Vänersborgs kommun

Diarienummer
PLAN.2021.3

GRANSKNINGSUTLÅTANDE
Detaljplan för Södra Sanden, del 1, Vänersborgs kommun

Hur samråd och granskning har bedrivits

Samråd med utökat förfarande enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen har skett från och med den 18 april till och med den 10 juni 2022. Samrådet annonserades genom kungörelse i TTELA den 13 april 2022.

Granskning med utökat förfarande enligt 5 kap 18 § plan- och bygglagen har skett från och med 19 december 2025 till och med 26 januari 2026.

Planhandlingar har sänts till Länsstyrelsen och kommunala lantmäterimyndigheten samt till berörda myndigheter, förvaltningar, organisationer och föreningar. Sakägare, berörda och rättighetshavare enligt fastighetsförteckningen har beretts tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget genom särskilt meddelande om samråd och granskning.

Samråd om betydande miljöpåverkan

Kommunens bedömning är att genomförandet av detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar inte den bedömningen.

Inkomna synpunkter

Nedanstående har inkommit med yttrande under granskningen:

Länsstyrelsen, daterat 2026-02-09 2
Kommunala lantmäterimyndigheten, daterat 2026-01-09 4
Statens geotekniska institut, daterat 2026-01-21 5
Trafikverket, daterat 2026-01-30 6
Sjöfartsverket, daterat 2026-01-22 8
Räddningstjänsten Fyrbodal, daterat 2026-01-30 9
Vattenfall Eldistribution, daterat 2026-01-21 9
Kommunstyrelsen, daterat 2026-01-28 10
Samhällsbyggnadsförvaltningen, daterat 2026-01-15 10
Miljö- och hälsoskyddsnämnden, daterat 2026-01-23 11
Peab för Galeasen 1, daterat 2026-01-26 12

Nedan följer referat av de yttranden som inkommit under granskningen samt kommentarer på hur dessa bemöts vidare i planförslaget.

Länsstyrelsen, daterat 2026-02-09

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen **inte kan accepteras** och därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.
Riksintressen för kommunikationer befaras komma att skadas påtagligt. Kommunen behöver säkerställa att ny kaj inte kan anläggas närmare farleden än vad läget för dagens kaj är. Järnvägen är befintlig och därmed behöver även markanvändningen för de befintliga järnvägsbroarna regleras med T_1– järnväg. Hur stort det användningsområdet behöver vara för att säkerställa anläggningens nyttjande behöver ske i samråd med Trafikverket. Vidare behöver avgränsningen av egenskapsbestämmelsen x_1 – markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik i planområdets sydvästra del justeras i samråd med Trafikverket. Detta för att inte innefatta befintlig järnvägsbro och riskera att påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggningen. I planhandlingarna behöver det tydliggöras hur servicevägar och räddningstjänstens möjlighet att kunna nå spårområdet säkerställs.

Länsstyrelsen vill poängtera att upphävande av strandskydd inom vattenområde bör göras mycket restriktivt. För de befintliga järnvägsbroarna ser Länsstyrelsen en möjlighet att strandskyddet kan upphävas endast för den del som berör broarna och eventuell expansion av dessa för gång- och cykelpassage. Förslagsvis det tänkta T_1-området, se rubrik Riksintresse för kommunikation – järnväg. Kommunen behöver även säkerställa om den nya strandskyddslagstiftningen är tillämplig, det vill säga om strandskyddet är upphävt i befintliga planer och om det kommer vara fortsatt samma användning för vattenområdet. För övriga delar av vattenområdena instämmer Länsstyrelsen inte med kommunens intentioner att upphäva strandskyddet. Länsstyrelsen bedömer att det inte finns skäl för att upphäva strandskyddet och att planen kan genomföras utan att strandskyddet upphävs i dessa delar.

Den geotekniska utredningen behöver omfatta hela planområdet och stabiliteten behöver kontrolleras för de förhållanden som planförslaget faktiskt medger. Kommunen behöver, tillsammans med konsulten, även bedöma om sektionerna är representativa för aktuellt planförslag eller om fler sektioner behöver kontrolleras. Eventuella åtgärder eller restriktioner som krävs för markens lämplighet ska säkerställas.

Kommunen har infört riskreducerande åtgärder på plankartan för parkeringshuset. Avståndet till Vassbottenleden är dock mycket kort. Kommunen behöver komplettera planbeskrivningen med ett resonemang kring detta. Det behöver framgå om det till exempel finns avåkningsskydd och/eller vätskebarriär som till exempel dike vid vägen. Det behöver också framgå hur mekanisk påverkan vid en olycka undviks.

Kommunen bör även komplettera handlingarna med en bedömning om riskbilden om den nya kajen för Kustbevakningens fartyg i nordvästra delen av planområdet hamnar närmare resterande delar av planförslaget (se Sjöfartsverkets yttrande, daterat 2026-01-22).

Planbeskrivningen behöver kompletteras med en bedömning av hur planförslaget påverkar de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna. Bedömningen ska motiveras. Den nya klassificeringen av morfologiskt tillstånd i förvaltningscykel 4 visar på måttlig status för båda parametrarna Närområdet runt sjöar och Svämplanets strukturer och funktion runt sjöar och därmed även för den sammanvägda kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd i sjöar.

Länsstyrelsen befarar dock inte att mellankommunal samordning blir olämplig.

Kommentar

T är en bestämmelse för trafikändamål på kvartersmark. Vattnet ska inte fyllas ut varför det behöver vara en bestämmelse för vattenområde. I planområdet ansluter vattenområdet för bro till kvartersmark för järnväg vilket ger tryggheten i att det även fortsättningsvis kommer vara en bro för järnvägen. W_2 och W_3 formuleras om för att tydliggöra att det tillåts att befintliga broar får vara kvar och att nya får anläggas. Formuleringen ändras till Vattenområde för broar.

För att inte riskera att allmänheten får lov att röra sig på järnvägsbron läggs en egenskapsgräns in som avgränsar markreservatet mot den öppningsbara järnvägsbron.

Möjlighet att nå spårområdet är säkerställt genom att gatumark ansluter direkt mot järnvägsområdet.

Planbeskrivningen kompletteras gällande beslut om upphävandet av strandskyddet i underliggande planer. I de planer där strandskyddet aldrig har funnits på grund av att området var planlagt redan när strandskyddet inträdde återinträder det oavsett om det är samma användning i nu aktuell plan som i den föregående. Det styrs av 10a§ i lagen om införande av miljöbalken. I de planer där det finns ett beslut om att strandskyddet ska vara upphävt kan kommunen besluta att det ska fortsätta vara upphävt under förutsättning att användningen är densamma i den nya detaljplanen.

De geotekniska utredningarna ersätts av ett nytt PM Geoteknik och en ny MUR Geoteknik, vilka omarbetats utifrån aktuellt planområde. Sektionerna som beräknats bedöms av geoteknikern vara representativa för nu aktuellt planområde. Parkmarken i anslutning till Gamla hamnkanalen kompletteras med en egenskapsbestämmelse om att marken inte får belastas.

Parkeringshuset är planlagt nära Vassbottenleden för att optimera markanvändningen. Ett framtida parkeringshus kan konstrueras för att uppfylla gällande säkerhetskrav.

Förvaltningscykel 4 med miljökvalitetsnormer för vatten beslutas 2027 och fram till dess fortsätter cykel 3 att gälla. Normen morfologiskt tillstånd ingår inte i cykel 3 utan införs först i cykel 4. Att bygga en ny kaj innanför ursprungligt släntkrön innebär att kanalfåran får en annan sektion jämfört med idag. Botten och slänten muddras och dagens strandskoning ersätts med en lodrät kajkonstuktion på en sträcka av cirka 85 meter. Det innebär att det totalt sett skapas plats för en något större vattenvolym i Trafikkanalen. Den morfologiska förändringen består av muddring och en lodrät kant och påverkan på hydromorfologiska faktorer bedöms som liten.

Diskussioner har förts med Sjöfartsverket vilka godkänner placering av en ny kaj i den befintliga kajens förlängning enligt plankartans antagandehandling.

Kommunala lantmäterimyndigheten, daterat 2026-01-09

Kommunala lantmäterimyndigheten anser att område med bestämmelserna E_2 och BC är så smala att de inte syns i kartan. Det går heller inte att utläsa om det finns byggrätt inom områdena. Bristen kan innebära att tydlighetskravet i 4 kap 32 § 2 st PBL inte är uppfyllt. Förstorningsrutor bör läggas in i kartan för dessa.
Vidare ser man att befintliga servitut i området inte syns i grundkartan.
På plankartan finns bestämmelse om att strandskyddet är upphävt inom vattenområde och avgränsas av sekundär egenskapsgräns. Den sekundära egenskapsgränsen saknas i plankartan.
Som en effekt av den nya planen kommer en tomt (Fregatten 6) som berörs av tomtindelning 1580K-B2/1957 (fastighetsindelningsbestämmelse) att delas, vilket leder till att ett osäkert rättsläge uppstår. Tomtindelningen kommer att fortsätta att gälla utanför den nya planen vilket innebär att Fregatten 6 aldrig kan bli planenlig och att detaljplan 1580K-264 inte kommer kunna genomföras inom Fregatten 6. Tomtindelningen bör upphävas i sin helhet. I planbeskrivningen saknas redovisning av konsekvenser och av kommunens ställningstagande till att inte upphäva tomtindelningen i sin helhet.
När allmän plats läggs ut på kvartersmark som ägs av enskilda innebär det att mark kan lösas in utan överenskommelse. Inlösen av mark är ett ingrepp i egendomsskyddet i 2 kap 15 § regeringsformen. Planbeskrivningen ska då redovisa de avvägningar som gjorts mellan allmänna och enskilda intressen vid valet att planlägga enskild mark som allmän plats. En sådan redovisning saknas.

Den information som redovisas under ”konsekvenser för fastigheter” är knapphändig. Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för den egna fastigheten. I det aktuella planförslaget finns beskrivningar i texten om de flesta åtgärder, men plangenomförandet och dess konsekvenser behöver beskrivas på ett samlat sätt där respektive fastighetsägare kan förstå vad som detaljplanens genomförande innebär för den aktuella fastigheten.
Information om inlösen av mark, vilken lagstiftning som styr det, ersättning för mark och regler för det, hur inlösen går till, vem som ansöker om förrättning och vem som tar förrättningskostnaden ska framgå för varje berörd fastighet. Om samma information gäller flera fastigheter kan den samlas ihop.
Fastighetsägare behöver annars läsa på tre olika ställen i beskrivningen för att få till sig informationen. Hänvisning till sidor med kartskisser gällande fastighetsreglering är lämpligt.

Det är utlagt ett markreservat för gång- och cykeltrafik (x1) inom kvartersmark för järnvägsändamål. Berört område ska säljas till Trafikverket. Det finns inget beskrivet hur tillträde till den planerade gång- och cykelbron ska säkerställas för kommunen/allmänheten.

I planbeskrivningen finns det inte någon tydlig redovisning av planekonomin. Enbart driftskostnader för ny allmän plats redovisas, kostnader för utbyggnad av saknas. Enligt 4 kap. 33 § PBL ska planens ekonomiska konsekvenser för kommunen och för enskilda fastighetsägare och rättighetshavare redovisas.

Kommentar

Plankartan kompletteras med förtydligande bilder gällande de smala områdena vid värmeverket och kvarteret Galeasen.

Grundkartan kompletteras med officialservitut.

I de fall det är angivet att en bestämmelse i plankartan avgränsas av sekundär egenskapsgräns och det inte finns någon sådan är det plantekniskt så att bestämmelsen gäller fram till användningsgräns utan hänsyn till egenskapsgränser.

Tomtindelning för Fregatten 6 går inte att upphäva för den del som ligger utanför det nu aktuella planområdet. Den kvarstående delen bedöms ändå inte skapa några nya problem för fastigheten om den ligger kvar.

Information om förutsättning, genomförande och konsekvens för respektive berörd fastighet samlas i kapitlet Genomförande, mark- och utrymmesförvärv. Inledningsvis i kapitlet Genomförande, mark- och utrymmesförvärv kompletteras med inlösen av mark, vilken lagstiftning som styr det, ersättning för mark och regler för det, hur inlösen går till, vem som ansöker om förrättning och vem som tar förrättningskostnaden.

Planbeskrivningen kompletteras med avvägning mellan allmänna och enskilda intressen då enskild mark planläggs för allmänt ändamål.

Tillträde till den planerade gång- och cykelbron ska säkerställas genom servitut. Planbeskrivningen kompletteras med detta.

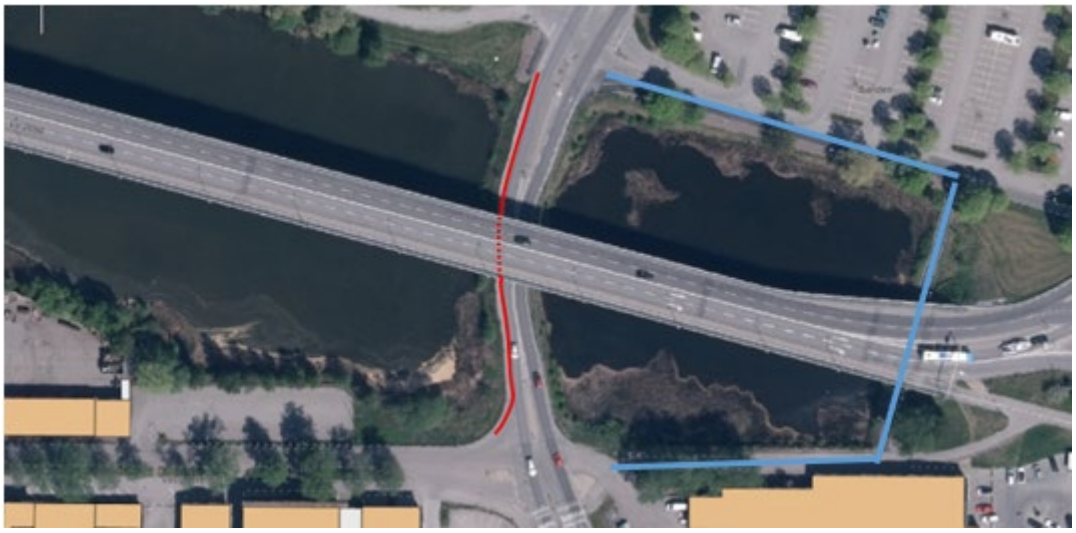
Planen redovisar de kostnader som är lämpliga att redovisa utifrån att detaljprojektering med materialval och liknande inte har gjort än och att det är olämpligt att ange bedömd prisbild innan upphandling genomförts.

Statens geotekniska institut, daterat 2026-01-21

Statens geotekniska institut anser att stabiliteten behöver kontrolleras för de förhållanden som planen medger och kommunen behöver komplettera den geotekniska utredningen med nya stabilitetsberäkningar. Man bör även bedöma om sektionerna är representativa för aktuellt planförslag och om fler sektioner behöver kontrolleras. Även plangränsen har ändrats sedan samrådet och den geotekniska utredningen behöver omfatta hela planområdet. Om det krävs åtgärder eller restriktioner ska dessa säkerställas i planen.

Kommentar

Geoteknisk utredning omarbetas genom att de två tidigare utredningarna daterade 2022-03-08 och 2023-11-15 ersätts med en som inbegriper det aktuella planområdet. Breddning av Vassbottenledens vägbank under Dalbobron tas bort då det riskerar skapa små sättningar som kan påverka det närmaste brostödet till Dalbobron. Kommunens gatuenhet har istället undersökt möjligheten att skapa utrymme för en smalare gångpassage på befintlig vägbank. Förslaget som arbetats fram innebär att en gångväg på omkring 1,3 meters bredd avgränsas mot körbanan med så kallade mittstöd som är omkring 0,25 meter breda. Sträckning enligt röd linje i bilden.



Cyklister får använda den något längre, men befintliga, gc-vägen strax öster om Vassbottenleden, blå linje i ovanstående bild.

Trafikverket, daterat 2026-01-30

Trafikverket konstaterar att planbestämmelser avseende järnväg saknas i plankartan för järnvägsbroarna. Det saknas även underlag för att säkerställa servicevägar till och från järnvägsområden. Trafikverket avstyrker att planen antas i sitt nuvarande utförande då det påtagligt skadar riksintresse för järnväg och sjöfartsled.

Trafikverket har följande mer detaljerade synpunkter:

- Älvsborgsbanan är befintlig, planbestämmelserna W_3 och W_2 tillåter endast uppförande av bro. Detta måste justeras.
- Planbestämmelsen T_1 (järnvägsändamål för järnvägsbroarna) saknas i plankarta, detta måste justeras. W_2 och W_3 måste kompletteras med T_1 för järnvägsändamål.
- Planbestämmelser x_1 (markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik) i väster innefattar befintlig järnvägsbro, detta är inte acceptabelt, detta måste justeras.
- Trafikverket anser att planbestämmelserna för den delen som berör riksintresset Älvsborgsbanan ska ses över i samråd med Trafikverket.
- Fastighetsgränser och egenskapsgränser/användningsgränser harmoniserar ej. Detta bör justeras.
- Kommunen måste säkerställa att Trafikverket kan underhålla statlig infrastruktur med bra tillgänglighet samt skydda känsliga delar av infrastrukturen från allmänheten. Räddningstjänsten behöver även kunna nå spårområdet.
- Trafikverket ifrågasätter kommunens beslut att fortsätta till granskning och inte ta ett nytt omtag och påbörja samråd på nytt då syftet med planen så avsevärt ändrats mellan samråd och granskning.
- I Geo-PM som tillhör detaljplanen går att utläsa att det behövs en belastnings-restriktion inom järnvägsområdet. Detta stämmer inte och ska utgå från planförslaget.
- Planförslaget saknar stråk för den tilltänkta gång- och cykeltrafiken.

Kommentar

T är en bestämmelse för trafikändamål på kvartersmark. Vattnet ska inte fyllas ut varför det behöver vara en bestämmelse för vattenområde. I planområdet ansluter vattenområdet för bro till kvartersmark för järnväg vilket ger tryggheten i att det även fortsättningsvis kommer vara en bro för järnvägen. W_2 och W_3 formuleras om för att tydliggöra att det tillåts att befintliga broar får vara kvar och att nya får anläggas. Formuleringen ändras till Vattenområde för broar.

För att inte riskera att allmänheten får lov att röra sig på järnvägsbron läggs en egenskapsgräns in som avgränsar markreservatet mot den öppningsbara järnvägsbron.

Fastighetsgränserna följs inte alltid vid detaljplanering då det i vissa fall även behöver tas hänsyn till andra saker som till exempel befintliga plangränser.

Trafikverket ansvarar för underhåll av sina anläggningar, möjlighet att fortsatt göra detta bedöms inte försvåras utan möjligheten bibehålls med samma eller bättre förutsättningar då gatan planläggs i direkt anslutning till det utökade järnvägsområdet. Kommunen avser att anlägga en gång- och cykelbana inom gatumarken närmast järnvägsområdet men det finns inte någon motsättning mellan underhållsredskap, räddningstjänst och gång- och cykeltrafiken. Det är upp till Trafikverket att iordningställa järnvägsområdet på sådant sätt att den egna framkomligheten tryggas inom järnvägsområdet.

Planläggning har skett i samråd med Trafikverkets projektgrupper för stationsombyggnaden och ny gång- och cykelbro. Rättighet för allmän gång- och cykeltrafik till förmån för kommunen över Trafikverkets anläggning (gc-bron) är i linje med aktuella dialoger med projektgruppen. Förbindelsen behöver tryggas med rättigheter för båda parter.

I plankartan finns inte någon belastningsrestriktion inlagd för järnvägsområdet. I den geotekniska utredningen har stabilitet beräknats i sektion A och B där sektion A ej uppnår tillfredställande säkerhetsfaktor enligt geotekniskt PM kap 9.6. Slänten mot vattnet är bitvis för brant för att beräkningsmässigt uppfylla kraven för nybyggnation, men det handlar om ett område lokalt intill slänten. Samtal har förts med Trafikverkets geotekniker och utformning samt restriktioner inom Trafikverkets eget område (benämnt med T i detaljplanen) ansvarar Trafikverket själva för och inga restriktioner ska arbetas in i detaljplanen. Nu utförda stabilitetsberäkningar i sektion A och B påvisar att ny detaljplan med förändringar så som torgyta, Hantverkaregatan och nytt dubbelspår ej påverkar befintlig totalstabilitet.

Trafikverket menar att om slänten hanteras genom att till exempel flackas ut, erosionsskyddas, förses med någon typ av kajkonstruktion eller liknande så finns det möjlighet att belasta även området närmast släntkrön. Det är därför olämpligt att införa en belastningsrestriktion som begränsar framtida användning av området. I värsta fall kan en belastningsrestriktion innebära att uppfyllnader för att förbättra stabilitetsförhållandena inom området inte kan göras.

De planerade gång- och cykelvägarna ingår i allmän plats för gata och torg. Då det inte är detaljprojekterat är det olämpligt att redan i detaljplanen ange exakt läge och utformning.

Sjöfartsverket, daterat 2026-01-22

Sjöfartsverket noterar att Kaj/stationsområde för Kustbevakningen har tillkommit i norra delen av planområdet.
Sjöfartsverket ser att planförslaget med angivet område för Kustbevakningens kaj har en negativ påverkan på farled och sjösäkerhet och avstyrker planen med detta utförande.
Sjöfartsverket ser att vattenområde (W2) i anslutning till järnvägsbron angivet för att möjliggöra byggnation av öppningsbar bro är acceptabelt. I dialog med Trafikverket och kommunen har olika lägen för en framtida gång och cykelbro diskuterats och detta läge ger minimal påverkan för sjötrafiken. En öppningsbar bro för gång- och cykeltrafik i detta läge, i direkt anslutning till järnvägsbron, kommer medföra att båda dessa broar ur sjötrafikens perspektiv kommer att betraktas som en bro. De kommer öppnas gemensamt och medför därför inte några ökade väntetider för sjötrafiken.

Sjöfartsverket ser att vattenområde i anslutning till ny placering av Kustbevakningens verksamhet måste utökas till att omfatta dagens strandlinje och del av landområdet. Att bygga ny kaj för Kustbevakningens fartyg i dagens strandlinje, som plankartan ger stöd för, kommer medföra att fartygen förtöjs för nära farleden, i stort sett i farledskanten. Vilket medför negativ påverkan på farled och sjösäkerhet. Det är även olämpligt att förtöja större fartyg så nära farled och fartygstrafik då kraftiga sug- och tryckkrafter uppstår i vattenmassan då handelsfartyg passerar vilket leder till påfrestningar för förtöjt fartyg. Denna påverkan finns även om kajen flyttas in men liknar då dagens situation där Kustbevakningens fartyg ligger förtöjda i södra änden av hamnkajen. En ny kaj för Kustbevakningen behöver flyttas in till att ligga i samma linje som dagens kaj och kan inte placeras närmare farleden. Plankartan behöver ge möjlighet att placera kaj i nuvarande landområde. När ny kaj för Kustbevakningen anläggs i linje med dagens kaj behöver även landområdet med det nuvarande färjeläget tas bort för att ge bra förutsättningar för tilläggning/avgång från kajen. Det innebär att strandlinjen flyttas mellan 8 till 12 meter österut. Ursprungligt område W1 och yttre del av område 2 ska anges endast som vattenområde (kanalverksamhet eller farled), dvs inte tillåta byggnation av kaj.

Sjöfartsverket instämmer inte i att planförslaget i sin nuvarande form inte har någon negativ påverkan på riksintresse för kommunikationer – sjöfart, som anges på sida 42. Detta till följd av vad som ovan angivits rörande område för kaj för Kustbevakningens fartyg. Planen måste medge att Kustbevakningens nya kaj kan placeras längre från farleden för att säkerställa farledsfunktionen.
På sida 41, sista stycket, anges att nytt ledverk som väntläge ska placeras cirka 3 meter utanför nuvarande kaj. Något sådant exakt läge är inte bestämt. Farledsytan är preciserad och rimligtvis behöver ett ledverk placeras utanför farledsytan, dvs ungefär i dagens kajlinje.
Sjöfartsverket ser att sista meningen i stycket ska strykas.

Kommentar

Kommunen har tagit fram en lokaliseringsstudie som redogör för de alternativa placeringar för Kustbevakningen som studerats inför valet av den i detaljplanen föreslagna lokaliseringen. Denna sändes till Sjöfartsverket för synpunkter. Sjöfartsverket står fast vid att en kaj i föreslaget läge ger negativ påverkan på riksintresset för sjöfarten. Kajlinjen flyttas därför in så långt att den ligger i den befintliga kajens förlängda linje vilket är i enlighet med Sjöfartsverkets krav.

I riksintressepreciseringen anges att det preciserade området (Precisering av riksintresse för del av farled nr. 955 i Vänersborgs kommun) innefattar yta som krävs med hänsyn tagen till trafikering i farleden, bogserbåtshantering, förtöjning vid väntkaj och lotsverksamhet. Genom iordningställande av en ny kaj kommer vattenvolymen att öka lite i Trafikkanalen vilket kan påverka fartygens rörelsemönster något i samband med att vattentrycket förändras. Denna förändring bedöms som ytterst marginell. Med stöd av detta bedöms inte riksintresset att påverkas.

Kommunen anser inte att det är lämpligt att ta bort det befintliga färjeläget då det utgör en ytterst viktig samhällsfunktion. Kommunen har diskuterat den nya kajen med Kustbevakningen som inte ser att det blir ett stort problem att färjeläget ligger kvar.

Räddningstjänsten Fyrbodal, daterat 2026-01-30

Räddningstjänsten Fyrbodal har tagit del av granskningshandlingar gällande detaljplan för Södra Sanden, del 1.
Enligt riskutredningen med avseende på farligt gods ska ventilationen på byggnader inom ett avstånd på **70** meter från Vassbottenleden/Dalbobron och Älvsborgsbanan placeras högt upp på byggnaden eller på tak. I plankartan finns en bestämmelse, b5, att byggnader inom ett avstånd på 30 meter från Vassbottenleden ska ha ventilation högt upp på väggen eller på taket.
Räddningstjänstens framkomlighet till byggnader ska säkerställas även vid översvämning. Avstånd mellan uppställningsplats och angreppspunkt får inte överstiga 50 meter förutsatt att utrymning kan ske utan hjälp av räddningstjänstens stegutrustning.

Kommentar

Planbestämmelsen gällande ventilation ändras.

Vattenfall Eldistribution, daterat 2026-01-21

Vattenfall Eldistribution är nöjda med att befintlig nätstation i södra delen, mot järnvägen, avsätts som teknisk anläggning transformatorstation. Det konstateras att den andra befintliga nätstationen inte längre ingår i planområdet. I samrådet angav Vattenfall att det fanns behov av att placera en ny transformatorstation i den östra delen. Det är inte längre aktuellt varför användningen transformatorstation kan tas bort från byggrätten i korsningen Vassbottenleden – Industrigatan.

Kommentar

Användningen transformatorstation tillsammans med parkering i östra delen ligger kvar för framtida eventuella behov då elektrifieringen av samhället fortsatt pågår.

Kommunstyrelsen, daterat 2026-01-28

Kommunstyrelsen konstaterar att den del av detaljplanen som nu är på granskning krävs för ett antal viktiga förändringar. Framför allt behöver den vara på plats för att Trafikverket ska kunna genomföra arbetet med ny tågperrong. Då kommer kommunen att behöva ytor för att ersätta pendelparkeringen som behöver flyttas. Den underlättar även för Trafikverkets kommande anläggning av gång- och cykelbro över Trafikkanalen samt flytt av Kustbevakningen. Vidare ger detaljplanen förutsättningar för kommunen att arbeta långsiktigt med en gatustruktur för området som möjliggör framtida bebyggelseutveckling.

När arbetet med att utveckla områdets kvartersmark återupptas behövs en förnyad diskussion kring gestaltningsarbetet med fokus på att skapa en välfungerande innerstadsmiljö.
Kommunstyrelsens funderingar kring bussdepån besvaras i samrådsredogörelsen med att inlösen av gatumark på nuvarande bussdepåområde bör invänta nästa trafikavtal med start 2033, då en ny bussdepå med annan lokalisering ska finnas på plats. Det är av stor vikt att samhällsfunktionen bussdepå finns i fungerande utformning i kommunen, därför är det viktigt att genomförandet av detaljplanen samordnas med flytt av depån.
I den del av planen som nu granskas ligger bland annat en yta avsatt för markparkering, som i helhetsvisionen varit tänkt som park. Parkeringsfunktion ska här ses som tillfällig i väntan på en mer långsiktig helhetslösning i framtiden.

Kommunstyrelsen anser att hänsyn till en framtida ersättning för nuvarande Dalbobron behöver beaktas i det fortsatta arbetet för utveckling av området.
Kvartersmarken för sjöräddning (V1) är uppdelad i två ytor med olika nockhöjd angiven. Kommunstyrelsen ser inte anledningen till att nockhöjden skiljer sig åt mellan ytorna.

Kommentar

Nockhöjden sätts till + 60 meter, lika för båda byggrätterna i norr. Det ger tillräckligt utrymme för den byggnad som Kustbevakningen behöver och skulle kanske även förenkla framtida placering av en ersättare till nuvarande Dalbobron.

Samhällsbyggnadsförvaltningen, daterat 2026-01-15

Samhällsbyggnadsförvaltningen ser behov av ett utökat område för W_1 och V_1 för att säkerställa skyddsanläggning i form av påseglingsskydd för bropelare.
Vidare påtalar man att avgränsningen av gatumarken i inre delen av Industrigatan kan försvåra driften i framtiden.

Kommentar

Planområdesgränsen flyttas 3 meter norrut för att inrymma ett integrerat påseglingsskydd inom området för kajplats W_1. Bryggan till bropelaren behöver byggas om i den delen som ansluter till planområdet.

Avgränsningen av Industrigatan följer fastighetsgränsen och går inte in på Fregatten 12 för att inte beröra fler fastigheter än nödvändigt i det här planärendet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden, daterat 2026-01-23

Vad gäller dagvatten har det uppstått nya förutsättningar och frågeställningar. Jämfört med samrådsförslaget är det nya planområdet minskat till att i huvudsak omfatta vägnät och mindre kvartersmarksområden för parkering och verksamheter för samhällsfunktioner. Det nya planområdet är flikigt och skjuter in i det ursprungliga planförslaget. Nämnden menar att områdena i det gamla och nya planförslaget hänger ihop vad gäller dagvattenflöden och skyfallshantering. Det gjordes en dagvattenutredning för hela Södra Sanden år 2022. Där beskrivs de generella dagvattenflödena genom området. Denna beskrivning har utelämnats i den uppdaterade dagvattenutredningen från 2025, som endast omfattar utredning för det nya detaljplaneförslaget. Det framgår inte på ett tydligt sätt om dagvattenutredningarna ska läsas var för sig eller om de ska komplettera varandra och i så fall på vilket sätt de ska läsas så att det är möjligt att få förståelse för hela dagvatten-och skyfallssituationen. Nämnden menar att man behöver beakta hur dagvattenflöden inom hela det ursprungliga planområdet påverkar det föreliggande och vice versa. I planbeskrivningen bör det finnas en beskrivning av vilka slutsatser man dragit av de båda dagvattenutredningarna.

I planbestämmelse a_2 och a_3 anges att sanering ska ske i nivå till framberäknade platsspecifika riktvärden. Framtagna platsspecifika riktvärden är inte beräknade för alla undersökta ämnen. För dessa ämnen kommer andra åtgärdsmål att behöva användas, till exempel Naturvårdsverkets generella riktvärden om Känslig eller Mindre Känslig Markanvändning. Nämnden föreslår att planbestämmelsen formuleras om till att avhjälpandeåtgärder behöver vidtas till nivå för planerad markanvändning. På så vis är man inte fastlåst vid ett visst specifikt värde.

Kommentar

Planarbetet berör i nuläget inte så mycket kvartersmark utan främst gatustruktur. För skyfall och dagvatten blir det inte så stor förändring gentemot dagens förhållanden att en helhetslösning kan skapas för området. Bedömningen är ändå att förhållandena kommer bli bättre genom att det dagvatten som landar på den mark som ingår i planområdet tas om hand genom fördröjning och rening inom gatumarken. Till det nu aktuella planområdet gäller dagvattenutredningen som togs fram 2025 och den ska läsas fristående från den utredning som togs fram för det större området.

Planbestämmelserna om sanering ändras till: Startbesked får inte ges för parkering/nybyggnation förrän föroreningar har avhjälpts till nivå som medger planerad markanvändning.

Peab för Galeasen 1, daterat 2026-01-26

Peab som fastighetsägare till Galeasen 1 önskar att Vassbottenleden utformas som en gata med kantstensparkering som stödjer kvarterets framtida utveckling, att träd och växtlighet varvas med kantstensparkeringen för en mer omhändertagen, trygg och stadsmässig utformning samt att grönska som skiljer körbana från gång- och cykelväg även kan hantera dagvatten.

Kommentar

Vassbottenleden planeras för att kunna göras om till en huvudgata med mer gröna inslag där dagvatten kan hanteras. Avsikten är inte att det ska inrymmas gatuparkering längs Vassbottenleden.

Ställningstaganden

- Planbeskrivningen förtydligas gällande de ingående fastigheterna och hur de påverkas av planen.
- Plankartan kompletteras med förtydligande bilder gällande de smala områdena vid värmeverket och kvarteret Galeasen.
- Grundkartan kompletteras med officialservitut.
- De geotekniska utredningarna arbetas om.
- Parkmarken i anslutning till Gamla hamnkanalen kompletteras med en egenskapsbestämmelse om att marken inte får belastas.
- W_2 och W_3 formuleras om till Vattenområde för broar
- Egenskapsgräns läggs in som avgränsar markreservatet mot den öppningsbara järnvägsbron
- Nockhöjden sätts till + 60 meter, lika för båda byggrätterna i norr.
- Användningsgränsen för ny kaj dras in för stt ligga i linje med befintlig kaj.
- Planområdesgränsen flyttas 3 meter norrut för att inrymma ett integrerat påseglingsskydd.
- Bestämmelserna a_2 och a_3 formuleras om till Startbesked får inte ges för parkering/nybyggnation förrän föroreningar har avhjälpts till nivå som medger planerad markanvändning.

Den fortsatta planprocessen

Miljö- och byggnadsförvaltningen överlämnar detaljplaneförslaget till kommunfullmäktige för antagande enligt 5 kap 27 § plan- och bygglagen.

MILJÖ- OCH BYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Anette Klang
Planarkitekt