är flexibelt för att kunna tillgodose ett varierat boendeutbud över lång tid. Det lägre antalet bostäder beskriver situationen om all kvartersmark bebyggs med villor och sammanbyggda en- och tvåbostadshus tillsammans med en förskola. Det högre antalet bostäder beskriver situationen om kvartersmarken som tillåter det bebyggs med sammanbyggda en- och tvåbostadshus och en stor andel flerbostadshus.

Utmed Vincents väg föreslås en förtätning av villabebyggelse med bestämmelser som är formulerad för att tillkommande bebyggelse ska passa in i den befintliga strukturen vad gäller placering, volym, material och färgrättning. Om fastigheter styckas med föreslagna fastighetsstorlekar är det möjligt att tillskapa 13 nya fastigheter utmed vägen.

För kvartersmarken väster om Vincents väg, längs landborgskanten i väster används prickmark för att skydda träd.

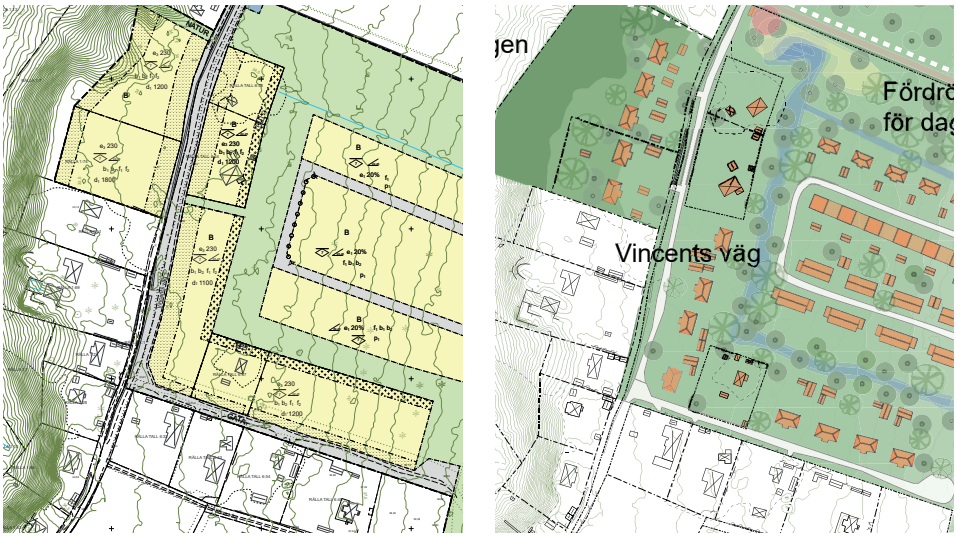


Bild 23. Utdrag ur plankarta och illustration för befintlig och tillkommande bebyggelse utmed Vincents väg.

Utmed Mor Linas väg föreslås en förtätning av villabebyggelse med bestämmelser som är formulerad för att tillkommande bebyggelse ska passa in i den befintliga strukturen vad gäller placering, volym, material och färgsättning. För fastigheten längst i norr föreslås bestämmelser anpassade för den befintliga bebyggelsen och för fastighetens form och tillgänglighet. Om fastigheter styckas med föreslagen fastighetsstorlek är det möjligt att tillskapa 7 nya fastigheter utmed vägen.



Bild 24. Utdrag ur plankarta och illustration för befintlig och tillkommande bebyggelse utmed Mor Linas väg

För föreslaget bostadsområde i väster regleras byggrätten för att medge villor och sammanbyggda en- och tvåbostadshus i en våning med inredd vind. Bestämmelserna är formulerade för att anpassa bebyggelsen till den befintliga avseende materialval och färgsättning. Om kvartersmarken nyttjas enbart för villabebyggelse kan drygt 20 bostäder tillskapas. Om kvartersmarken nyttjas enbart för sammanbyggda en- och tvåbostadshus kan ca 40 bostäder tillskapas. Illustrationsplanen redovisar en blandning som ger 34 bostäder.

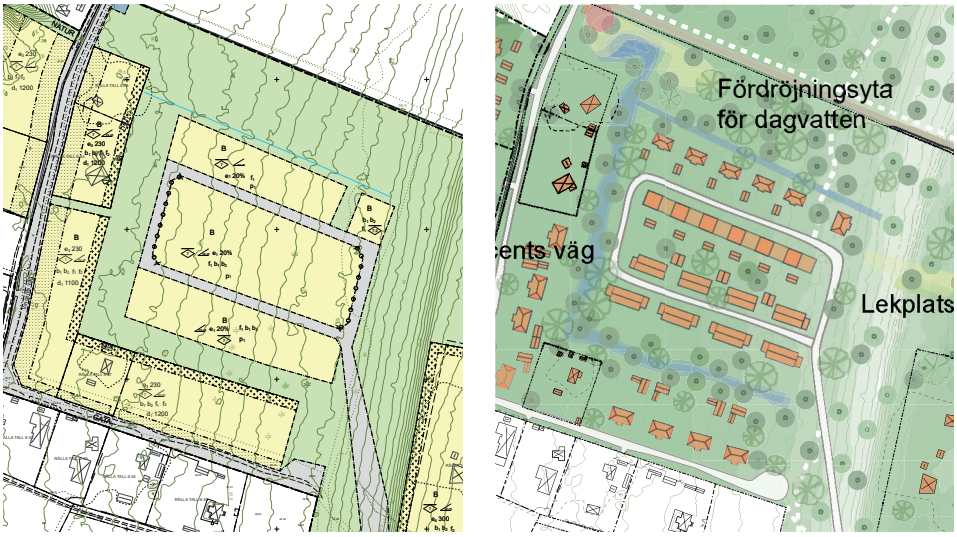


Bild 25. Utdrag ur plankarta och illustration för föreslaget bostadsområde i väster.

För föreslaget bostadsområde i söder regleras byggrätten för att medge villor, sammanbyggda en- och tvåbostadshus och flerbostadshus i två våningar. Här finns också möjlighet att uppföra kontorsbyggnader i två våningar. För föreslaget bebyggelseområde i sydost tillåter detaljplanen att skola, bostäder, kontor eller vårdboende uppförs. Möjlighet för etablering av skolverksamhet och vårdboende har detta placerats lättillgängligt och nära busshållplats. Eftersom användare av dessa verksamheter oftare är beroende av god kollektivtrafik Bestämmelserna är formulerade för att anpassa bebyggelsen till den befintliga avseende materialval och färgsättning. Om kvartersmarken nyttjas enbart för villabebyggelse och förskola kan ca 17 bostäder tillskapas vid sidan om en förskola. Om all kvartersmark nyttjas för flerbostadshus och sammanbyggda en- och tvåbostadshus kan ca 60 bostäder tillskapas. Illustrationsplanen redovisar en förskola med fyra avdelningar och 40 bostäder.

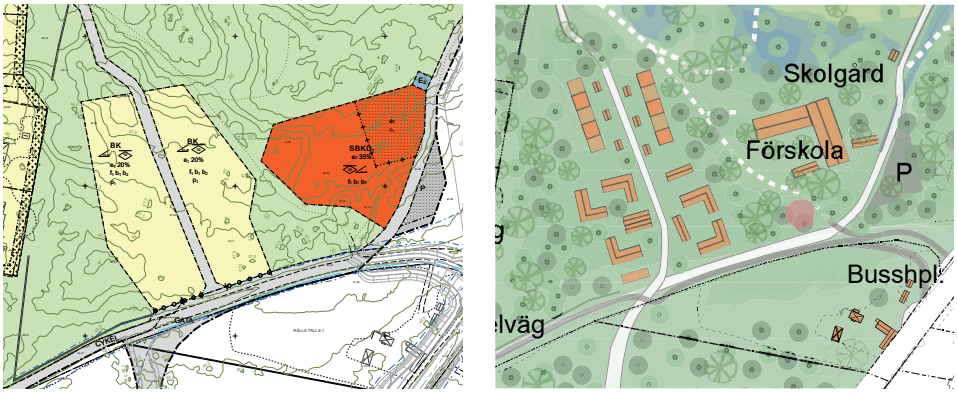


Bild 26. Utdrag ur plankarta och illustration för föreslaget bostadsområde i söder och bebyggelseområde i sydost.

Inom kvartermarken för det sydöstra bebyggelseområdet finns två äldre tallar med stamdiameter över 40 centimeter. Dessa ges ett skydd i planen som säkerställer att schaktning, byggnation eller uppläggning av massor inte får ske inom ett avstånd av 15 gånger stamdiametern för att skydda rotsystemen på skyddsvärda träd. Krav ställs på marklov för att fälla och kraftigt beskära träd med stamdiameter över 40 centimeter. Marklov för fällning och kraftig beskärning av dessa träd ska inte medges för livskraftiga träd.

För föreslaget bostadsområde i öster regleras byggrätten för att medge villor, sammanbyggda en- och tvåbostadshus och flerbostadshus i två våningar. Här finns också möjlighet att uppföra kontorsbyggnader i två våningar. Bestämmelserna är formulerade för att anpassa bebyggelsen till den befintliga avseende materialval och färgsättning. Om kvartersmarken nyttjas enbart för villabebyggelse och sammanbyggda en- och tvåbostadshus kan ca 35 bostäder tillskapas. Om all kvartersmark nyttjas för flerbostadshus och sammanbyggda en- och tvåbostadshus kan ca 60 bostäder tillskapas. Illustrationsplanen redovisar en blandning som ger 57 bostäder.

Gällande riktvärden för buller riskerar att överskridas i de öster delarna av kvartersmarken. Placering av föreslagna tillkommande byggnader har anpassats för att klara dessa riktvärden.

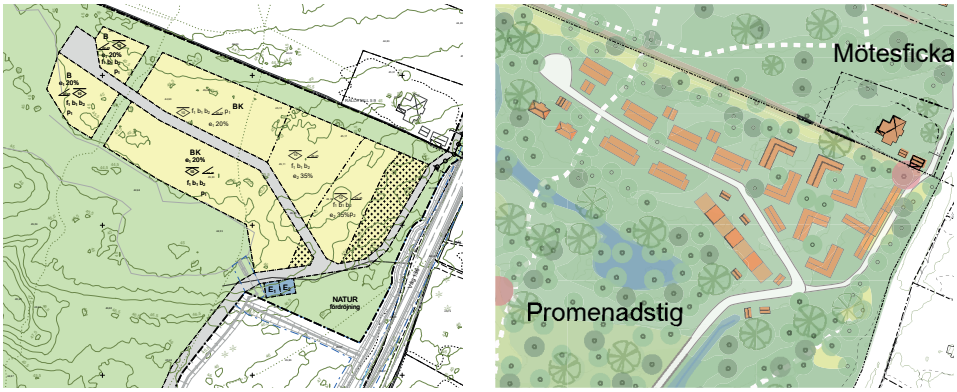


Bild 27. Utdrag ur plankarta och illustration för föreslaget bostadsområde i söder och bebyggelseområde i sydost.

Kommunen avser att genomföra en markanvisningstävling på delar av de föreslagna nya bostadsområdena. I en markanvisningstävling har kommunen möjlighet att formulera riktlinjer för bebyggelsens utformning och gestaltning med syftet att säkerställa en hög arkitektoniskt kvalité och klimatmedvetenhet.

Service

Planförslaget medger att service i form av förskola kan tillskapas. Ny bebyggelse ger ett ökat kundunderlag för befintlig service.

Mark och vegetation

Natur och naturvärden

Centralt i området finns det sanddyner med planterad tall. Dessa sanddyner och skogsmark bildar ett stort sammanhängande grönområde. Grönområdet tillsammans med dess naturvärden skyddas i planförslaget. Mellan de föreslagna bebyggelseområdena bevaras kilar

av grönska som kan fungera som en grön korridor för pollinerare och andra djurs rörelse mellan Rosti och Ljungheden.

För att säkerställa att naturområdenas kvalitéer bevaras och utvecklas har kommunen tagit fram en skötselplan. Skötselplanen anger riktlinjer för skötsel av naturmarken men också för dagvattenhanteringen i området och för bevarandet av områdets rekreativa värden. I skötselplanen specificeras åtgärder för att förbättra förutsättningar för fåglar, växter, insekter, andra djur och besökare i naturområdet och vilka slags träd som bör gynnas. Träd inom naturmark ska i så stor utsträckning som möjligt bevaras och skötas enligt anvisningar i skötselplanen. Träden bidrar till bra insynsskydd mellan befintlig och ny bebyggelse. Gamla träd är viktiga karaktärsgivande inslag i hela planområdet. Inom naturmarken finns några särskilt skyddsvärda tallar om ingrepp behöver göras som påverkar träden negativt behöver samråd med länsstyrelsen ske enligt 12 kap 6 § MB. Sanddynerna ger bra förutsättningar för boplatser för vildbin som på utvalda ställen kan blottas och planteras med ängsväxter och lövträd.

Inom naturområdet föreslås en omfattande dagvattenhantering som kan gynna områdets värden. För att bevara så mycket som möjligt av den befintliga skogsmiljön avses befintliga lågpunkter användas.

Fornlämningar

Anmälningsplikt råder enligt kulturminneslagen om fornlämning påträffas.

Friluftsliv

De föreslagna bebyggelseområdena har till viss del anpassats för att bevara skogsområdets välanvända stigsystem. Syftet är att underlätta gång- och cykelförbindelser mellan lekplatser, busshållplats och bostadsområden samt underlätta för rekreation, hundrastning och det rörliga friluftslivet. Den gamla traktorvägen föreslås bevaras till viss del och behålla sin befintliga karaktär och användning för gång och cykel. Traktorvägen är den kortaste sträckan från Vincents väg till det nya busshållsplatsläget.

Inom naturområdet finns möjlighet att tillskapa ytor för lek. Särskilt lockande till lek är området intill föreslaget bebyggelseområde som medger användningen skola och bland de förgrenade tallarna i väst. Inom dessa områden finns förutsättningar för naturlekplatser där gammal ved, befintliga förgrenade träd och nedfallna träd från omkringliggande platser kan användas för att både bidra till den biologiska mångfalden och barnens lekmiljö. Kommunen avser att tillföra lekredskap i naturområdet, anpassade till naturen. Det finns även möjlighet att anlägga lekplatser inom föreslagen kvartersmark.

Förorenad mark

Föroreningsnivåer för kvartersmark, där bostadsändamål medges, får inte överskrida naturvårdsverkets riktvärde för känslig markanvändning. Trots att det inte finns kända föroreningar inom planområdet kan det inte uteslutas att marken är förorenad. Vid misstanke eller upptäckt av förorening i samband med schaktning av planområdet måste tillsynsmyndigheten omedelbart underrättas. Kommunen är tillsynsmyndighet. En anmälan måste inkomma till tillsynsmyndigheten.

Trafik

Gatustruktur

I samband med detaljplanearbetet har en trafikutredning tagits fram. Trafikutredningen föreslår en gatustruktur för tillkommande vägar inom planområdet vid sidan av åtgärder på befintliga vägar och på intilliggande vägar för att kunna hantera trafiken från tillkommande exploatering i området. Planförslaget är i stort sett utformat med den gatustruktur om föreslås i trafikutredningen men vissa justeringar har gjorts för att ha möjlighet att bevara större sammanhängande naturområde centralt i området.

Planförslagets gatustruktur kopplar merparten av den tillkommande trafiken söderut mot Stora Rörsvägen och vidare mot väg 136. En mindre andel tillkommande trafik kopplas mot Vincents väg och vidare mot Hellners väg. Föreslagen gatustruktur och trafikföring är det samlade resultatet av flera studerade alternativ. Utformningen bedöms vara det alternativ som bäst motsvarar de krav, intressen och synpunkter som framförts. Gatorna inom planområdet dimensioneras för att möta den beräknade trafikbelastningen samtidigt som områdets småskaliga karaktär bevaras.

Gatusektioner på 4,5 meter, med mötesfickor på vissa sträckor, föreslås för större delen av det nya gatunätet. På avsnitt med större trafikflöden och behov av bättre tillgänglighet för tyngre

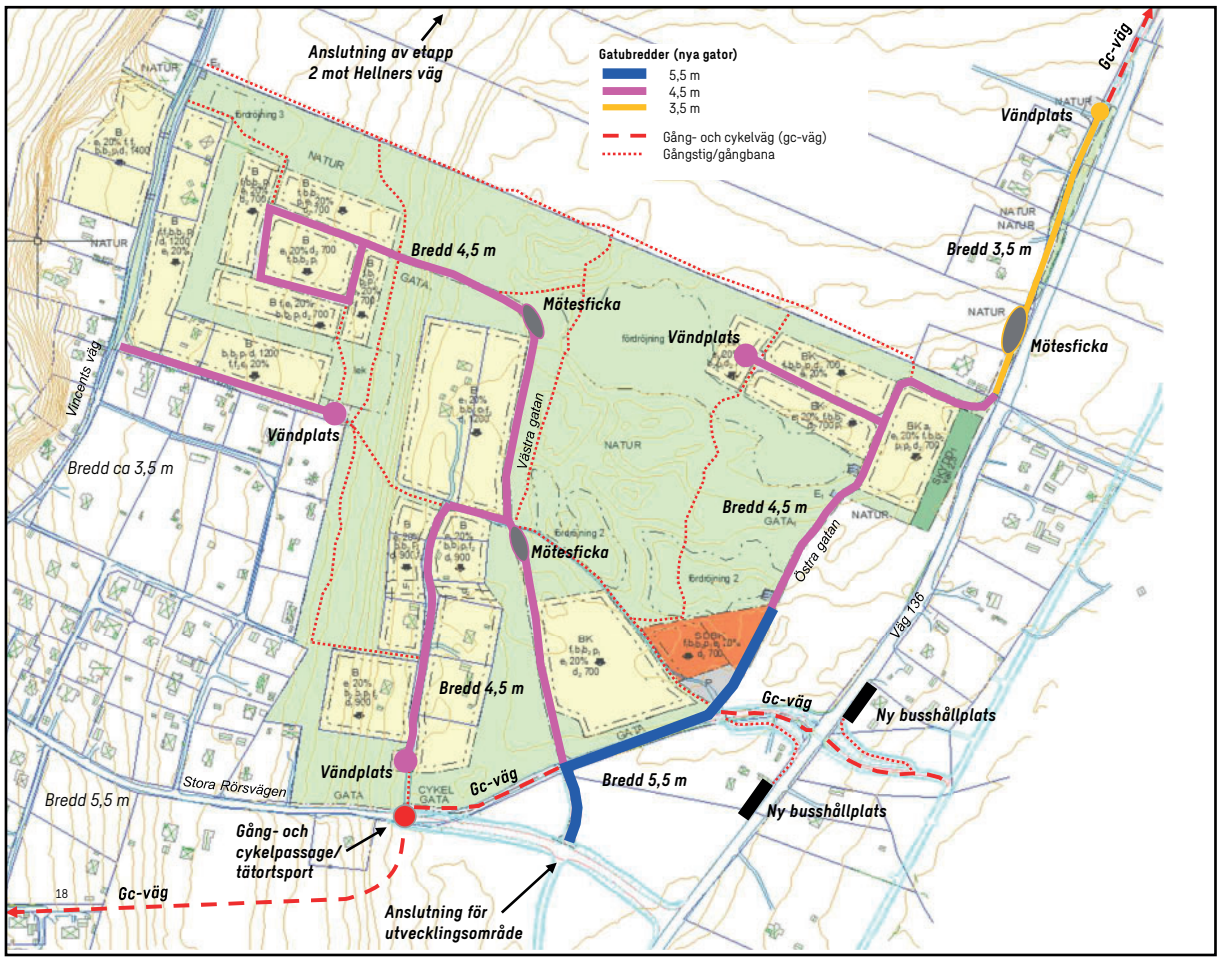


Bild 28. Föreslagen gatustruktur i området med förslag på placering av mötesfickor och bredd på gator. Justeringar har skett i planförslaget efter att utredningen togs fram.

fordon föreslås en gatusektion på 5,5 meter, såsom vid Stora Rörsvägen och vidare anslutning till föreslaget bebyggelseområde i sydost och pendlingsparkering. En separat cykelväg på 3 meter invid Stora Rörsvägen ger en gen väg mellan hållplatsläge, gång- och cykeltunnel och Stora Rör. På plankartan redovisas vägområden som är betydligt bredare än de föreslagna gatusektionerna. Anledningen till detta är för att det i projekteringsskedet ska finnas möjlighet att justera vägdragningen och placering av mötesfickor om det visar sig att till exempel skyddsvärda träd riskerar att påverkas negativt men också för att förhindra att dagvatten från vägen påverkar omkringliggande fastigheter och i de fall det är aktuellt ska anordningar som krävs för trafiksäkerheten kunna rymmas inom det planlagda vägområdet.

Skyltad hastighet föreslås vara 30 km/tim inom hela planområdet. Stora Rörsvägen föreslås få sänkt hastighet till 60 km/tim mellan väg 136 och ny gång- och cykelpassage/tätortsport.

Trafikflöden

De tillkommande trafikflöden som presenteras i utredningen är baserade på att detaljplanen medger som mest 140 nya bostäder, där varje bostad beräknas generera ca 3,5 fordonsrörelser per dygn. Planförslaget har omarbetats efter att trafikutredningen togs fram och om detaljplanen utnyttjas maximalt för bostäder kan 180 nya bostäder tillskapas. Om kvartersmarken där förskola är möjlig att uppföra istället bebyggs med bostäder medger detaljplanen att ca 20 nya bostäder kan tillskapas. Fordonsrörelserna från ca 20 bostäder genererar färre fordonsrörelser per dygn än en förskola, som trafikutredningen har tagit

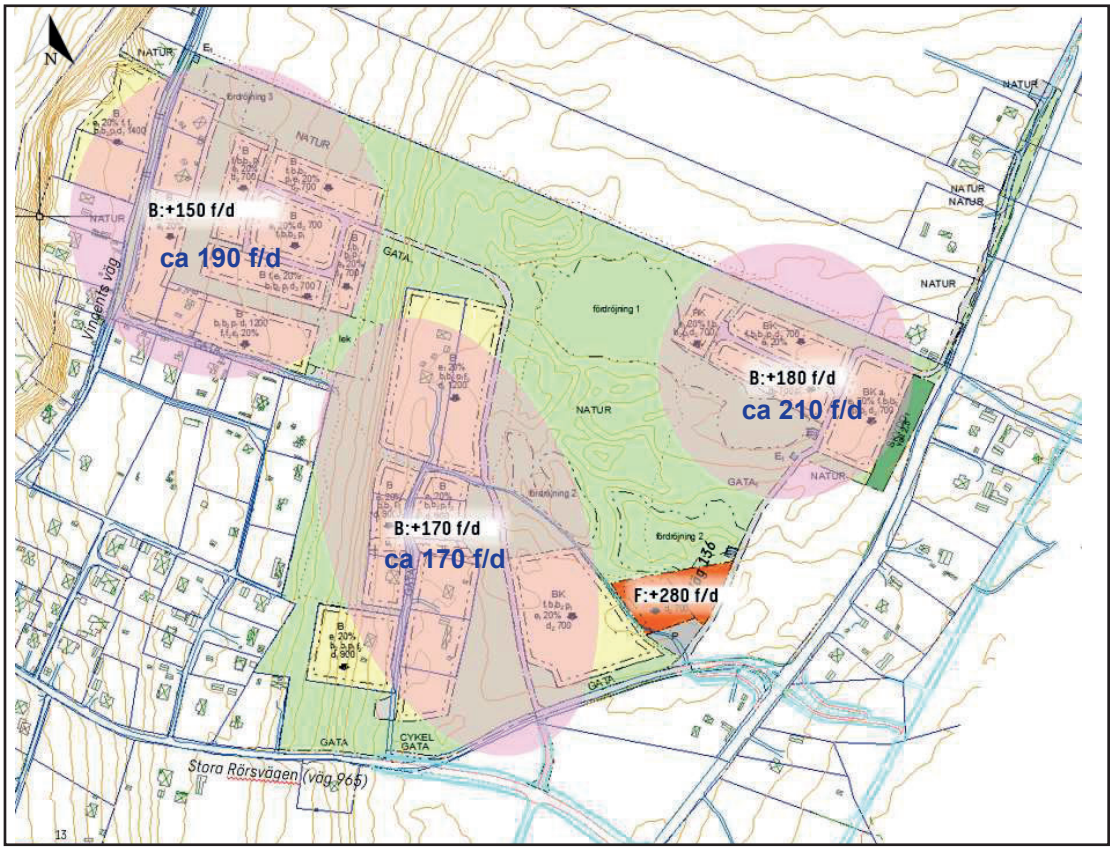


Bild 29. Justering av beräknade tillkommande trafikflöden efter justerat planförslag. Beräknade tillkommande fordonsrörelser för Mor Linas väg och Vincents väg är oförändrade jämfört med trafikutredningen.

höjd för. Kommunen räknar därför enbart upp tillkommande trafikflöden för bostäder. I trafikutredningen redovisas tillkommande trafikflöden på 500 fordonsrörelser per dygn för bostäder och 280 fordonsrörelser per dygn för förskola. I det fall området exploateras maximalt innebär det ökade antalet bostäder att tillkommande trafikrörelser uppgår till ca 570 fordonsrörelser per dygn för bostäder och 280 fordonsrörelser per dygn för förskola. Beräknad trafikökning på Mor Linas väg och Vincents väg är oförändrade jämfört med trafikutredningen.

Parallellgata med väg 136

Parallellt med väg 136 i nordöstra delen av planområdet föreslås en gata anläggas med en bredd på 3,5 meter. Det begränsade utrymmet vid fastighet Rälla Tall 5:9 har varit dimensionerande för gatusektionen.

Parallellgatan möjliggör att befintliga anslutningar till väg 136 kan stängas och därmed öka trafiksäkerheten i området. Skydd mot bländning för trafikanter på väg 136 säkerställs genom bevarandet av vegetation mellan den föreslagna gatan och väg 136. För att tydliggöra intentionen med parallellgatan föreslås utfartsförbud mellan gata och område för skydd. Längs fastigheten Rälla tall 5:9 finns utrymme att anläggs ett bländningsskydd som kan kombineras med skydd mot buller för att skapa möjlighet att förbättra bullersituationen på fastigheten. Inom skyddsområdet är det möjligt att anlägga eventuellt framtida dike för avvattning av väg 136.

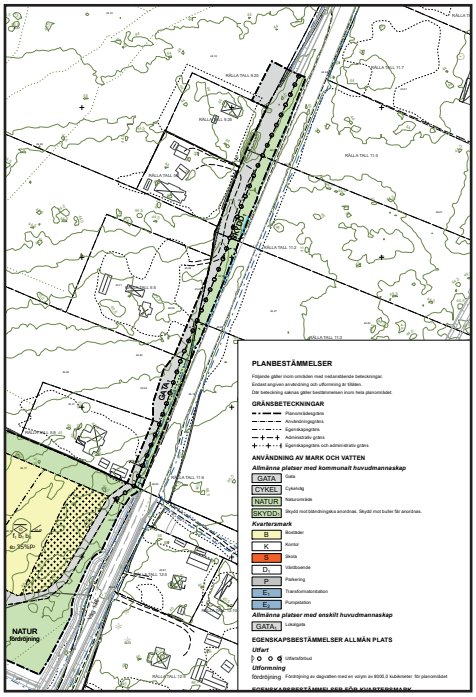


Bild 31. Utdrag ur plankartan för föreslagen parallellgata.

Trafiken är mycket begränsad på den föreslagna vägsträckan eftersom den enbart försörjer fyra fastigheter. En mötesficka föreslås för att underlätta möte mellan motorfordon. Längst i norr medger detaljplanen att en vändplats kan. Vändplatsen är dimensionerad för att bland annat sopbilar ska kunna vända utan att backa. Lokalgatan har enskilt huvudmannaskap. Enligt Trafikverkets vägplan avses en cykelväg anläggas vidare norrut. Cykelvägen är en del av Ölandsleden.

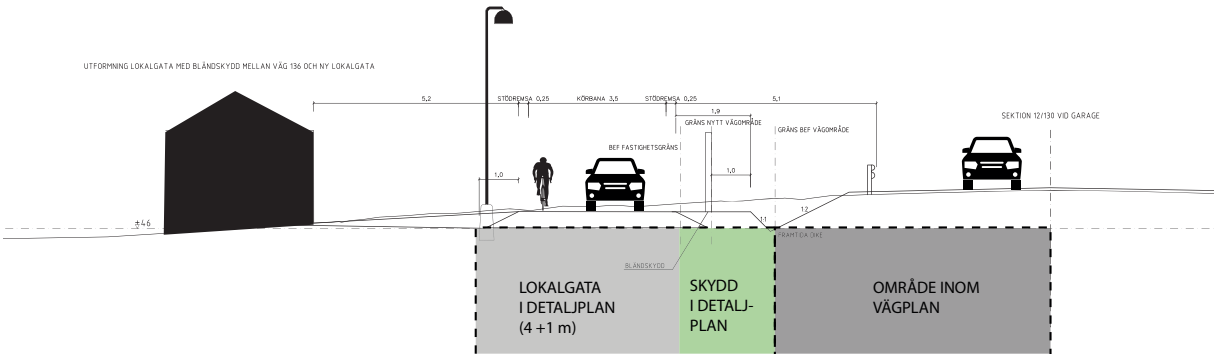


Bild 30. Sektion som illustrerar hur parallellgatan kan utformas.

Östra gatan

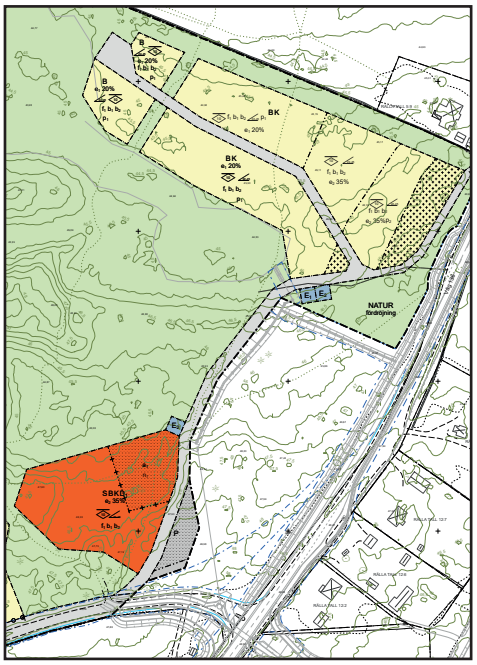


Bild 32. Utdrag ur plankartan för den föreslagen östra gatan.

Den föreslagna östra gatan ansluter bebyggelseområdena i öster och i sydost med Stora Rörsvägen. Gatan avslutas med en vändplats längst i norr. De södra delarna som matar bebyggelseområdet i sydost och pendlingsparkeringen med trafik föreslås vara något bredare än övriga gator.

Beräknad tillkommande trafik från bebyggelseområdena uppgår enligt uppräknade siffror från trafikutredningen till ca 490 fordonsrörelsen per dygn.

Gatans sträckning i nord-sydlig riktning föreslås bli en del av Ölandsleden. Trafikmängderna på gatan bedöms inte vara större än att blandtrafik kan tillåtas. För att skapa en bra helhet med anslutande cykelvägar längs väg 136 kan gatan komma att asfalteras och förses med belysning.

Skyltad hastighet föreslås vara 30 km/tim.

Huvudmannaskapet föreslås vara enskilt.

Västra gatan

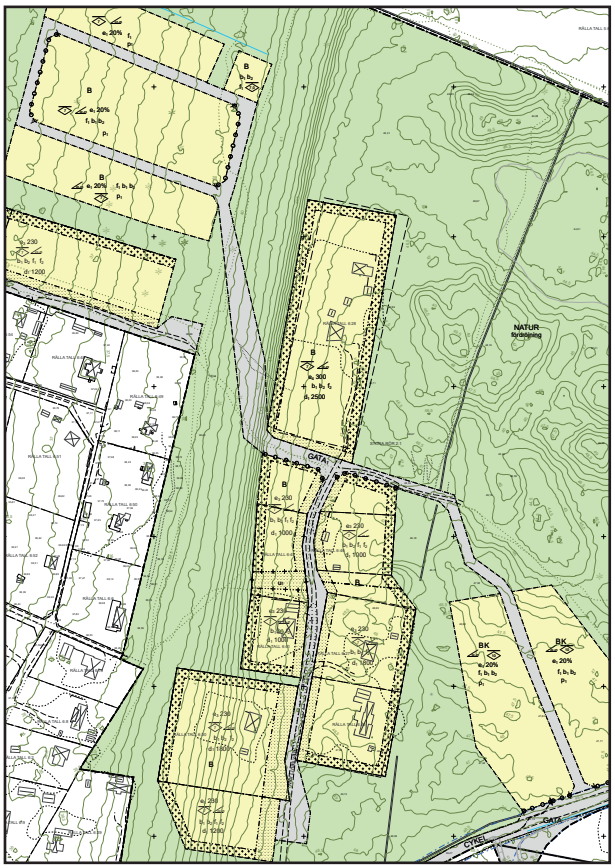


Bild 33. Utdrag ur plankartan för den föreslagen västra gatan.

Den föreslagna västra gatan ansluter bebyggelseområdena i väster och i söder med Stora Rörsvägen. Delvis delar gatan traktorvägens sträckning och den avslutas med en säckgata i väster. Två mötesfickor föreslås på sträckan för att kunna åstadkomma upplevelsen av en smal och slingrig skogsväg. För att kunna anlägga möterslatser anpassat till naturen har vägområdesbredden anpassats för att ge utrymme till detta. Den västra gatan sneddar uppför den centralt belägna slänten. En geoteknisk utredning har genomförts i området. Utredningen visar att sluttningens stabilitet vara tillräcklig för att det ska vara möjligt att anlägga en väg och att en vägdragning genom slänten inte påverkar avvattning och grundvattennivåer negativt. En grön korridor bevaras mellan befintlig bebyggelse och den förelsagna gatan.

Gatans sträckning har justerats efter att trafikutredningen tagits fram. Justeringen föreslås för att i större utsträckning kunna bevara ett större sammanhängande

skogområde centralt i området och för att minimera påverkan på de relikta geologiska formationerna i detta område.

Beräknad tillkommande trafik från bebyggelseområdena uppgår enligt uppräknade siffror från trafikutredningen till ca 310 fordonsrörelsen per dygn.

Enligt Trafikverkets riktlinjer bör vägar med randbebyggelse beläggas med bundet slitlager om trafiken överstiger 125 fordonsrörelser per dygn. De södra delarna av den föreslagna västra gatan beräknas enligt uppräknade siffror från trafikutredningen belastas med ca 320 fordonsrörelser per dygn medan de norra delarna beräknas belastas med ca 140 fordonsrörelser per dygn. Lokalgatan föreslås anläggas med en fast beläggning som har en karaktär av grus, för att samspela med omkringliggande befintliga gator.

Skyltad hastighet föreslås vara 30 km/tim.

Huvudmannaskapet föreslås vara enskilt.

Stora Rörsvägen

Planförslaget reglerar en separat cykelväg på del av gamla Stora Rörsvägen öster om den nya anslutningen mot väg 136. Ytterligare österut föreslås område för lokalgata. Vägområdet är ca 16 meter brett för att ge utrymme att anlägga en separat gång- och cykelväg till den, av trafikverket planerade, planskilda korsningen med väg 136.

Söder om Stora Rörsvägen finns möjlighet att på sikt koppla gång- och cykelvägen mot Lindebovägen och Skördestigen för en trygg och säker koppling mot badplatsen och hamnen.

Mor Linas väg

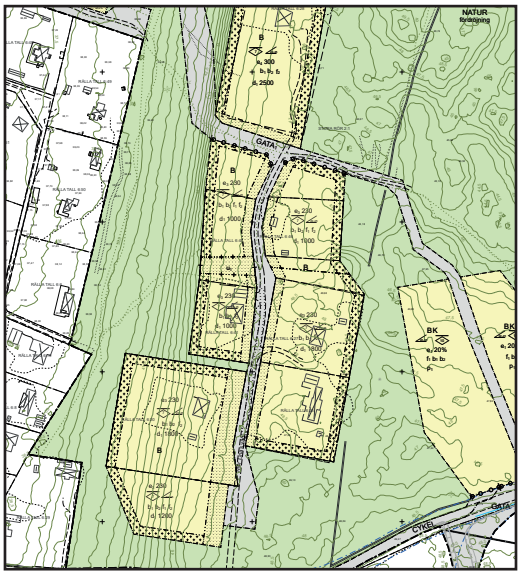


Bild 34. Utdrag ur plankartan för föreslagna åtgärder på Mor Linas väg.

För att höja trafiksäkerheten föreslås trafiken på Mor Linas väg ledas via den förslagna västra gatan. Vändplan föreslås längst i söder och dimensioneras för att bland annat sopbilar ska kunna vända utan att backa. Gatubredden och grusbeläggningen föreslås bevaras för att behålla karaktären av skogsväg. Vägområdet är anpassat efter befintliga fastighetsgränser.

Mor Linas väg får en marginell trafikökning till följd av planförslaget. Planförslaget beräknas ge upphov till ytterligare 24 fordonsrörelser per dygn.

Huvudmannaskapet föreslås vara enskilt.

Vincents väg



Bild 35. Utdrag ur plankartan för föreslagna åtgärder på Vincents väg.

Vincents väg föreslås förlängas österut och avslutas med en vändplan. Vincents väg föreslås användas framförallt för biltrafik till och från bostadsfastigheterna utmed gatan och för cykeltrafik. Gatubredden och grusbeläggningen föreslås bevaras för att behålla karaktären av skogsväg. Vändplatsen är dimensionerad för att bland annat sopbilar ska kunna vända utan att backa. Den parallella gångväg som finns längs del av Vincents väg med avskiljande stenmur är en kvalité för närområdet och är inlagd som område för gata i planen.

Vincents väg får en mindre trafikökning till följd av ett antal nya bostäder med koppling till vägen. Tillkommande trafik beräknas uppgå till cirka 50 fordonsrörelser per dygn. I trafikutredningen redovisas ett antagande om att trafiken fördelar sig hälften norrut och hälften söderut på Vincents väg. Det innebär att korsningen med Stora Rörsvägen antas belastas med ytterligare 25 fordonsrörelser per dygn liksom Hellners väg och anslutningen mot väg 136.

Huvudmannaskapet föreslås förbli enskilt.

Hellners väg

Ett antal nya bostäder med koppling till Vincents väg förväntas komma att ge upphov till ökad trafik även på Hellners väg. Ökningen beräknas dock bli i begränsad omfattning.

Gång- och cykeltrafik

Befintliga stigar föreslås bevaras i så stor utsträckning som möjligt. Den så kallade traktorvägen som löper centralt mellan det södra och sydöstra bebyggelseområdena föreslås till stora delar bevaras och ligger inom område för Natur. Vissa delar av traktororvägen föreslås dock omvandlas till område för lokalgata.

Buller

Tillkommande trafik från föreslagna bebyggelseområden beräknas inte medföra trafikmängder i den utsträckning att gällande riktvärde för buller riskeras att överskridas.

Enligt bullerutredningen ligger viss del av kvartersmarken vid väg 136 inom område där bullernivåerna beräknas överskrida förordningens riktvärde på 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. För årsdygnstrafik kan gällande riktvärden uppnås för all kvartersmark 2 meter över mark. För att klara gällande riktvärden för buller 5 meter över mark för årsdygnstrafik och 2 meter över mark vid sommardygnstrafik tillåts enbart komplementbyggnader inom den mest östra delen av kvartersmarken. För sommardygnstrafikens bullernivåer 5 meter över mark kan inte gällande riktvärden uppnås. Inom den del av kvartersmarken där gällande riktvärde inte kan uppnås behöver därför den föreslagna byggnationen placeras så att minst hälften av bostadsrummen placeras mot tyst sida där den ekvivalenta ljudnivån max får vara 55 dBA.

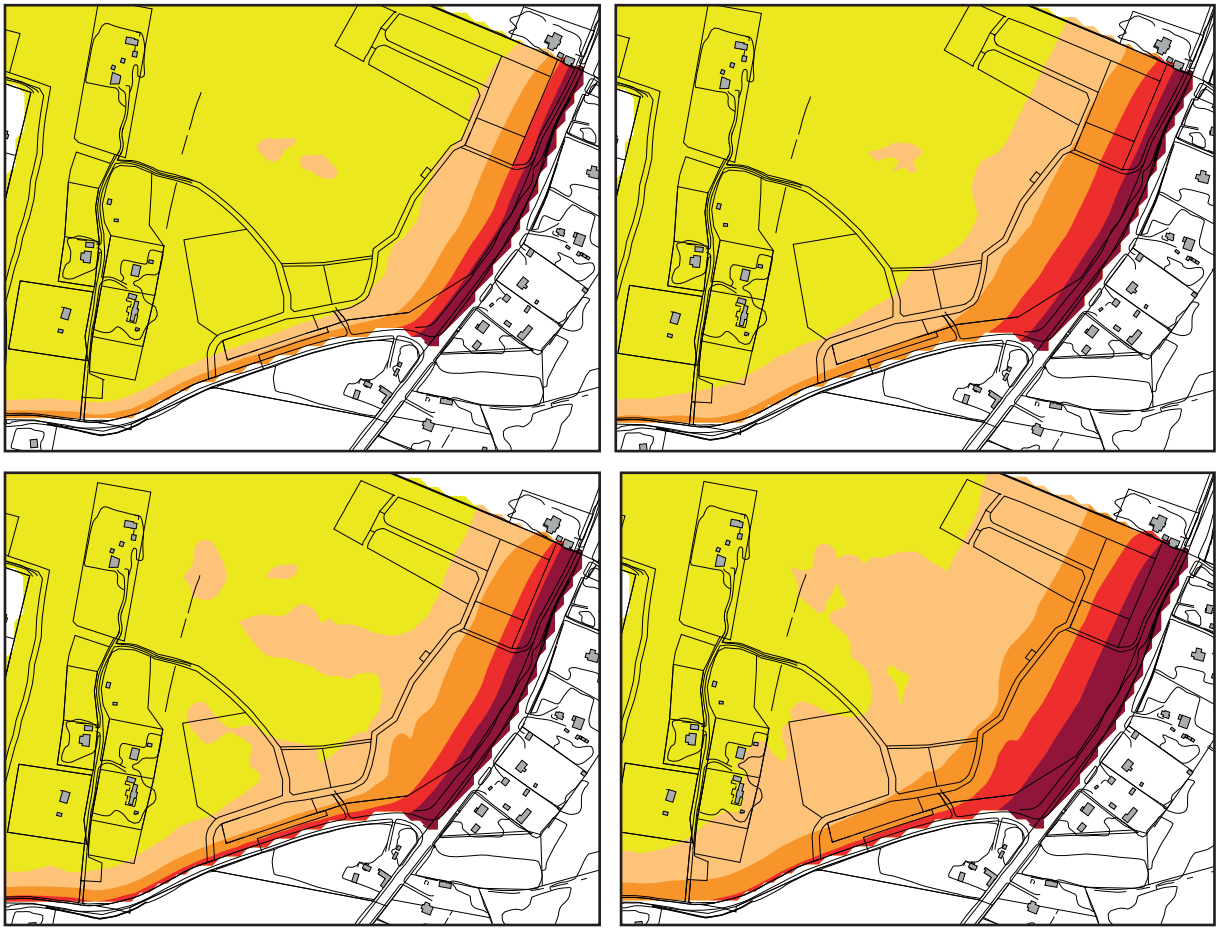


Bild 36. Utdrag ur bullerutredningen.
Dygnsekvivalent ljudnivå 2 (ovan till vänster) och 5 m (ovan till höger) över mark för årsdygnstrafik.
Dygnsekvivalent ljudnivå 2 (nere till vänster) och 5 m (nere till höger) över mark för sommardygnstrafik.
Den röda färgen redovisar bullervärden över 60 dBA. Justeringar har skett i planförslaget efter att utredningen togs fram.

Stora Rörsvägen kommer enligt vägplanen att flyttas söderut. De bullernivåer som redovisas för Stora Rörsvägen är därför inte aktuella att ta hänsyn till i planförslaget och därmed kommer det inte behövas några bullerskyddade åtgärder för tillkommande bebyggelse utmed nuvarande sträckning av Stora Rörsvägen.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planförslaget föranleder en utökning av aktuellt verksamhetsområde för att omfatta föreslagen tillkommande bebyggelse. Nya byggnader ska kopplas på det kommunala VA-nätet.

Befintliga ledningar inom planområdet kommer till viss del flyttas om och till största del förläggas inom allmän platsmark. Väster om Mor Linas väg behöver dock ledningen ligga kvar i sitt nuvarande läge. I detaljplanen föreslås därför ett markreservat för underjordiska ledningar där ledningarna ligger inom område med kvartersmark. Ledningsrätt för ledningarnas nya sträckning behöver bildas.

Två områden föreslås där det är möjligt att anlägga pumpstationer för att lyfta avlopp till självfall. Båda områdena föreslås utmed den västra gatan.

Brandvattenförsörjning

Räddningstjänsten och kommunen samordnar i största möjliga mån brandvattenförsörjningen med anläggningen av VA-nätet. Kommunen och räddningtjänsten har i samband med detaljplanearbetet identifierat fyra lämpliga platser för brandposter. Alla är placerade centralt i bostadsområdena för att säkerställa att avståndet mellan byggnad och brandpost inte är längre är 150 meter.



Bild 37. Förslag på placering av brandposter.

Dagvatten

Dagvatten föreslås hanteras dels inom den egna fastigheten dels inom område för natur. Naturliga avrinningsvägar och lågpunkter i terrängen föreslås bevaras för att undvika omfattande markingrepp och på så sätt minimera påverkan på den befintliga skogen, de geologiska formationerna och de hydrologiska förhållandena. Dagvattenanläggningarna i området behöver både hantera det förändrade flödet som uppstår i och med att delar av marken hårdgörs, så som tak och gator, men också dagvatten som uppstår på väg 136. Merparten av allt dagvatten från väg 136 infiltrerar i vägdiken. Vid höga vattenflöden leds eventuellt överskottsvatten till fördröjningsytor inom planområdet. För att klara överskottsvatten vid höga flöden föreslås fördröjningsytorna klara stora mängder dagvatten. Enligt planförslaget ska det vara möjligt att fördröja 8 000 m³ dagvatten inom området. För att undvika instängning av vatten föreslås vägtrummor under vägar och diken för att leda vattnet till planerad yta för infiltration. Rening sker via infiltration i sanden och vattenkvalitén bedöms inte bidra till försämrade vattenförhållanden i sumpskogen eller slutrecipient. Större delen av vattnet föreslås infiltreras i fördröjningsmagasin i område B. I de västra delarna

av planområdet, område C, intill Vincents väg är infiltrationskapaciteten något sämre och därför föreslås fördröjningsmagasin och diken för att undvika översvämningsproblem på bostadsfastigheter och på Vincents väg vid höga vattenflöden. Ett befintlig dike leder österut strax norr om det västra bebyggelseområdet. Diket föreslås kompletteras med ytterligare diken och fördröjningsmagasin för att rena och fördröja dagvattnet innan det rinner vidare mot sumpskogen och Kalmarsund. Vid höga vattenflöden kan bräddning ske via vägtrumma västerut till sumpskogen. De åtgärder som föreslås för område D bedöms inte som nödvändiga eftersom andelen hårdgjord yta blir liten relativt de stora fastigheterna och eftersom marken sluttar västerut.

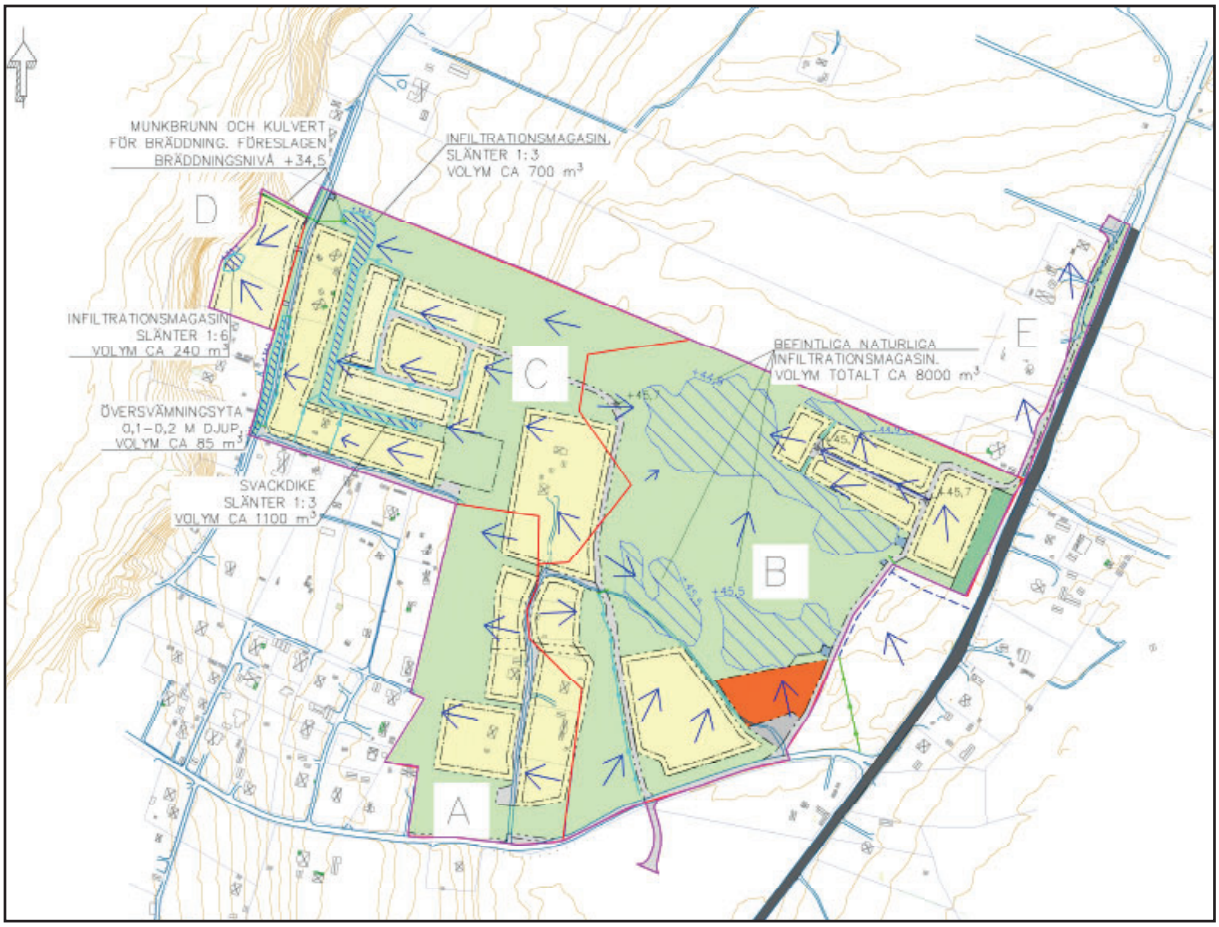


Bild 38. Förslag på avvattningsplan enligt dagvattenutredning. De mörkblå markeringarna är fördröjningssystem och de ljusblåa pilarna är diken. De mörkblåa pilarna illustrerar vattnets naturliga väg i landskapet. Justeringar har skett i planförslaget efter att utredningen togs fram.

Avfall

Avfallshanteringen i området följer kommunens föreskrifter och riktlinjer för farbar väg. Vilket innebär att vägar som ges en mindre bredd än 5,5 m förses med mötesfickor och att vändplatser är dimensionerade för hämtningsfordon (ca 20 x 20 m).

Gemensam sophantering bör ske vid områden med flerbostadshus.

El- och tele

Elförsörjning för delen sydväst av planområdet sker från en transformatorstation belägen utanför planområdet. Planförslaget möjliggör för två stycken eltransformatorstationer. En transformatorstation i det sydöstra området och en längs Vincentsväg i det västra området.

7. Genomförande och konsekvenser

Inledning

Genomförandebeskrivningen beskriver hur planen ska genomföras och vilka konsekvenser det får. Den redovisar de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som krävs för att genomföra detaljplanen. Genomförandebeskrivningen har dock ingen självständig rättsverkan. Avsikten är att den ska godkännas av Kommunfullmäktige i samband med antagandet av detaljplanen. Beskrivningen blir därigenom vägledande vid genomförandet.

Organisatoriska frågor

Planförfarande

Detaljplanen Stora Rör 2.1 m.fl. handläggs med utökat förfarande enligt plan- och bygglagen. Efter samråd sammanställs och kommenteras inkomna synpunkterna i en samrådsredogörelse och efter granskning sammanställs och kommenteras inkomna synpunkterna i ett granskningsutlåtande. Tillfälle att ta del av planförslaget och lämna synpunkter föreligger i samråd- och granskningsskede.

Tidplan

Tid	Händelse
April 2017	Samråd
Okt 2021	Granskning
Höst 2023	Granskning II
Sommar 2024	Trafikverket beräknas fastställa Vägplan för sträckan Isgärde-Rälla
Sommar 2024	Antagande och Laga kraft
Höst 2024	Byggstart för fastigheter med direktutfart till Vincents väg
Höst 2024	Markanvisningstävling anordnas
Vår 2026	Uppskattad byggstart resterande områden

Tidplanen kan komma att justeras under processens gång beroende på inkomna synpunkter eller ny information.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 15 år från den dagen den vinner laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad rätt att efter ansökan om bygglov få bygga i enlighet med planen. Efter genomförandetidens slut är fastighetsägaren ej längre garanterad byggrätt. Kommunen kan då ändra eller upphäva planen. Detaljplanen är dock giltig till dess att ny detaljplan antas och vinner laga kraft.

Huvudmannaskap

Plankartan anger delat huvudmannaskap för planområdet. För områden med enskilt huvudmannaskap är det en samfällighetsförening som ansvarar för skötsel och underhåll av den allmänna platsmarken. För områden med kommunalt huvudmannaskap är det kommunen som ansvarar för skötsel och underhåll av den allmänna platsmarken.

Kommunalt huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för det stora sammanhängande skogsområdet inom planområdet. Det innebär att det är kommunens ansvar att sköta naturområdet enligt den framtagna skötselplanen. Kommunen är också huvudman för de delar av Stora Rörsvägen som föreslås omvandlas dels till cykelväg, dels till gata och för område där bländningskydd föreslås.

Borgholm Energi är huvudman för det allmänna VA-nätet.

Enskilt huvudmannaskap

Förutom för den del av Stora Rörsvägen som föreslås omvandlas till cykelväg och gata förslås enskilt huvudmannaskap för all ny vägmark inom planområdet. Enskilt huvudmannaskap innebär att en gemensamhetsanläggning ska bildas för föreslagna vägar. För gemensamhetsanläggningen bildas en samfällighetsförening som ansvarar för skötsel och underhåll. Orten har en lång tradition av att samfällighetsföreningar förvaltar gatorna. Kommunen bedömer att det är motiverat att föreslå fortsatt enskild förvaltning.

Ansvarsfördelning

Borgholms kommun ansvarar för all utbyggnad av allmän platsmark. Vidare har kommunen skötsel och driftansvaret naturmark **(NATUR)** med tillhörande dagvattenåtgärder samt anordnande av naturmark och skötsel enligt skötselplan. Kommunen ansvarar för den del av Stora Rörsvägen som är inom detaljplanen **(GATA och CYKEL)**.

Borgholms kommun anlägger samt bekostar övriga nya gång och körbanor inom allmän platsmark **($GATA_1$)** och överlämnar drift och underhållsansvar till gemensamhetsanläggningar enligt anläggningsförrättning hos Lantmäteriet.

Föreslagen ny bebyggelse intill Vincents väg ansluts till befintlig gemensamhetsanläggning Rälla Tall GA:2 för väg. Inga andra gemensamhetsanläggningar kommer att påverkas av detaljplanen. Kommunen initierar och bekostar bildandet av en ny gemensamhetsanläggning och ombildning av befintlig gemensamhetsanläggning.

Borgholm Energi ansvarar för utbyggnad av ledningar för allmänt vatten och avlopp samt upprättande av anslutningspunkter.

E.ON är ansvariga för anläggning av ledningar för el. Skanova är ansvariga för telefoninätet. Om ledningsflytt eller skydd av ledningar är nödvändig på grund av föreslagen exploatering ansvarar exploatören för att initiera en sådan åtgärd.

Trafikverket ansvarar för avvattning av väg 136 och anläggande av anslutande väg till väg 965

till planområdet.

Exploatören ansvarar förutom för att uppföra byggnader inom den egna kvartersmarken för att anlägga angöringsgator, parkeringsplatser och övrig trädgård inom berörd fastighet. Exploatören ansvarar också för att dagvattenhanteringen och ledningsdragning/ombyggnad inom den egna fastigheten. Kommunen eller kommunalt bolag kan vara exploatörer.

Avtal

Markanvisningsavtal

I lagen om riktlinjer för kommunala markanvisningar och i plan- och bygglagen definieras markanvisning som en överenskommelse mellan en kommun och en byggherre som ger byggherren ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om överlåtelse eller upplåtelse av ett visst av kommunen ägt markområde för byggande. Markanvisningsavtalet innehåller de förutsättningar, förutom köpeskillingen, som kommunen ställer upp för att köparen ska få ta över fastigheten. Kommunen har antagit riktlinjer för markanvisningsavtal som ska följas (se kommunens hemsida).

För delar av bebyggelseområdena kommer markanvisningstävling att anordnas. I en markanvisningstävling kan kommunens ställa krav på utformning och miljö som specificerats utifrån detaljplanens bestämmelser. Markanvisningsavtal kommer att skrivas med vinnaren av tävlingen och denne blir då exploatör för sitt delområde. Kommunen kan på så vis styra utformning och användning av området.

Kommunens övergripande målsättning är, att så långt det är möjligt, skapa bostäder för permanentboende. Föreslagna fastigheter utmed Vincents väg och Mor Linas väg kommer att gå till direkt försäljning utan markanvisningsavtal.

Samverkansavtal

Ett samverkansavtal har i skrivits mellan Trafikverket och kommunen i samband med arbetet med vägplan och detaljplan i området. Samverkansavtalet grundar sig på en avsiktsförklaring som tidigare skrivits emellan parterna där kommunens och Trafikverkets gemensamma intentioner uttryckts. För att de åtgärder som föreslås i vägplanen ska vara genomförbara är Trafikverket beroende av att kommunen ansvarar för genomförandet av vissa åtgärder. Det finns också ett omvänt beroende där kommunen för genomförandet av detaljplan är beroende av lösningar som finns i vägplanen, exempelvis flytt av korsning och delvis ny sträckning av Stora Rörsvägen. Syftet med samverkansavtalet är att reglera respektive parts åtagande och finansiella ansvar för åtgärden.

Åtgärden genomförs för att:

- Förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten både för motortrafik och oskyddade trafikanter.
- Minska restiden för att främja arbetspendling och näringslivsutveckling.
- Skapa ett trafiksäkert, attraktivt och sammanhängande nät för gång- och cykeltrafik längs väg 136.
- Skapa förutsättningar för attraktivare kollektivtrafik Kalmar - Borgholm.

Sammanfattningsvis beskriver avtalet att inga medel från kommunen kommer att utgöra medfinansiering i den statliga anläggningen. Istället kommer parterna var för sig att finansiera sin del i den egna anläggningen.

I avtalet framgår att kommunen genom genomförandet av detaljplanen ska:

1. Förbättra trafiksäkerheten genom samläggning av direktutfarter till väg 136 via nya Stora Rörs korsningen samt säkerställa kommunal rådighet över marken intill väg 136 för funktionen bländningsskydd.

2. Säkra en allmänt tillgängligt och belyst gång och cykelväg inom sträckan för Ölandsleden på väster sida om väg 136. Det innebär att gång- och cykelstråket från Stora Rörsvägen, i söder, sammanlänkas med stråket från Ljungheden, i norr.

3. Möjliggöra bebyggelseutveckling i ett kollektivtrafiknära läge.

Trafikverket ska enligt avtal:

1. Återställa Stora Rörsvägen vid återlämnade enligt projekterade ritningar där del av väg bland annat kommer att bli gång- och cykelväg. Se bild i avsnittet ”planförslag och konsekvenser”.

2. Anordna diken för att fördröja och infiltrera dagvatten från väg 136 innan det leds till fördröjningsytor inom detaljplanen samt säkerställa att det finns en beredskapsplan vid olycka.

3. Anlägga ny anslutande väg till Stora Rörsvägen via ny korsning vid väg 136 inom genomförandet av vägplanen.

Avtal inlösen av mark

Planförslaget innebär att viss privatägd mark behöver omvandlas till allmän platsmark. Kommunen har för avsikt att upprätta avtal med berörd fastighetsägare innan planförslaget antas.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning och gemensamhetsanläggning

Föreslagna nya bostadsfastigheter bildas genom avstyckning. Antalet fastigheter som får avstyckas regleras genom minsta fastighetsstorlek i detaljplanen. Tekniska anläggningar såsom tranformatorstationer och pumpstationer förläggs på kommunens egen fastighet.

Kommunen bekostar bildandet av en ny gemensamhetsanläggning och anslutning till befintlig gemensamhetsanläggning. Förrättning utförs av Lantmäterimyndigheten.

Inom planområdet och i planområdets gräns finns ett antal fastighetersgränser med låg lägesnoggrannhet. Kommunen avser genomföra en fastighetsbestämning för dessa gränser innan detaljplanen antas.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastigheter längs väg 136

Ett mindre markområde längs med väg 136 behöver lösas in av kommunen och fastighetsregleras till Stora Rör 2:1 för att säkerställa genomförandet av parallellgata väster om väg 136. Avtal skrivs med berörda fastighetsägare innan planförslaget antas. Förrättningen initieras och bekostas av kommunen.

Rälla Tall 5:9 har ett servitut för väg mot väg 136 som belastar Rälla Tall 5:8. Servitutet behöver upplösas som en konsekvens av planen.

1. Från Rälla Tall 9:20 till Stora Rör 2:1 ca 330 m^2
2. Från Rälla Tall 11:5 till Stora Rör 2:1 ca 980 m^2
3. Från Rälla Tall 11:2 till Stora Rör 2:1 ca 1040 m^2
4. Från Rälla Tall 11:3 till Stora Rör 2:1 ca 680 m^2
5. Från Rälla Tall 5:5 till Stora Rör 2:1 ca 300 m^2
6. Från Rälla Tall 11:6 till Stora Rör 2:1 ca 80 m^2
7. Från Rälla Tall 5:8 till Stora Rör 2:1 ca 880 m^2
8. Från Rälla Tall 5:9 till Stora Rör 2:1 ca 230 m^2



Bild 39. Fastighetsrättsliga konsekvenser av detaljplanen längs väg 136. Gula områden behöver lösas in. Duvblått område visar servitutets utbredning.

Fastigheter längs Vincents väg

En liten del av Rälla 1:7 ska lösas i och fastighetsregleras till Stora Rör 2:1 för att säkerställa passage till naturreservatet från Vincents väg. Avtal skrivs med berörd fastighetsägare innan planförslaget antas. Förrättningen initieras och bekostas av kommunen.

9. Från Rälla 1:7 till Stora Rör 2:1 ca 230 m^2



Bild 40. Fastighetsrättsliga konsekvenser av detaljplanen längs Vincents väg. Gula områden behöver lösas in. Duvblått område visar utbredning av befintlig GA.

Fastigheter längs Mor Linas väg

Stora Rör 2:1 belastas av ledningsrätt för VA-ledningar. I samband med utbyggnad av östra området kommer ledningsrätten att upphävas öster om Mor Linas väg. Väster om Mor Linas väg påverkas inte ledningsrätten av aktuellt planförslag.

Servitut för utfart till Stora Rörsvägen belastar fastigheten Stora Rör 2:1 till förmån för fastigheter längs Mor Linas väg. Ny väganslutning tillgodoses i planen och berörda servitut behöver upplösas.

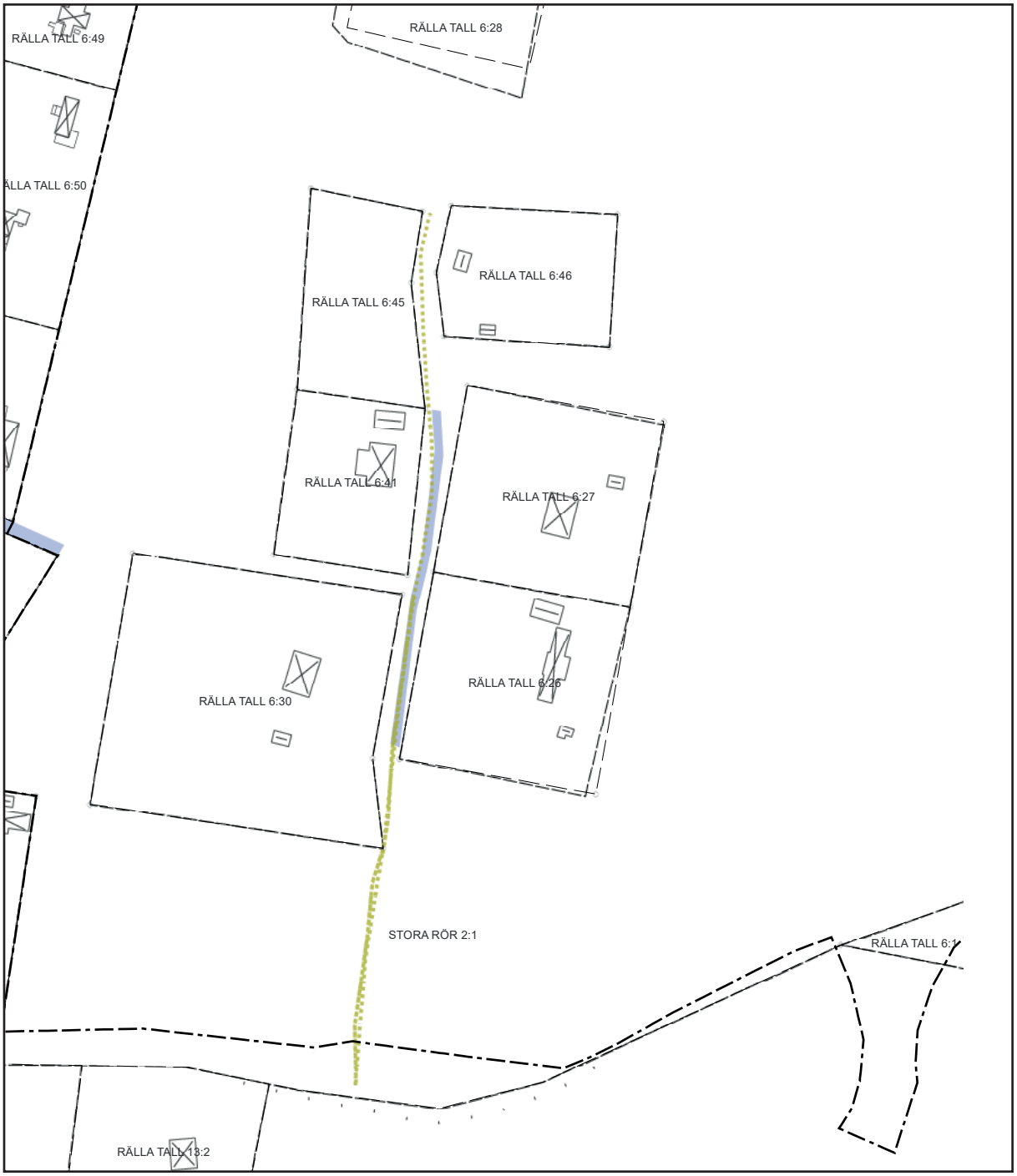


Bild 41. Fastighetsrättsliga konsekvenser av detaljplanen längs Mor Linas väg. Duvblått område visar och grön streckad linje visar utbredning av befintliga servitut. Ledningsrätter redovisas inte i kartbilden.

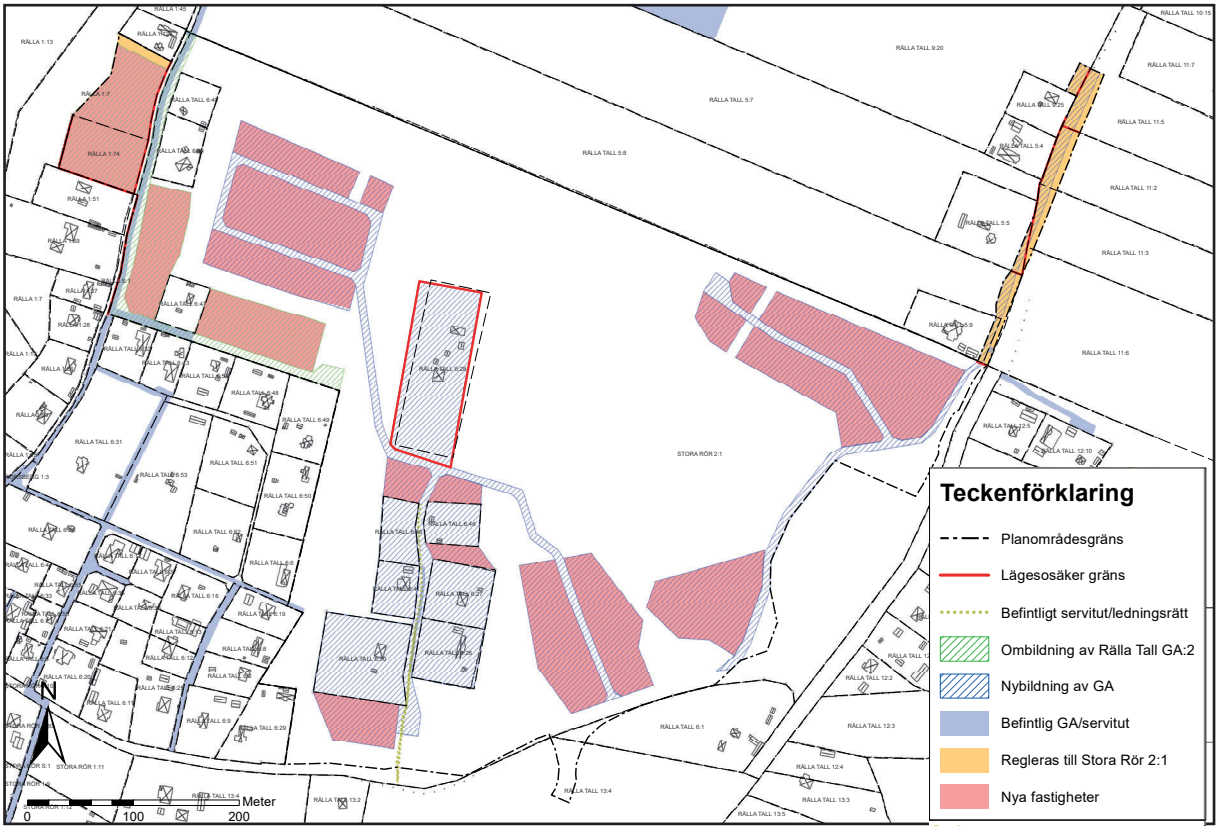


Bild 42. Fastighetsrättsliga konsekvenser av detaljplanen för hela planområdet

Gemensamhetsanläggningar

Nytillkommande fastigheter längsmed Vincents väg kommer att anslutas till befintlig gemensamhetsanläggning Borgholm Rälla Tall GA:2 vägar.

Nytillkomna fastigheter i anslutning till nya vägar och Mor Linas väg samt Rälla Tall 6:26, 6:27, 6:28, 6:30, 6:41, 6:45, 6:46, 5:8, 5:5, 5:4 och 9:25 kommer att anslutas till nybildad gemensamhetsanläggning för vägar.

Regler och tillstånd

Åtgärder som kan påverka fågelbon, som avverkning av träd och röjning av buskar under häckning, ska genomföras utanför fågelartens häckningsperiod (ca 1 april – 15 juli).

Åtgärder som kan påverka träd som bedöms som särskilt skyddsvärda som inte omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt enligt andra bestämmelser i miljöbalken, ska anmälas för samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Anmälan för samråd ska göras hos den myndighet som utövar tillsynen enligt bestämmelser i 26 kap. miljöbalken. Tillsynsmyndighet är Länsstyrelsen i Kalmar län.

Liljekonvalj som är fridlyst på Öland finns inom planområdet och dispens från artskyddsförordningen krävs där den påverkas. Liljekonvalj är inte rödlistad utan bedömd som livskraftig.

Ekonomiska frågor

Kommunen bedömmer att planen är ekonomiskt genomförbar.

Ekonomiska konsekvenser för kommunen och kommunala bolag

Kostnader

- Borgholms kommun bekostar framtagandet av detaljplanen.
- Kostnader av anläggande av allmän plats.
- Förrättningskostnader där kommunen är sökande
- Inlösen av mark
- Kommunen genom gata/park kontoret inom Tekniska avdelningen får utökade drifts och skötselkostnader för de delar av allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap.
- Borgholm Energi AB får kostnader för utbyggnad av vatten och spillvattennätet

Intäkter

- Försäljning av kvartersmark, dels som avstyckade fastigheter för bostadsändamål, dels inom ramen för markanvisning. Dessa intäkter förväntas täcka kommunens utgifter för anläggande av allmän plats, förrättningskostnader, inlösen av mark och kostnader för framtagande av detaljplan.
- Borgholm Energi AB får intäkter via taxefinansierade anslutningsavgifter för vatten och spillvatten.

Exploatörens kostnader utöver kostnader för byggnader:

- Anlägga angöringsgator, parkering och trädgård inom berörd fastighet
- Dagvattenhantering inom fastighet
- Flytt eller skydd av ledning som initieras på grund av exploatering
- Ledning- dragning/ombyggnad inom fastigheten
- Övriga kostnader som enbart påverkar den egna fastighetens värde

Trafikverket kommer att bekosta följande:

- Utbyggnad av dagvattenåtgärder som ansluter till fördröjningsytor inom planområdet
- Utbyggnad av väg som ansluter till väg 965
- Vid återlämnande av vägrätt för väg 965 utforma vägen enligt överenskommet

Inlösen och ersättningar

Kommunen behöver lösa in mark från nedan angivna fastigheter. Förrättningen bekostas av kommunen och avtal skrivs med berörd fastighetsägare innan planförslaget antas: Rälla tall 5:8, Rälla tall 5:9, Rälla tall 5:5, Rälla tall 11:2, Rälla tall 11:3, Rälla tall 11:5, Rälla Tall 9:20 och Rälla 1:7.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Följande tekniska utredningar har gjorts sedan beslut om planuppdrag:

- Dagvattenutredning
- Trafikbullerutredning
- Trafikutredning
- Geologiska och geohydrologiska förutsättningar
- Geoteknisk utredning
- Naturvärdesinventering
- Fågelinventering

Området kommer att anslutas till det kommunala VA nätet enligt beslut om verksamhetsområde. Enstaka fastigheter med enskilda avlopp i det omkringliggande området kommer att anslutas till det kommunala VA nätet i samband med utbyggnaden. Vatten och spillvatten för planerade bostäder planeras på ett sätt som innebär så lite grävning och schaktning i området som möjligt. För att undvika djup schaktning planeras yta för pumpstation inom planområdet.

Naturliga lågpunktsområden inom planområdet kommer att användas för naturlig fördröjning av dagvatten. För att inte påverka den geologiska formationen, ska så lite schaktning som möjligt ske.

En geoteknisk utredning har utförts i samband med detaljplanearbetet, som bekräftar att det inte finns någon risk för stabilitetsproblem för bebyggelse. Förutsättningar finns för konventionell grundläggning av byggnader upp till två till tre våningar med kantförstyvad platta på mark. Mer detaljerad geoteknisk utredning erfordras i samband med projektering av byggnader, framförallt för större konstruktioner.

Trafikverket ansvarar för anläggning och skötsel av diken vid väg 136 som ansluter till fördröjningsytor inom planområdet.

Kommunen och räddningtjänsten har i samband med detaljplanearbetet identifierat fyra lämpliga platser för brandposter. Alla är placerade centralt i bostadsområdena för att säkerställa att avståndet mellan byggnad och brandpost inte är längre är 150 meter. En del av brandposterna kan samordas med Borgholm Energi men där detta inte är möjligt bekostar kommunen anläggningen av brandposter inom genomförandet av detaljplanen. Kommunen kan dock inte garantera att flöde och tryck enligt gällande VA norm kan följas på grund av avståndet till närmaste vattenverk och dimensionen på vattenledningarna.

Parkeringsnormen för Borgholm kommun ska tillämpas. Parkering för boende löses inom kvartersmark.

Den östra gatan som är en del av Ölandsleden föreslås asfalteras för att bidra till en bra helhet med Trafikverkets anslutande cykelvägar. Befintliga direktutfarter från fastigheterna i nordöstra delen av planområdet stängs och servitutet ska upplösas. Den västra gatan föreslås att till största del att bestå av material som påminner om grus för att bibehålla och överrensstämma med områdets karaktär och befintliga vägar.

Befintliga gator inom planområdet; Mor Linas väg och Vincents väg, föreslås behålla sin nuvarande utformning med undantag för utfarten från Mor Linas väg till Stora Rörsvägen som leds till den nya anslutningen till Stora Rörsvägen.

Konsekvenser av planens genomförande

Sociala konsekvenser

Planförslaget medger att mellan 90 och 180 nya bostäder kan tillskapas. Planförslaget är flexibelt för att möjliggöra för olika boendeformer och upplåtelseformer. Med ett varierat boendeutbud kan bostadssegregationen minimeras. Närheten till kollektivtrafik underlättar för arbetspendling framförallt norrut i kommunen och till Kalmar men också till att de boende i området lättare kan göra rekreationsresor med kollektivtrafik och på så sätt minskar bilberoendet.

En stor del av marken kommer att säkerställas för rekreation, lek och biologisk mångfald. Tillgängligheten till det attraktiva skogsområdet, service i Rälla och Stora Rörs hamn kommer att förbättras för allmänheten, tack vare anläggandet av allmän cykelväg och bevarande av tillgängligheten till befintliga stigar. Detaljplanen säkerställer en trafiksäker anslutning till Trafikverkets planerade gång och cykeltunnel. Planförslaget ökar möjligheten till sociala möten på de allmänna ytorna.

Barn och jämställdhetsperspektiv

Den 1 januari 2020 blev barnkonventionen svensk lag. Konventionen syftar till att säkerställa alla barns mänskliga rättigheter. Lagen innebär att för varje beslut som får påtagliga direkta eller indirekta konsekvenser för barn ska en bedömning av vad som är barns bästa göras. Om det finns mer än ett alternativ ska den lösning väljas som bäst tillgodoser barns bästa.

Bedömningen av vad som är barns bästa ska baseras på bland annat beprövad erfarenhet, forskning och nationella riktlinjer, men även på barns egna åsikter. Barnkonventionen innefattar även krav på barns delaktighet och inflytande i de beslut som får konsekvenser för barn samt krav på att inga barn får diskrimineras på grund av t ex funktionshinder eller språkkunskaper. Därutöver har, enligt barnkonventionen, barn även rätt till bland annat goda förutsättningar för en optimal utveckling, en trygg och säker uppväxt, utbildning samt rätt till vila och lek.

Inom planområdet föreslås en förskola. Yta för lekplats har även säkerställts i planen intill förskolan. Forskning visar att den totala storleken på friytan bör helst överstiga 3000 m^2. Utomhuslek på rymliga och gröna gårdar ger bättre nattsömn, välbefinnande, viktkontroll och koncentrationsförmåga hos barnen.

Planen underlättar dessutom för goda och säkra färdvägar för gång och cykel till förskolan och grundskola i Rälla samt till busshållplats via Trafikverkets planerade gång och cykeltunnlar. Möjligheten för barnen att på egen hand transportera sig säkert stämmer väl överrens med det transportpolitiska funktionsmålet.

Bevarandet av naturmark i planen är en viktig del för att stimulera lek och erbjuda naturlig skugga. Uppvuxna träd eller buskar är även viktiga att bevara ur ett klimatanpassningsperspektiv. Träden ger ett värdefullt UV-skydd i form av lövskugga på förskolans utegård och lekplatser. Lek har en stor och viktig betydelse för barns utveckling under hela uppväxten och skapar goda förutsättningar för ökad självkänsla.

Enligt forskning använder kvinnor oftare än män kollektiva färdmedel för transport. Det är även mer vanligt att kvinnor hämtar barn på förskola än män. De goda och korta förbindelser

mellan och till förskola och busshållplats skapar därmed förutsättningar för kvinnor att lättare få ihop vardagen, vilket möjliggör en mer jämställd livssituation.

Hälsa

Ett minskat bilberoende ger möglighet för en mer aktiv livsstil vilket främjar folkhälsan.

Buller är den miljöpåverkan som drabbar flest människor generellt sett, och det kan ge upphov till sömnstörningar, koncentrationssvårigheter och fysiologiska stressreaktioner. Bullerskyddsåtgärderna i det nordöstra området innebär mindre risk för negativ påverkan av buller i natur och bostadsområden inom planområdet. Detaljplanen bidrar inte till att bullernivåer ökar för befintliga fastigheter.

Risken för påverkan av markföroreningar bedöms vara obefintlig inom planområdet. På samtliga delar av området ska Naturvårdsverkets riktvärden för bostäder gälla. Vid misstanke eller upptäckt av förorening i samband med schaktning av planområdet måste tillsynsmyndigheten, kommunen, omedelbart underrättas. För att motverka eventuella föroreningar efter genomförandet av planen ska förebyggande information skickas ut till personer som bosätter sig i närheten av vattenskyddsområdet.

Friluftsliv och rekreation

Planens genomförande bedöms påverka riksintressen för friluftsliv, rörligt friluftsliv och kustzonen. Det största och mer välbesökta friluftsområdet i Rällaskogen (norr om planområdet) berörs ej av denna exploatering. Stora delar av skogen har nyligen blivit naturreservat. Skogen på fastigheterna Stora Rör 2:1, Rälla Tall 5:8, 5:7 samt Rälla Tall 9:20 består av yngre planterad tallskog och fastigheten bedrivs som skogsbruk. Det är enbart skogen på Stora Rör 2:1 som föreslås exploateras och detta på ett varsamt sätt som bevarar en mer sammanhängande del av skogen. Skogen anses inte vara skyddsvärd ur naturvårdssynpunkt. Friluftslivets intressen bedöms finnas kvar i närområdet och förstärkas tack vare förbättrade cykelvägar till och från det nybildade naturreservatet och övriga friluftsområden.

Miljökonsekvenser

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål och ett tjugotal etappmål. I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs hur miljömålen, bland annat god bebyggd miljö, bedöms påverkas i samband med planerad utbyggnad av området.

Fågelliv

I samband med detaljplanearbetet har en naturvärdesinventering och fågelinventering utfärdats i området samt en miljökonsekvensbeskrivning. Under fågelinventeringen observerades totalt 23 arter som bedömdes häcka inom inventeringsområdet. Av dessa var tre arter rödlistade – grönsångare, svartvit flugsnappare och ärtsångare, samtliga i kategorin nära hotade på rödlistan 2020. Ingen art upptagen i fågeldirektivets bilaga 1 noterades som häckfågel inom inventeringsområdet, men trädlärka och nattskärra bedöms häcka utanför inventeringsområdet och äldre spår av födosökande spillkråka gjordes på en död trädstam inom området.

Sammantaget bedöms varken den nationella eller regionala populationen av någon av de rödlistade fågelarterna påverkas på betydande sätt vid exploatering inom inventeringsområdet.

En lokal påverkan på några av de arter som observerats kan dock uppstå i samband med exploatering, beroende på dess storlek i skala och intensitet. Genom att beakta föreslagna åtgärder såsom att plantera mer lövskog och buskar kan dessa arter snarare gynnas inom inventeringsområdet.

För alla arter bör dock åtgärder som kan påverka fågelbon, som avverkning av träd och röjning av buskar under häckning, genomföras utanför fågelartens häckningsperiod (ca 1 april – 15 juli).

Andra arter

Naturvärdesinventering som genomfördes i området innehöll fördjupade inventeringar rörande kärlväxter samt insekter. Syftet med inventeringen är att identifiera och dokumentera områden som är av positiv betydelse för den biologiska mångfalden. Inventeringen visar att det finns områden med höga naturvärden norr om planområdet. Området består framförallt av yngre planterade tallar avsedda för skogsbruk. Inga höga naturvärden har identifierats inom planområdet. Planerad exploatering bedöms därmed inte ha en negativ påverkan på djur och växtliv. Genomförandet av detaljplanen enligt skötselplanens och markanvisningstävlingens riktlinjer bedöms kunna bidra till ökad biologisk mångfald. Att blotta sand inom naturmark kan dessutom gynna pollinerare och andra insekter.

Geologiska formationer

Större delen av inventeringsområdet omfattas av Rällafältet som har klass 2 i naturvårdsplan för Öland. Det är ett stort isälvsfält med mäktiga sand- och gruslager. Rällafältet har höga botaniska- och entomologiska värden. Nedanför landborgsbranten finns ett läckage av grundvatten och värdefulla sumpskogar. Landborgsbranten och området närmast nedanför ingår i flera olika typer av värdeobjekt som nyckelbiotoper, naturvärdesobjekt och biotopskydd. Objekten har fått högsta klass i våtmarksinventeringen och sumpskogsinventeringen. Detaljplaneförslaget bedöms inte innebära en negativ påverkan på sumpskogen eller omnämnda geologiska formationer. De mest framträdande formationerna skyddas i planen.

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen innebär förslaget inte betydande miljöpåverkan och förslaget bedöms som förenligt med Miljöbalkens 3, 4 och 5 kapitel.

Vatten

Det finns en risk för påverkan på vattentäkten från framförallt väg 136, men också från tillkommande exploatering. Planförslaget formulerar bestämmelser som avser att minimera påverkan från exploateringen. Åtgärder för påverkan från väg 136 omnämns i samverkansavtalet med Trafikverket.

Sumpskogen och övriga naturvärden bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. I rapporten ”Geologiska och geohydrologiska förutsättningar, Rällafältet” och dagvattenutredningen bekräftas att grundvattenförsörjningen till de sumpskogar som förekommer väster om rasbranten påverkas ej.

Den största risken för föroreningsutsläpp till området och sumpskogen är utsläpp i samband med en stor olycka på väg 136. Dagvattenutredningen föreslår som försiktighetsåtgärder att dagvatten från väg 136 hanteras i en anläggning där tillflödet in till planområdet kan stängas vid händelse av en olycka med utsläpp av föroreningar. För att minska den

ökade föroreningsbelastningen kommer Trafikverket att anlägga diken längs vägen och in mot planområdet där fördröjning och viss rening kan ske. Diken bedöms inte bli vattenförande annat än vid mycket kraftiga skyfall då eventuellt överskottsvatten leds till fördröjningsytor inom planområdet. För att minska risken för förorening ytterliggare kommer Trafikverket att anlägga högkapacitetsräcken längs båda sidor av väg 136 inom nuvarande vattenskyddsområde samt inom del av föreslaget utökat vattenskyddsområde. Trafikverket kommer även att ta fram en beredskapsplan för olycka på väg 136.

Resultatet från dagvattenutredningen visar att föroreningsbelastningen från området kommer att öka i samband med exploateringen men eftersom belastningen fortsatt kommer att vara låg bedöms detta inte påverka förutsättningarna för att kunna uppnå kvalitetskraven för miljökvalitetsnormerna för ytvatten och grundvatten.

Trafik

I samband med detaljplanearbetet har en trafikutredning utförts i området. Den samlade bedömning av detaljplanen medger ett väl dimensionerat trafiksystem som uppfyller gällande riktlinjer avseende kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Mer bebyggelse och verksamheter genererar mer biltrafik enligt de vedertagna prognoser och verktyg som används för beräkning. Tillkommande trafik bedöms dock inte innebära några påtagligt negativa effekter för samhället Stora Rör.

Det finns flera faktorer som påverkar våra färdmedelsval, som till exempel närhet till frekvent kollektivtrafik, väl utbyggt gång- och cykelnät, närhet till service och arbete liksom tillgång till bilpool eller möjlighet att jobba hemifrån. Även ideologisk inställning spelar roll. Det bör understrykas att de trafikflöden som beräknats inom ramen för trafikutredningen inte kan ta hänsyn till alla dessa faktorer utan är teoretiska värden baserade på modeller och historiskt underlag.

Utfarterna från Rälla Tall 9:25, 5:4, 5:5 och 5:9 mot väg 136 har Trafikverket bedömt som trafikfarliga och dessa kommer därmed att stängas när ny anslutning tillgodoses. Utfart för dessa fastigheter kommer istället att samlas och omledas söderut genom planområdet via ny lokalgata med enskilt huvudmannaskap. Delar av lokalgatan kommer enbart vara tillgänglig för dessa fastighetsägare och inte för allmän biltrafik utan enbart allmän cykeltrafik. Åtgärden bedöms inte bidra med ökat buller varav bulleråtgärder inte bedöms nödvändiga. Kommunen har valt att tillåta bullerplank mellan fastigheterna och väg 136 då skydd mot bländning ska uppföras och där detta ses lämpligt får det ske med kombinerat bullerskydd.

Utfarten vid Mor Linas väg har i nuläget skymd sikt. Planförslaget bedöms få positiva konsekvenser på trafiksäkerheten på Stora Rörsvägen eftersom förslaget innebär att utfarten stängs.

Cykel- och gångvägar

Standarden för gång- och cykeltrafikanter bedöms öka i området i och med den föreslagna exploateringen och Trafikverkets planer på planskilda passager under väg 136. Delar av Stora Rörsvägen kommer att omvandlas till en cykelväg. Kopplingen mot Rälla stärks med den nya parallellgatan utmed väg 136 och Trafikverkets planerade gång- och cykelväg vidare norrut. Sammanfattningsvis har detaljplanen och vägplanen i samverkan en positiv påverkan på oskyddade trafikanters säkerhet och framkomlighet i området.

Trafikflöden

Den maximala trafikalstringen från tillkommande bostäder och verksamheter beräknas till ca 850 fordon per dygn. Dimensionerande maxtimmestrafik beräknas inte medföra några kapacitetsproblem i området. Enligt bedömningen i trafikutredningen kommer merparten av trafiken att belasta anslutningarna mot väg 136, baserat på tidigare genomförda resvaneundersökningar. Ett visst tillskott av trafik på Stora Rörsvägen västerut mot hamnen kan antas till följd av fler boende i området men detta tillskott bedöms vara mycket begränsat.

Störst trafikökning kommer att uppstå vid Stora Rörsvägens anslutning mot väg 136. Här beräknas årsdygnstrafiken på Stora Rörsvägen öka med cirka 250 % till 2045 jämfört med idag. Trafikverkets föreslagna utformning av den nya anslutningen kommer att ha bättre kapacitet än dagens korsning och dimensioneras för att möta framtida trafikflöden.

Riksintresse för kommunikation

Detaljplanen påverkar riksintresse för kommunikation genom väg 136. Tillsammans med vägplanen innebär detaljplaneförslaget en förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet på väg 136 och lokalgator i området. Planen har anpassats utefter de åtgärder som Trafikverket planerar att genomföra på väg 136 och väg 965, Stora Rörsvägen samt vad gäller anslutningar av gång- och cykelvägar. Ett antal direktutfarter längs väg 136 kan i samband med detaljplanen stängas av och ledas via ny säker korsning i söder.

Föreslagen parallellgata längs väg 136 har förprojekterats för att säkerställa att ingen negativ påverkan sker på riksintresset och eventuell planerad utveckling längs vägen. Risken för bländning minimieras genom befintlig och nyplanterad växtlighet och träd mellan vägarna, på partier där det finns för lite utrymme för tät växtlighet anläggs ett blädningsskydd. Kommunen är huvudman och har rådighet över marken och ansvarar för att funktionen bländningsskydd är godtagbar. Omledning av trafikanter till säkrare anslutning i söder och förbättrat skydd av bländning har därmed en positiv påverkan på riksintresset för kommunikation. Planförslaget har utformats för att minimera riksintressets påverka på tillkommande bebyggelse som möjliggörs. Avståndet mellan förslagen bebyggelse och väg 136 är så pass stort att vibrationer och luftkvalité inte kan påverka de boende eller bebyggelsen negativt. För att undvika negativ påverkan från buller föreslås bebyggelsen regleras med placeringsbestämmelser.