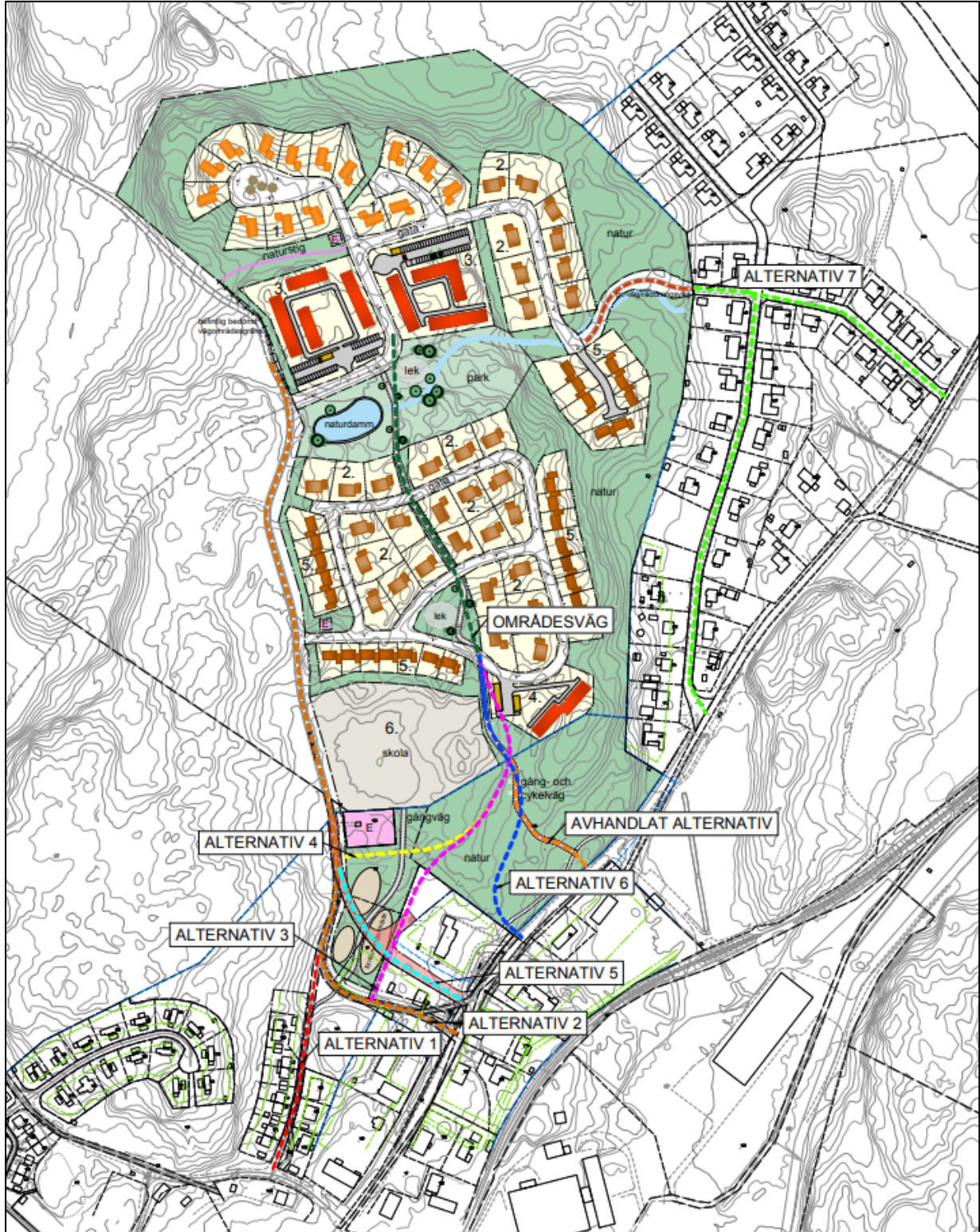


Lokaliseringsprövning angöringsväg

Planeringsunderlag för detaljplan Kalle Blanks Väg



Innehåll

1. Bakgrund	1
2. Vad kommunen behöver förhålla sig till	1
3. Angöringsalternativ	2
3.1 Alternativ 1.....	4
3.2 Alternativ 2.....	5
3.3 Alternativ 3.....	8
3.4 Alternativ 4.....	9
3.5 Alternativ 5.....	10
3.6 Alternativ 6 (utformning 1 och 2).....	11
3.7 Alternativ 7.....	14
4. Avvägningar och förutsättningar	16
5. Kortfattad slutsats av lokaliseringsprövningen	25

Förkortningar

AL Anläggningslag (1973:1149)

FBL Fastighetsbildningslag (1970:988)

KML Kulturmiljölag (1988:950)

MB Miljöbalk (1998:808)

PBL Plan- och bygglag (2010:900)

VägL Väglag (1971:948)

MÖD Mark- och miljööverdomstolen

VGU Vägar och gators utformning

1. Bakgrund

Uppsala kommun planlägger ett nytt större område i Länna för bostäder med mark för friliggande hus, parhus och flerbostadshus på Marma 4:11, Löt 1:97 m.fl. I planen ingår även ett område för skola. Totalt möjliggör planen cirka 150 bostäder. Detaljplanen var ute på samråd under 20190213 – 20190327. Under samrådet kom Trafikverket in med synpunkter om att det i detaljplanen ska säkerställas att ny bebyggelse inte kan uppföras förrän ombyggnation av Kalle Blanks väg samt korsningen väg 282/Kalle Blanks väg har utförts. Kommunen bedömde att den frågan är bortom vad som kan regleras i PBL 4:14 som behandlar bland annat *villkor för lov*. Det bestämdes att kommunen skulle invänta Trafikverkets process innan arbetet med detaljplanen kunde fortsätta.

Ett par år senare (2021) påbörjade Trafikverket sitt arbete beträffande Kalle Blanks väg. Trafikverket bedömde att en ombyggnation av Kalle Blanks väg skulle vara kostsamt och göra stora ingrepp på naturen. Kostnaderna och ingreppet blir en direkt konsekvens av att Trafikverket ska klara av kraven enligt VGU. Trafikverket belyste detta vid ett möte tillsammans med kommunen och lyfte frågan om planområdet möjligtvis kan angöras från annat håll än via Kalle Blanks väg. Uppsala kommun har därefter i dialog med planintressenterna utrett möjliga angöringsalternativ till planområdet. I denna lokaliseringprövning redovisas de olika alternativ, totalt sju, som har belysts och studerats. Det hänvisas till vissa av de utredningar som Uppsala kommun har tagit fram för planprocessen och som kan läsas i sin helhet på hemsidan.

Jon Månsson och Jonny Skoglund, Arctan AB har bistått med underlag för lokaliseringprövningen. Bedömningarna och avvägningarna är gjorda av Uppsala kommun genom bland annat Marie-Louise Elfström (planarkitekt) och Kristofer Sundqvist (projektledare).

2. Vad kommunen behöver förhålla sig till

Kommunen har de skyldigheter som följer av lagstiftningen då ett område är föremål för detaljplaneläggning. Frågan rörande angöringsväg till planområdet berör olika typer av intressen som kommunen ska ta hänsyn till och väga mot varandra (PBL 2:1 och PBL 4:36). Kommunen ska även syfta till att mark används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov (PBL 2:2). För mer komplicerade planprocesser innebär dessa och andra regler att kommunens behov av lokaliseringprövning är långtgående. Det kommunen sammanfattningsvis ska göra är att på goda grunder bedöma vilken markanvändning som är mest lämplig på den specifika platsen prövat utifrån ett flertal olika faktorer. För den prövning som Uppsala kommun gör rörande planläggningen av detaljplan för Kalle Blanks väg så har följande faktorer varit centrala för lokaliseringen:

1. Identifiera olika intressen såsom allmänna och enskilda intressen, främst inom planområdet – men även utanför. Det som bland annat utgör allmänna intressen i denna plan är natur- och kulturvärden, men även vad planen syftar till såsom bostäder och skola. I förlängningen så knyter planens syfte ihop med kommunens övergripande utvecklingsmål (se även PBL 2:3). Enskilda intressen kan exempelvis vara rättighetsinnehavare eller en fastighetsägares intresse över dennes egendom.

2. Identifiera platsgivna förutsättningar och terrängförhållanden som är gynnsamma för vägens ändamål. Utöver att kommunen ska analysera de olika intressena i området, så ska planen bland annat utformas med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt möjligheten att anordna trafikförsörjningen (PBL 2:5). Kommunen måste exempelvis studera och säkerställa i planen att angöringsvägen är tillgänglig för räddningstjänstfordon vad gäller lutningar och utformning. Vidare behöver kommunen bland annat tillse att vägen inte påkallar otillåten fara för människors hälsa och säkerhet. Inom de här frågorna finns det ingen möjlighet till intresseavvägning för kommunen.
3. Kommunen behöver därefter ställa de olika intressena i området i relation till varandra och göra en intresseavvägning. För kommunen kan det bli en avvägning mellan olika allmänna intressen. Exempelvis en avvägning mellan vad planen åsyftar till att möjliggöra och behovet av samhällsutveckling i relation till naturvärdena på platsen. I den prövningen så beror intresset för naturvärdet i hög grad av vilket skydd arten i fråga har. Frågan är för omfattande att redogöra i sin helhet här, men enkelt sammanfattat kan det sägas att det allmänna intresset för planens genomförande behöver vara större än bevarandet av lokal artförekomst. Statusen och det rättsliga skyddet för arten är som sagt centralt då intresset av ett plangenomförande ställs i relation mot ett bevarandevärde (se exempelvis MÖD 2015:3).

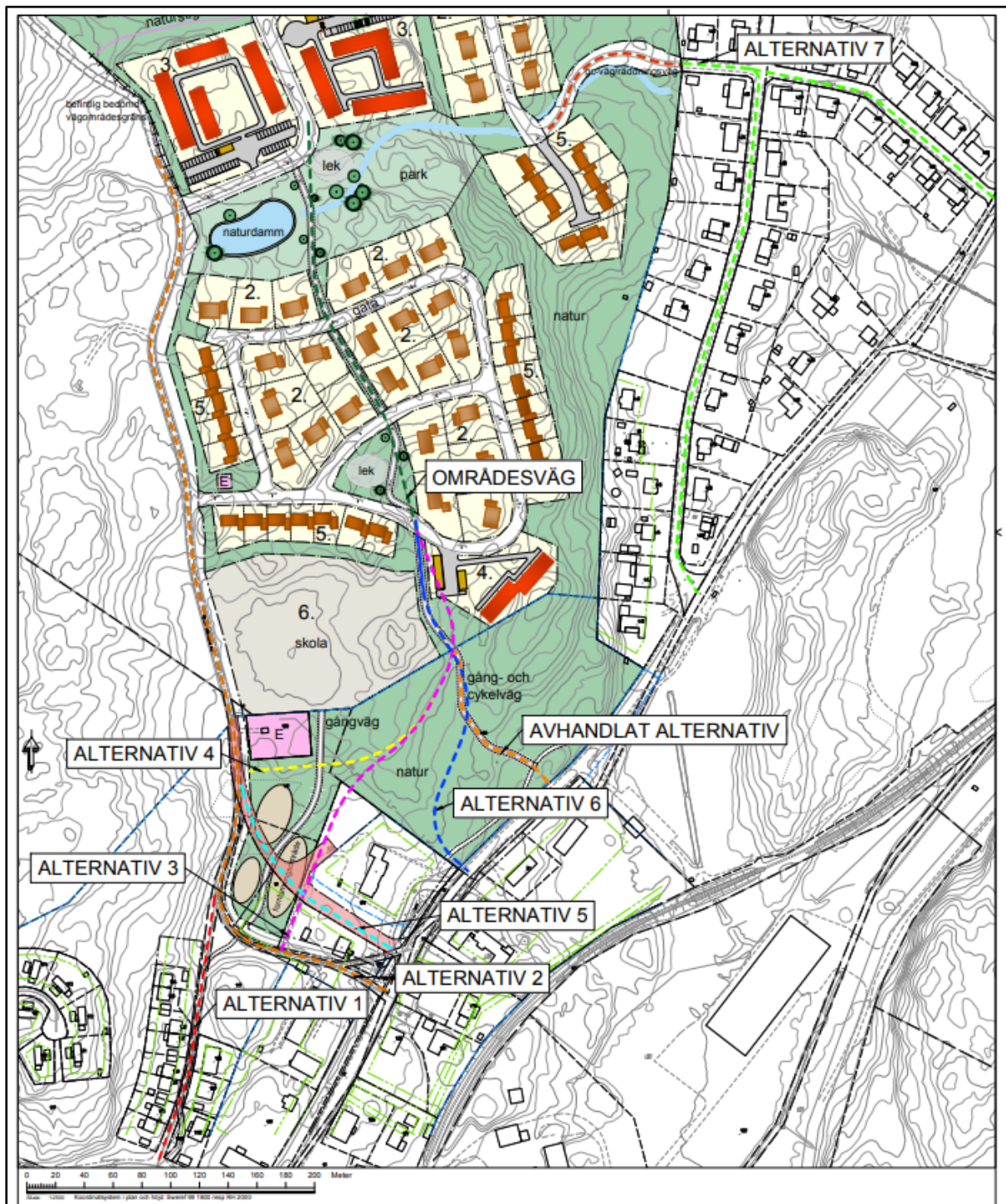
Avvägning mellan allmänt och enskilt intresse. Angöringsvägen planläggs som allmän platsmark för väg, vilket innebär att kan PBL 4:36 2 st aktualiseras och som kommunen därmed behöver förhålla sig till. Regeln innebär sammanfattningsvis att planen ska vara utformad så att de fördelar som kan vinnas med planläggningen övervinner de olägenheter som planen orsakar enskilda. Det betyder något förenklat att det måste finnas ett motiv och intresse av planläggningen som motiverar den olägenhet som kan uppstå för den enskilde.

Resultatet av intresseavvägningarna ställs därefter i relation till det kommunen i övrigt måste ta hänsyn till såsom terrängförhållandena. Kommunen behöver studera att angöringsvägen enligt tidigare exempel kan utformas med godtagbar lutning och utformning. Det vill säga att det kommunen planlägger för, i det här fallet vägmark, utgör lämplig markanvändning bland annat med hänsyn till reglerna i PBL 2 kap.

3. Angöringsalternativ

I underkapitlen nedan presenteras de olika angöringsalternativ som har ingått i kommunens lokaliseringsprövning. Alternativen redovisas utan inbördes ordning, utan numreringen görs utifrån väderstreck. Det alternativ som är längst västerut anges som *Alternativ 1*, därefter kommer *Alternativ 2* längre österut etc.

Till PM:et bifogas en översiktskarta som vilar på planens illustration där de olika förslagen för angöring redovisas som även kan ses i figur 1. I underkapitlen visas utsnitt från denna.



Figur 1. Översiktskarta.

3.1 Alternativ 1

Alternativet innebär att Bibacksvägen förlängs inom Marma s:1 och att mark överförs från enskilda bostadsfastigheter och Löt 1:17 till vägfastigheten, se vägsträckningen i bild 1. Vägen ansluter därefter till Kalle Blanks väg efter svängen. Bibacksvägen ingår i Löt ga:3 som förvaltas av Eksundavägens Samfällighetsförening.

Alternativet innebär att mark från cirka 10 bostadsfastigheter behöver överföras till vägfastigheten för att få ett godtagbart vägområde för att klara av det behov som planen medför. Löt 1:17 ägs av Uppsala kommun. Marken inom Löt 1:17 utgörs av allmän platsmark för park eller plantering enligt gällande plan (03-79:767). Alternativet innebär att detaljplanen för Kalle Blanks väg behöver utökas så att bostadsmarken för de berörda fastigheterna och parkmarken inom Löt 1:17 planläggs som vägmärk. För genomförandet behöver Löt ga:3 omprövas enligt AL 35 §.

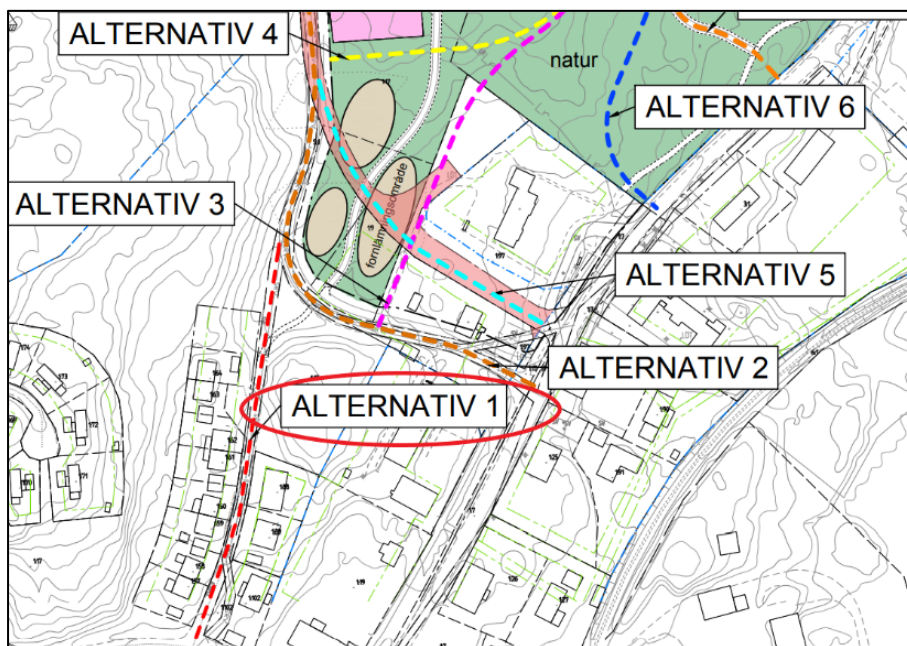


Bild 1. Alternativ 1, förlängning av Bibacksvägen och ny anslutning mot Kalle Blanks väg.



Bild 2. Vy mot Eksundavägen vid korsningen mot Länsväg 282 (Almungevägen). Bibacksvägen ansluter till Eksundavägen cirka 80 meter från denna korsning.

3.2 Alternativ 2

Angöringsalternativet innebär att Kalle Blanks väg används, se bild 3. Vägen behöver byggas om för att klara av kraven enligt VGU och den trafik som planområdet alstrar. Eftersom Kalle Blanks väg är en allmän väg så innebär detta att en vägplan enligt bestämmelserna i VägL behöver tas fram för att alternativet ska genomföras. Att fram en vägplan utgör en egen process med vägplanehandlingar och samrådsförfaranden. Beslutet om att fastställa vägplanen är överklagningsbart. Vägplaneprocessen i detta ärende bedöms åtminstone ta ett par år och kostnaden för plan samt genomförande handlar om åtskilliga miljoner.

Tillåten hastighet på vägen är 40 km/h fram till strax efter infarten till Löt 1:97 (Uppsalahem), därefter är hastighetsgränsen 70 km/h. Ombyggnationen av vägen och krav på siktlinjer behöver dimensioneras utifrån den idag tillåtna hastigheten. Det innebär att det behöver vidtas omfattande åtgärder utmed Kalle Blanks väg för att klara av kraven enligt VGU. Det behöver bland annat vidtas åtgärder för att förbättra situationen vid kurvan väster om Löt 1:97 (se bild 4 och 5) samt en generell utökning av vägområdet med borttagning av vegetation mm. Berörd sträcka är parallell med den västra plangränsen upp till planens norra infart. Mark för att utöka vägområdet behöver bland annat tas från Löt 1:7 och 1:17. Korsningen mot Länsväg 282 (Almungevägen) behöver även den byggas om.

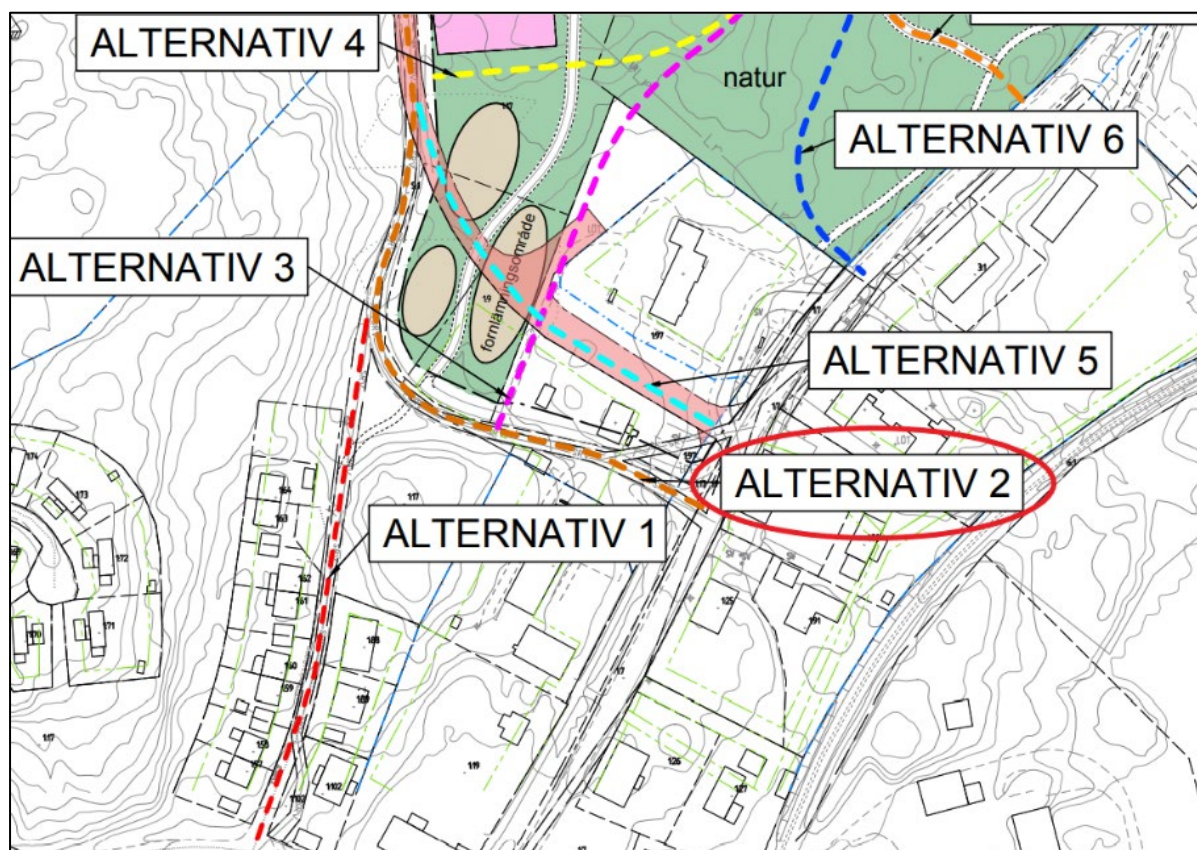


Bild 3. Alternativ 2, Kalle Blanks väg.

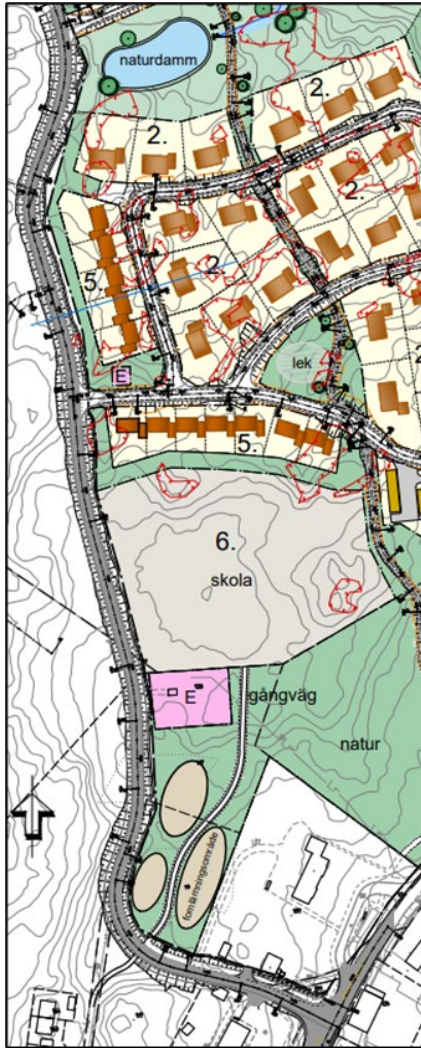


Bild 4. Möjlig lösning på Kalle Blanks väg efter ombyggnation.



Bild 5. Kurvan på Kalle Blanks väg strax efter Löt 1:97 (skärmlapp från Google streetview).



Bild 6. Kalle Blanks väg, vy mot korsningen med Almungevägen (skärmlapp från Google streetview).



Bild 7. Kalle Blanks väg, vy från korsningen med Almungevägen (skärmlapp från Google streetview).

3.3 Alternativ 3

Angöringsalternativet innebär att ny anslutning mot Kalle Blanks väg anordnas över Löt 1:97 (Uppsalahem) inom området för den befintliga infarten till fastigheten, se bild 8. I samrådsförslaget för detaljplanen är marken inom fastigheten planlagd som kvartersmark för bostäder. Vägen fortsätter sedan in på Marma 4:66 som är planlagd som naturmark i samrådshandlingen. Tillåten hastighet utmed Kalle Blanks väg vid infarten är 40 km/h. Strax efter infarten ändras den tillåtna hastigheten till 60 km/h. Kalle Blanks väg behöver byggas om till angöringen för planområdet (rosa strecket i bild 8). Korsningen vid Almungevägen behöver också byggas om. Åtgärderna kräver att en vägplan tas fram. Resterande delar av Kalle Blanks väg behöver inte byggas om för planens genomförande, med undantag för siktsituationen som måste åtgärdas avseende siktlängd åt höger vid utfart.

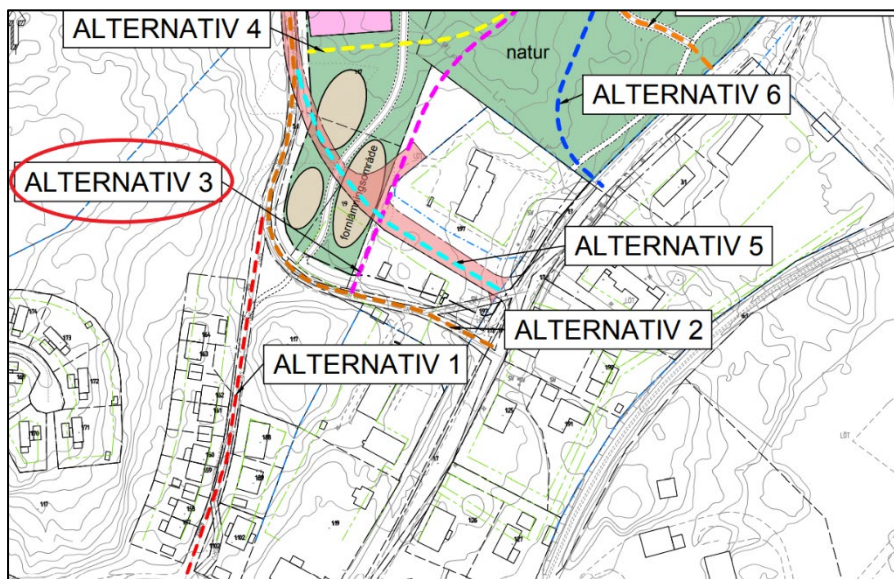


Bild 8. Alternativ 3, ny anslutning mot Kalle Blanks väg och angöring över Löt 1:97.



Bild 9. Infarten till Löt 1:97 som skulle nyttjats vid alternativ 3 och kurvan utmed Kalle Blanks väg (skärmbild från Google streetview)

3.4 Alternativ 4

Angöringsalternativet innebär att ny anslutning mot Kalle Blanks väg anordnas över Löt 1:17 (Uppsala kommun) mellan 1:9 och 1:20, se bild 10. Den sistnämnda fastigheten ägs av ett bolag. I samrådsförslaget för detaljplanen är marken inom fastigheten planlagd som allmän platsmark för naturmark. Vägen fortsätter sedan in på Marma 4:66 likt alternativ 3. Tillåten hastighet utmed Kalle Blanks väg vid infarten är 60 km/h. Kalle Blanks väg behöver byggas om till angöringen för planområdet (gula strecket i bild 10) Precis som alternativ 3 behöver korsningen vid Almungevägen behöver också byggas om. Åtgärderna kräver att en vägplan tas fram. Resterande delar av Kalle Blanks väg behöver inte byggas om för planens genomförande.

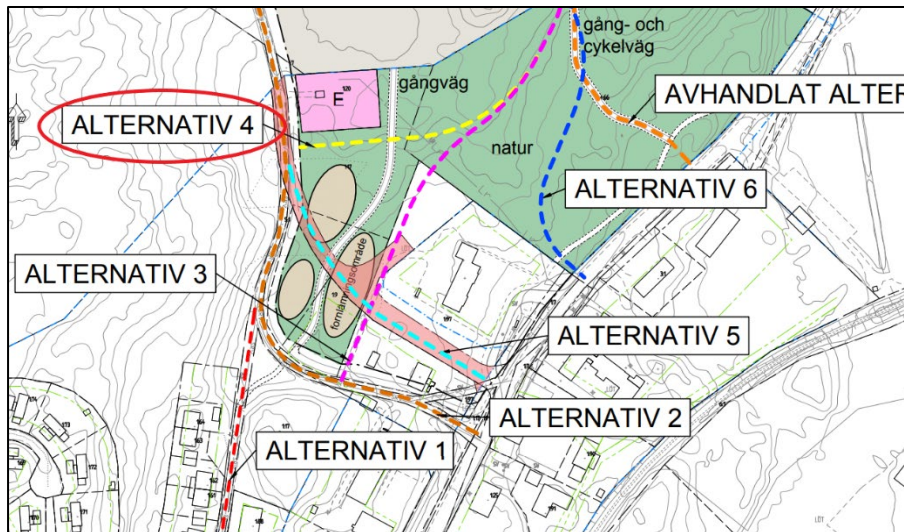


Bild 10. Alternativ 4, ny anslutning mot Kalle Blanks väg och angöring över Löt 1:17.

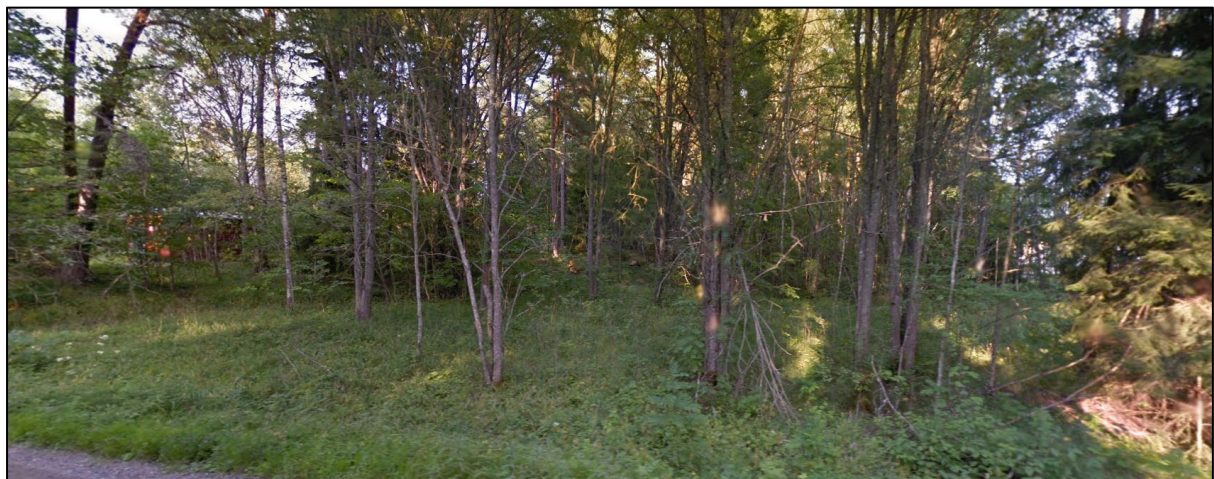


Bild 11. Ungefärlig plats för infartsvägen, planens E-område kan ses till vänster (skärmsklipp från Google streetview).

3.5 Alternativ 5

Angöringsalternativet innebär att ny anslutning mot Almungevägen över Löt 1:97 anordnas i enlighet med byggnadsplanen från år 1979, akt 03-79:767, se bild 12 och det cyanfärgade strecket i det rödtransparenta området. Anslutningen mot Almungevägen blir vid bussvändlingen, se bild 13. I samrådsförslaget för detaljplanen är marken inom byggnadsplanens vägmark planlagd som kvartersmark för bostäder. Vägen fortsätter över fornlämningsområdet och ansluter därefter till Kalle Blanks väg efter kurvan i höjd med Löt 1:17.

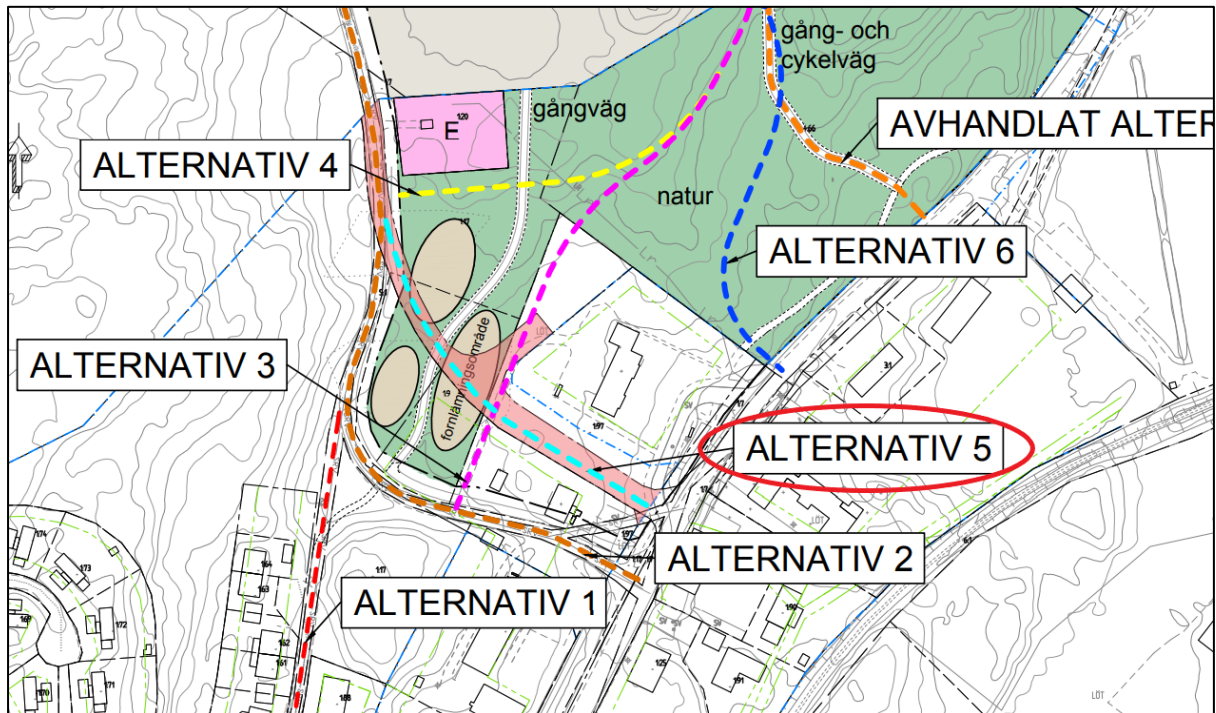


Bild 12. Alternativ 5, angöringsväg enligt gällande plan över Löt 1:97.



Bild 13. Visar området för ny anslutning enligt gällande plan som på ett ungefär är vid den cyanfärgade pilen (skärmsklipp från Google streetview).

3.6 Alternativ 6 (utformning 1 och 2)

Angöringsalternativet innebär att ny anslutning mot Almungevägen anordnas i ungefärlig sträckning mellan Löt 1:97 och Marma 4:66, se bilderna 14-16. Inom ramen för lokaliseringsprövningen har två alternativa utformningar tagits fram.

Utgångspunkten är att befintlig bussvändslinga flyttas till planens skolområde rörande utformning 1 och att vändslingan ersätts med en bussficka efter att vändslingan på skolfastigheten är färdigställd. Utformningen av angöringsvägen och anslutningen mot Almungevägen behöver studeras i närmare detalj tillsammans med Trafikverket.

Till lokaliseringsprövningen har två olika alternativ av närmare utformning tagits fram av angöringsvägen som bedöms klara av kraven enligt VGU gällande bland annat siktlängder, se bilderna 17 och 18. Angöringsvägen möter senare upp området som kommunen i samrådsförslaget planlagt som gång- och cykelväg (GC-väg). Det behöver inte tas fram en vägplan för vägbyggnationen. Den nya anslutningen kommer att kräva ett anslutningstillstånd från Trafikverket. Tillåten hastighet utmed Almungevägen vid berörd sträcka är 30 km/h.

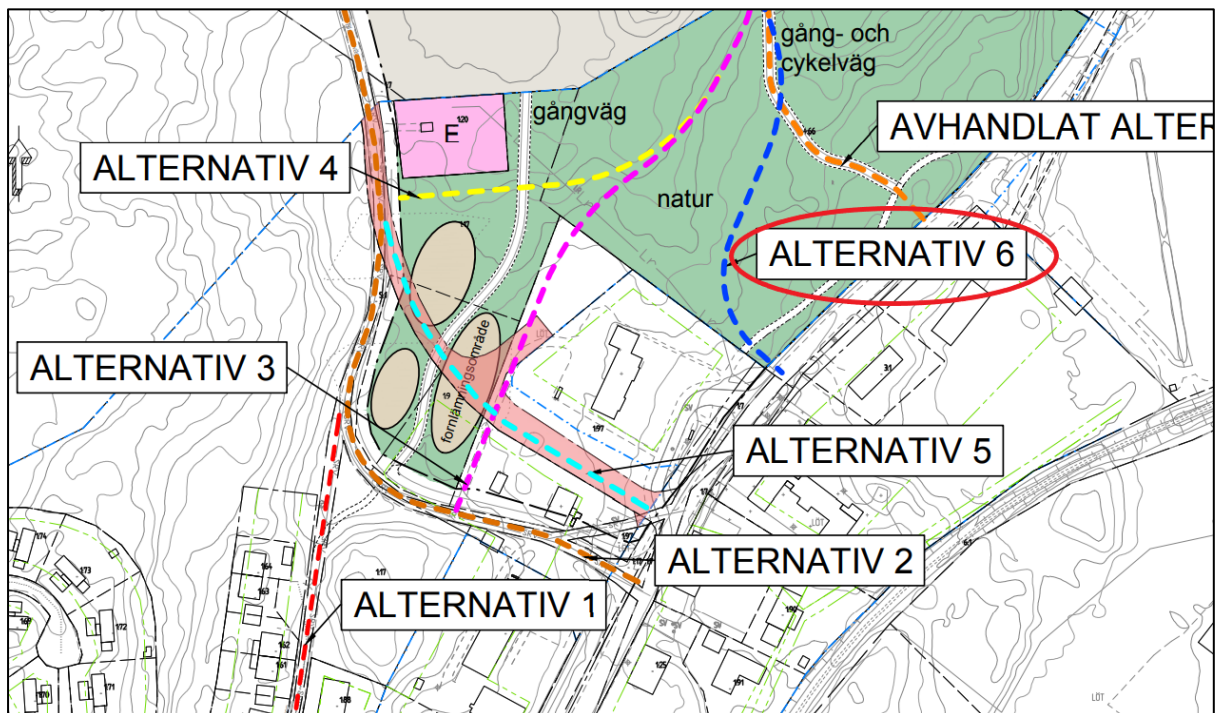


Bild 14. Alternativ 6, ny anslutning mot Almungevägen.



Bild 15. Almungvägen, vy mot sydväst. Befintlig GC-väg kan ses till höger (skärmlapp från Google streetview)



Bild 16. Almungvägen i höjd med korsningen för befintlig bussvändlinga, vy mot nordöst (skärmlapp från Google streetview)

I bild 17 (utförning 1) visas en lösning som innebär att befintligt övergångsställe flyttas norrut och att anpassning görs mot bussfickan. Angöringsvägen är till stora delar belägen på Marma 4:66, men det blir släntutfall på Löt 1:97. I planens samrådsförslag är Marma 4:66 planlagd som natur/GC-väg i berörda delar. Löt 1:97 är planlagd som kvartersmark för bostäder, där släntutfallet hamnar på så kallad "prickmark" vilket är mark som inte får förses med byggnad.



Bild 17. Alternativ 6 (utformning 1), ny anslutning mot Almungevägen och angöring över Löt 1:97 och Marma 4:66.

I bild 18 (utformning 2) visas en annan alternativ utformning där angöringsvägen i sin helhet är på Marma 4:66. Jämfört med utformning 1 så blir det ett större intrång på fastigheten på grund av djupare schakter och längre anpassningar i höjd av anslutande gångväg längs Almungevägen. Utformning 2 kräver dock vare sig anpassning av bussvändslingan eller övergångsställe och är helt utanför Löt 1:97. Båda utformningarna klarar siktkraven enligt VGU för 40 km/h (85 meter).



Bild 18. Alternativ 6 (utformning 2), ny anslutning mot Almungevägen och angöring över Marma 4:66.

3.7 Alternativ 7

Alternativ 7 innebär att angöring till planområdet sker via Lärkstaden genom Lärkträdsvägen eller Stolpbacksvägen, se bilderna 19-21.

Det som i samrådsförslaget är planlagt som GC-väg/räddningsväg ändras och blir genom alternativet gatumark.

För att klara av den trafik som planen alstrar innebär sannolikt vägområdet för Lärkträdsvägen och Stolpbacksvägen behöver utökas. Det innebär, likt alternativ 1, att mark från flera bostadsfastigheter behöver överföras till vägfastigheten.

Lärkträdsvägen och Stolpbacksvägen ingår i Marma ga:1 som förvaltas av Lärkstadens vägförening. Anläggningen skulle behöva omprövas med tanke på de åtgärder som skulle behöva vidtas för planens genomförande.

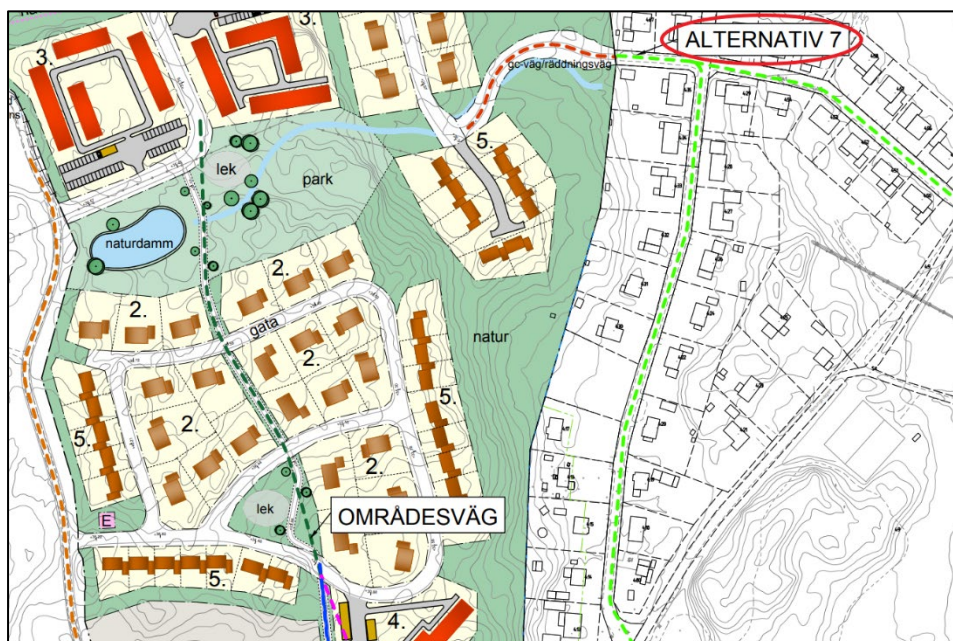


Bild 19. Alternativ 7, angöring över Lärkträdsvägen eller Stolpbacksvägen. Ny anslutning enligt planens GC-väg/räddningsväg.



Bild 20. Lärkträdsvägen, vy mot norr (skärmlapp från Google streetview)



Bild 21. Stolpbacksvägen, vy mot väster (skärmlapp från Google streetview)

4. Avvägningar och förutsättningar

Här presenteras alternativ 1-7 i en matris för att jämföra de möjligheter och påverkan de olika alternativen har utifrån olika perspektiv. Varje alternativ graderas inom skalan 1-5 vilket speglar intervallet från liten till stor påverkan eller utmaning. För att göra detta tydligare så färgläggs intervallet 1-2 i grönt, 3 i orange och 4-5 i rött. Följande kategorier används som knyter an till andra kapitlet i denna lokaliseringsprövning: *Påverkan intressen*, *utmaningar platsgivna förhållanden* och *processuella utmaningar*. Till varje alternativ görs en kommentar.

Alternativ (1-6)	Påverkan intressen	Utmaningar platsgivna förhållanden	Processuella utmaningar
Alternativ 1	Påverkan enskilt intresse: 5	5	5
	Påverkan allmänt intresse: 3		

Kommentar alternativ 1 (Bibacksvägen)

Påverkan intressen: Bibacksvägen är idag inte dimensionerad för att omhänderta den typ av trafik som planområdet genererar. Det får både praktiska och juridiska konsekvenser. Vägområdet behöver breddas inom ett planlagt område. För kommunen innebär detta att delar av bostadsmark planläggs som gatemark. Eftersom berörda fastigheter är att anse som typiska "villatomter" så bedömer kommunen att intrånget blir så pass stort att det inte vore en lämplig planläggning. Eftersom det finns andra angöringsalternativ så motiveras inte ianspråktagandet av bostadsmark för breddning av vägområdet enligt kommunen (jfr PBL 4:36).

Påverkan på det allmänna intresset är bedömt utifrån att planlagd naturmark skulle ersättas av vägmark och de intrång som behöver göras för ombyggnation av Kalle Blanks väg, vilket redovisas under alternativ 2.

Utmaningar platsgivna förhållanden: Av i stort sett samma anledning är de platsgivna förhållandena inte gynnsamma för angöringsväg till planområdet. Matningen behöver ske genom ett villakvarter som är dimensionerad enligt gällande plan. Kommunen skulle behövt planlägga detta område på nytt och eventuella fastighetstillbehör såsom staket mm rivas.

Processuella utmaningar: Alternativet innebär stora processuella utmaningar. Sett utifrån planprocessen så skulle planområdet behöva utökas så att i vart fall Bibacksvägen omfattas av planen samt bostadsfastigheterna invid vägen. Det hade i sin tur inneburit ett stort omtag på hela planprocessen med nya utredningar och nytt samråd. Inom ramen för genomförandet så hade även Löt ga:3 behövts omprövats enligt AL 35 §.

Förutsatt att det inte skulle bli någon kombination av de olika alternativen så hade det fortsatt varit nödvändigt med en vägplan för Kalle Blanks väg – efter korsningen med Bibacksvägen. Sammanfattningsvis är de processuella utmaningarna stora för alternativ 1, främst med hänsyn till de enskilda intressena i området.

Alternativ 2	Påverkan intressen	Utmaningar platsgivna förhållanden	Processuella utmaningar
	Påverkan enskilt intresse: 4	5	5
	Påverkan allmänt intresse: 3		

Kommentar alternativ 2 (Kalle Blanks väg)

Påverkan intressen: I bedömningen har hänsyn tagits till den tid och kostnad som behöver investeras för vägplaneprocessen och dess genomförande. Trafikverket håller i den formella processen och ombyggnationen finansieras av planintressenterna/exploatörerna. En ombyggnation av Kalle Blanks väg är enligt Trafikverket svår och kostsam. Det behöver göras ett flertal åtgärder för att vägen ska klara av den belastning som planområdet genererar. Korsningen till Almungevägen behöver också byggas om. Kommunen har i den här bedömningen vägt in dessa aspekter sett utifrån planintressenternas enskilda intresse över att få en hållbar exploateringsekonomi. Kommunen är av uppfattningen att de tids- och kostnadskrävande åtgärder som behövs för ombyggnation av Kalle Blanks väg kraftigt påverkar planintressenternas enskilda intresse, eftersom det har en direkt inverkan på hållbarheten i projektet. Övriga enskilda intressen bedöms inte bli påverkade av alternativet i särskild omfattning. Mer trafik är att vänta i korsningen, men det får anses vara inom ramen för vad berörda generellt får tillåta.

Bedömning utifrån det allmänna intresset är gjord utifrån de ingrepp i natur- och eventuella kulturvärden som en ombyggnation av Kalle Blanks väg skulle medföra. Vägområdet är idag smalt och siktlinjerna är dåliga. För att kunna förbättra detta så att kraven enligt VGU klaras behöver omfattande åtgärder vidtas, framför allt i vägens inledande del. Alternativ 2 har inte projekterats, men av vad som kan utrönas av befintligt material så bör det inte behöva vidtas lika stora ingrepp i naturen jämfört med genomförande av kommande alternativ på Marma 4:66.

Utmaningar platsgivna förhållanden: Kalle Blanks väg är byggd utifrån ett visst användande/ådt. Vägen är idag inte dimensionerad för att klara av den trafikallsträng som en genomförd plan innebär. Som kommunen tolkar Trafikverkets expertyttrande så är utmaningarna att bygga om Kalle Blanks väg större än vad man kan tro. Korsningssituationen vid Almungevägen är även det en fråga. Sammanfattningsvis är utmaningarna för de platsgivna förutsättningarna stora för alternativ 2. Det är dock inte så att det inte är görbart, men Trafikverket har uppmanat kommunen att studera andra alternativ som är mer rimliga att genomföra.

Processuella utmaningar: De processuella utmaningarna är mycket stora för alternativ 2. Kommunens detaljplaneprocess behöver synkroniseras med Trafikverkets vägplaneprocess vad gäller tid och planlagd markanvändning. Respektive beslut (antagande- och fastställelsebeslutet) är överklagningsbart. Det innebär teoretiskt att detaljplanen kan vinna laga kraft, medan vägplanen inte gör det. Med hänsyn till dessa faktorer och att kommunens samt Trafikverkets respektive planverktyg behöver samverka och koordineras är de processuella utmaningarna stora.

Alternativ 3	Påverkan intressen	Utmaningar platsgivna förhållanden	Processuella utmaningar
	Påverkan enskilt intresse: 5	4	5
	Påverkan allmänt intresse: 2		

Kommentar alternativ 3 (Kalle Blanks väg och angöring över Löt 1:97)

Påverkan intressen: Påverkan på det enskilda intresset är desamma som alternativ 2 rörande exploateringsekonomiska- och tidsmässiga faktorer. Anledningen till att påverkan på det enskilda intresset bedöms vara större i alternativ 3 jämfört med alternativ 2 beror på att angöringsvägen skulle läggas ut inom byggbart område enligt samrådsförslaget. Sett utifrån vägens placering så skulle det bli ett stort intrång på Löt 1:97 – som möjligtvis skulle kunna kompenseras. I de fall kompensationsåtgärder vidtas såsom överföring av byggbar mark genom fastighetsreglering så skulle påverkan på det enskilda intresset minska. I lokaliseringsprövningen har dock inte denna möjlighet beaktats närmare.

Förutsatt att fornlämningsområdet på Löt 1:9 kan lämnas intakt så är bedömningen att påverkan på det allmänna intresset blir relativt låg. Angöringsvägen ansluter till vad som är planlagt som GC-väg på Marma 4:66 i kommunens samrådsförslag. Inom området saknas fornlämningar. Naturvärdet är högt, men en vägbyggnation kontra en renodlad GC-väg bedöms inte innebära några väsentliga förändringar som påtagligt skulle skada naturvärdet. Angöringsvägen utgör allmän plats och för kommunen blir avvägningen mellan olika allmänna intressen (möjliga utbyggnad av planområdet och naturvärdena på platsen). Kommunen bedömer att dessa allmänna intressen kan samexistera i området. Det vill säga, att det både blir väg- och naturmark. En angöringsväg gör inte lika stor påverkan på området såsom om stora delar av Marma 4:66 exempelvis hade planlagts som kvartersmark för bostäder. Med hänsyn till att kommunen bedömer att de allmänna intressena inom Marma 4:66 kan samexistera vid ett plangenomförande så är bedömningen att påverkan på det allmänna intresset för natur- och kulturvärden är relativt låg. Det är dock viktigt att vid eventuell projektering av vägen studera anpassningar till natur- och terrängförhållandena.

Inom Marma 4:66 finns som sagt enligt naturvärdesinventeringen (NVI) höga naturvärden. Biotopvärde är enligt NVI:n påtagligt vilket motiveras utifrån förekomsten av gamla träd och död ved. Av NVI:n framgår även att ett högt artvärde finns inom området vilket motiveras utifrån förekomst av den hotade arten klubbhornsbagge. Vägbyggnation inom Marma 4:66 bedöms alltså kunna genomföras utan att det försämrar naturvärdena i området på sådant sätt att det efter ett plangenomförande inte skulle råda ett högt naturvärde. Död ved kan flyttas till annan plats inom naturområdet.

Utmaningar platsgivna förhållanden: Utmaningarna rör dels kurvan utmed Kalle Blanks väg och siktlängderna där, dels intrånget på Löt 1:97.

Siktlängderna vid kurvan klarar inte kraven enligt VGU och kommunen bedömer att åtgärder vid kurvan behöver göras med tanke på hur alternativ 3 vid ett genomförande kommer att trafikeras. Även om den vägsträckan (kurvan) inte behövs för angöring till planområdet, så är det rimligt att anta att åtgärder behöver vidtas för att säkerställa en god trafikmiljö för

den nya korsningen mot Kalle Blanks väg. Korsningen mot Almungevägen kommer också vara en fråga.

Vägen kommer enligt alternativ 3 vara inom byggbar kvartersmark enligt samrådsförslaget. Intrånget blir därför större jämfört med om det mark som inte får förses med byggnad (prickmark) eftersom värdet på sådan mark är betydligt lägre och mindre betydelsefull sett utifrån det enskilda intresset om att exploatera fastigheten. I övrigt gäller samma som med alternativ 2, men med den skillnad att intrånget på Löt 1:97 genom alternativet bedöms vara påtagligt.

Processuella utmaningar: De processuella utmaningarna är i stort sett samma som för alternativ 2, men med skillnaden att kommunen inom ramen för planprocessen behöver studera intrånget på Löt 1:97 och om det går att vidta kompensationsåtgärder för att minska påverkan på det enskilda intresset. Skulle alternativ 3 väljas krävs därför en noggrann avvägning enligt PBL 2:1 och 4:36 av kommunen.

Alternativ 4	Påverkan intressen	Utmaningar platsgivna förhållanden	Processuella utmaningar
	Påverkan enskilt intresse: 4	5	5
	Påverkan allmänt intresse: 4		
<p><i>Kommentar alternativ 4 (Kalle Blanks väg och angöring över Löt 1:17)</i></p> <p>Påverkan intressen: Påverkan på det enskilda intresset är i stort sett desamma som för alternativ 2 och 3. Skillnaden här är att någon kvartersmark inte blir berörd av angöringsvägen och det blir därmed ingen påverkan rörande byggbarheten/utnyttjandegraden – eftersom angöringsvägen är belägen på naturmark enligt samrådsförslaget.</p> <p>Det allmänna intresset bedöms dock i högre grad bli berört här med anledning av förekomsten av fornlämningar som kan tänkas bli berörd av angöringsvägen.</p> <p>Utmaningar platsgivna förhållanden: Likalydande som alternativ 2 och 3 med skillnaden att det finns fornlämningar i området för alternativ 4. Det innebär att närmare studier behöver göras om planläggningen är förenligt med KML och skyddet för fornlämningar. Väljs alternativet kan vidare utredningar behöva utföras och studera om tillstånd enligt KML behöver ges för plangenomförandet.</p> <p>Processuella utmaningar: Samma situation i stort sett som alternativ 2-3 men även här innebär förekomsten av fornlämningar att de processuella utmaningarna blir större. För alternativ 4 så innebär det sammanfattningsvis tre möjliga processer som ska hanteras parallellt (plan-, vägplane- och tillståndsprocess enligt KML).</p>			

Alternativ 5	Påverkan intressen	Utmaningar platsgivna förhållanden	Processuella utmaningar
	Påverkan enskilt intresse: 5	5	5
	Påverkan allmänt intresse: 5		

Kommentar alternativ 5 (Angöringsväg enligt gällande plan över Löt 1:97)

Påverkan intressen: Påverkan på det enskilda intresset är stort beträffa Löt 1:97. Marken är, förutom planlagt skyddsavstånd mot Almungevägen, planlagd som byggbar kvartersmark i samrådsförslaget. Angöringsvägen skulle skära av tomtmarken i två delar och kraftigt försvåra en rationell nyplanläggning även om fastigheten är planlagd så idag. Alternativet innebär sammanfattningsvis en stor påverkan på det enskilda intresset och ett genomförande skulle försvåra en god exploatering av Löt 1:97.

Det allmänna intresset bedöms även bli kraftigt påverkat eftersom angöringsvägen löper tvärs över område för fornlämningar.

Utmaningar platsgivna förhållanden: Närheten till befintlig korsning för Kalle Blanks väg/Almungevägen är problematisk och måste ses över (troligtvis tas bort). Angöringsvägen är därutöver inom bussvändslingan och det måste säkerställas att den funktionen kan bestå utan att det uppstår en trafikfarlig situation. Det får även problem för befintliga fastigheter som har sin angöring från början av Kalle Blanks väg. Längre in i området så går vägen rakt över ett fornlämningsområde.

Processuella utmaningar: Stora processuella utmaningar. Precis som alternativ 4 innebär det tre möjliga processer som ska hanteras parallellt (plan-, vägplane- och tillståndprocess enligt KML).

Alternativ 6 (utformning 1)	Påverkan intressen	Utmaningar platsgivna förhållanden	Processuella utmaningar
	Påverkan enskilt intresse: 3	4	3
	Påverkan allmänt intresse: 2		
Alternativ 6 (utformning 2)	Påverkan enskilt intresse: 1	2	3
	Påverkan allmänt intresse: 2		

Kommentar alternativ 6 (Utformning 1) (Ny anslutning från Almungevägen och angöring över Löt 1:97 och Marma 4:66)

Påverkan intressen: Påverkan på det enskilda intresset beror på intrånget som görs på Löt 1:97. Vägsträckningen är dock inom vad som är planlagt som "prickmark" enligt samrådsförslaget, vilket innebär att marken inte får förses med byggnad. Intrånget blir därför mindre jämfört med alternativ 3 där vägen skulle förläggas inom område som annars hade försetts med bygggrätt. Bedömningen är att Löt 1:97 fortsatt är lämplig att bebygga enligt intentionerna, men att anpassning av kvartersstrukturen kan behöva göras med hänsyn till angöringsvägen. Det är även möjligt att minska intrånget på det enskilda intresset med olika typer av planmässiga skyddsåtgärder som även säkerställer lämpligheten, exempelvis bullerplank eller liknande.

Påverkan på det allmänna intresset bedöms vara relativt låg. Några fornlämningar berörs inte av vägsträckningen enligt utförda utredningar. Bedömning rörande angöringsväg inom område för högt naturvärde är desamma som för alternativ 3.

Utmaningar platsgivna förhållanden: Utmaningar rörande platsgivna förhållanden bedöms vara relativt stora. Det som försvårar för alternativ 6 (utformning 1) är närheten till bussvändslingan, vars funktion behöver bestå till dess att vändslingan på skolfastigheten är färdigställd. Utmaningen är att det behöver vara tillräckligt avstånd mellan vändslingan och den nya anslutningen för att säkerställa en trafiksäker situation vid den östra utfarten för vändslingan. I tidigare redovisat material så uppfylls detta avstånd, men det behöver samrådats med verksamhetsutövaren och Trafikverket. Övergångsstället flyttas så att det är nordöst om korsningen. För övrigt så uppfyller anslutningen kraven på siktlängder enligt VGU för 40 km/h.

Processuella utmaningar: För själva angöringsvägen behöver ingen vägplan tas fram utan det hanterar kommunen genom sitt planverktyg och genomförande görs inte utifrån VägL, utan utifrån PBL, AL och eventuellt tillsammans med FBL. Anslutning till Almungevägen sker dock med stöd av tillstånd utifrån VägL.

Kommentar alternativ 6 (Utformning 2) (Ny anslutning från Almungevägen och angöring över Marma 4:66)

Påverkan intressen: Bedömningen är att alternativ 6 (utformning 2) innebär en väldigt låg påverkan på det enskilda intresset. Angöringsvägen med släntutfall är i sin helhet på Marma 4:66. Därmed berörs inget område som enligt samrådsförslaget är planlagt som kvartersmark.

Påverkan på det allmänna intresset på Marma 4:66 är som tidigare, se redovisningen under bland annat alternativ 3.

Utmaningar platsgivna förhållanden: Anslutningen är belägen på sådant långt avstånd från bussvändslingan att någon anpassning gentemot denna inte behöver göras. Det innebär att det inte blir några problem att säkerställa slingans funktion kan bestå under planens genomförande. När skolområdet är utbyggt så kan bussvändslingan flyttas dit.

Processuella utmaningar: Samma genomförande utifrån regelverket som utformning 1.

Alternativ 7	Påverkan intressen	Utmaningar platsgivna förhållanden	Processuella utmaningar
	Påverkan enskilt intresse: 5	5	5
	Påverkan allmänt intresse: 3		

Kommentar alternativ 7 (Lärkträdsvägen/Stolpbacksvägen och angöring över GC-väg/räddningsväg)

Påverkan intressen: Påverkan på de enskilda intressena i området bedöms vara väldigt höga. Förutom att det leds in en större trafikmängd i ett befintligt bostadsområde så innebär alternativet att vägområdet behöver breddas. Det innebär ett flertal praktiska men även juridiska svårigheter såsom fastighetsreglering som riskerar att vara "tvångsvis".

Det allmänna intresset bedöms inte påverkas direkt av trafiken som sådan, däremot så har Lärkstaden idag problem med dagvattenhanteringen. Skulle angöringsvägen vara inom samrådsförslagets GC-väg/räddningsväg bedömer kommunen att risken för dagvattenproblem ökar. För planläggningen av Kalle Blanks väg har och är dagvattenfrågan av stor betydelse.

Utmaningar platsgivna förhållanden: Lärkträdsvägen/Stolpbacksvägen är dimensionerad enligt gällande plan och den trafik som befintligt bostadsområde alstrar. Det innebär som tidigare sagts stora utmaningar att bygga om denna eller dessa vägar för att klara av trafikmängden som en genomförd plan kommer att innebära. Angöringsvägen (inom planområdet) skulle dessutom bli brant, vilket skulle försvåra tillgängligheten.

Processuella utmaningar: Sammantaget är de processuella utmaningarna för alternativet väldigt stora. Kommunen behöver bland annat ha en ny samrådskrets, djupgående studera vilken påverkan trafiken skulle göra för respektive fastighet och om fastighetsrättsliga åtgärder behöver vidtas och på djupet studera vad en omprövning av Marma ga:1 skulle innebära (jfr MÖD 2012:14).

5. Kortfattad slutsats av lokaliseringsprövningen

I tabell 1 visas en sammanställning över de olika angöringsalternativen och samlad gradering rörande påverkan eller utmaning.

Tabell 1. Sammanställning angöringsalternativ

Alternativ	Gradering
Alternativ 1 (Bibacksvägen)	18
Alternativ 2 (Kalle Blanks väg)	17
Alternativ 3 (Kalle Blanks väg och angöring över Löt 1:97)	16
Alternativ 4 (Kalle Blanks väg och angöring över Löt 1:17)	18
Alternativ 5 (Angöringsväg enligt gällande plan över Löt 1:97)	25
Alternativ 6 (Utformning 1) (Ny anslutning från Almungevägen och angöring över Löt 1:97 och Marma 4:66)	12
Alternativ 6 (Utformning 2) (Ny anslutning från Almungevägen och angöring över Marma 4:66)	8
Alternativ 7 (Lärkträdsvägen/Stolpbacksvägen och angöring över GC-väg/räddningsväg)	18

Kommunens bedömning är att utformning 2 upptagen under alternativ 6 utgör den mest lämpliga angöringsvägen och därefter utformning 1 inom samma alternativ. Närmare utformning av vägen kommer att studeras av kommunen och samrådas med Trafikverket om detta är en gångbar lösning för det fortsatta detaljplanarbetet.

Det allmänna intresse som planen möjliggör rörande cirka 150 bostadsfastigheter och skola bedöms väga tyngre än att inte ianspråkta delar av Marma 4:66 för vägändamål. Kommunens bedömning är att stor hänsyn till naturvärdena tas i planen eftersom det inte planläggs någon kvartersmark inom fastigheten och att naturvärdet som sådan kommer att bestå efter ett plangenomförande. Skydds- och försiktighetsåtgärder kan vidtas inom naturmarksområdet på Marma 4:66 exempelvis genom att död ved flyttas i de fall förekomst skulle finnas inom vägmarken.