

BESTÄMMELSER till

Förslag till ändring i, utvidgning och upphävande
av del av dels stadsplanen för Kinna samhälle,
dels byggnadsplanen för Brättingstorp, Örby socken.

RIKSVÄG 41 I NY STRÄCKNING GENOM KINNA SAMHÄLLE

(områdena Risäng, Kinnaborg,
Häggådalen och Hede gård)
i Marks kommun, Älvsborgs län

§ 1 PLANOMRÅDETS ANVÄNDNING

Mom 1 Byggnadskvarter

a) Bostäder

Med B betecknat område får användas endast
för bostadsändamål.

b) Handel

Med H betecknat område får användas endast
för handelsändamål.

c) Industri

Med J betecknat område får användas endast
för industriändamål.

d) Småindustri

Med Jm betecknat område får användas endast
för småindustriändamål av sådan beskaffenhet
att närboende ej vållas olägenheter med
hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och
trevnad.

e) Garage

Med G betecknat område får användas endast
för garageändamål.

Mom 2 Specialområden

a) Gatutrafik

Med Ta betecknat område får användas endast
för gatutrafik och därmed samhörigt ändamål.
Med s betecknad del härav skall hållas
tillgänglig för anordningar till skydd
mot trafikbuller.

b) Parkering

Med Tp betecknat område får användas endast
för parkeringsändamål.

- c) Järnväg
Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.
- d) Fritidsområde
Med Ra betecknat område får användas endast som fritidsområde och därmed samhörigt ändamål.
- e) Golfbana
Med Rg betecknat område får användas endast för golfbana och därmed samhörigt ändamål.
- f) Begravningsplats
Med K betecknat område får användas endast för kyrkligt ändamål och för begravningsändamål.
- g) Transformatorstation
Med Es betecknat område får användas endast för transformatorstation och därmed samhörigt ändamål.
- h) Vattenområde
Med V betecknat område skall utgöra vattenområde som inte får fyllas ut eller byggas över i annan mån än vad som erfordras för broar.

§ 2 MARK SOM INTE ELLER I ENDAST MINDRE OMFATTNING FÅR BEBYGGAS

Mom 1 Mark som inte får bebyggas

Med punktprickning betecknad mark får inte bebyggas.

Mom 2 Skyddsbälte

Med pl och punktprickning betecknad del av kvartermark eller specialområde skall anordnas som planterat skyddsområde och får inte bebyggas eller användas för upplag eller parkering.

§ 3 SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN
FÖR ALLMÄN TRAFIK OCH FÖR ALLMÄNNA LEDNINGAR

Mom 1 Mark tillgänglig för allmän gångtrafik

- a) Inom med x betecknad del av byggnadskvarter får inte vidtas anordningar som hindrar att området används för allmän gångtrafik.
- b) Inom med x betecknad del av vattenområde får bro för allmän gångtrafik anordnas.

Mom 2 Mark tillgänglig för allmän gatutrafik

- a) Med z betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gatutrafik.
- b) Inom med z betecknad del av vattenområde får bro för allmän gatutrafik anordnas.

Mom 3 Ledningsområden

- a) På med u betecknad mark får inte vidtas anordningar som hindrar framdragande och underhåll av underjordiska allmänna ledningar.
- b) Inom med el betecknad del av byggnadskvarter eller specialområde får inte vidtas anordningar som hindrar framdragande och underhåll av högspänningsledningar.

Mom 4 Skyddszon för spårområde

Med tj betecknad del av byggnadskvarter skall utgöra skyddszon för järnvägsspår.

Undantaget enl.
länsstyrelsens beslut
1987-03-20.

11 utgåvor

• enligt KS 1986-11-24

§ 440 osh

• KF 1986-12-16

§ 264

§ 4 SÄRSKILDA GEOTEKNISKA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE
MARKBELASTNING OCH MARKSTABILITET

Inom med ge betecknat område gäller särskilda geotekniska föreskrifter för markbelastning (belastningsfria zoner och maximal belastning)/samt stabilitetsförbättrande åtgärder (erosionsskydd och motfyllning) i enlighet med till planen hörande geotekniskt utlåtande./

§ 5 BYGGNADSSÄTT

Mom 1 Fristående hus

Med F betecknat område får bebyggas endast med hus som uppförs fristående.

Mom 2 Fristående eller kopplade hus

På med Ö betecknat område skall byggnader uppföras fristående eller två och två med varandra sammanbyggda i gemensam tomtgräns.

§ 6 BYGGNADS UTFORMNING

Mom 1 Antal våningar

På med romersk siffra betecknat område får byggnad uppföras med högst det antal våningar som siffrans talvärde anger.

§ 7 BYGGNADS HÖJD

På med siffror i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffrornas talvärde anger.

§ 8 UTFARTSFÖRBUD

Utfart får inte anordnas över områdesgräns som även betecknats med ofyllda cirkclar.

§ 9 OMRÅDE INOM VILKET STADSPLAN OCH BYGGNADSPÅN SKALL UPPHÖRA ATT GÄLLA

Med linjestreckning betecknad del av fastställd stadsplan och byggnadsplan skall upphöra att gälla.

Göteborg 1986-11-19
VBB AB Göteborgskontoret

Harald Sterner

Viveka Ramstedt

Tillhör kommunfullmäktiges i Marks
kommun beslut 1986-12-16, § 264

Kjell Hugoson KMF:s ordf

S61/079/
HST/UT/UML



Förslag till ändring i, utvidgning
och upphävande av del av dels
stadsplanen för Kinna samhälle
dels byggnadsplanen för
Brättingtorp, Örby socken,

RIKSVÄG 41 I NY STRÄCKNING GENOM KINNA SAMHÄLLE

(områdena Risäng, Kinnaborg,
Häggådalen och Hede gård)
i Marks kommun, Älvsborgs län

BESKRIVNING OCH BESTÄMMELSER

VBB

1986-03-11

REVIDERAD 1986-11-19

(OBS. rev ex undantag)

Reviderad 1986-11-19
1986-03-11
L6832
Mark Rv 41 spl

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

0.	PLANDOKUMENT	
A.	BESKRIVNING	
1.	BAKGRUND	1
2.	PLANARBETETS ORGANISATION	3
3.	TIDPLAN	3
4.	PLANERINGSPROBLEM OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	4
4.1	Allmänt	4
4.2	Hede	4
4.3	Häggådalen	5
4.4	Området mellan Kinnasand och Strandäng	7
4.5	Strandäng-Risäng	9
4.6	Haga gård-Stommen-Höga Kulle	9
4.7	Gång- och cykelvägsystem	10
4.8	Ledningsnät och skyddsrumspan	11
4.9	Natur- och kulturvård	12
5.	PLANFÖRSLAG	14
5.1	Allmänt	14
5.2	Hede trafikplats	14
5.3	Hede gård	15
5.4	Häggådalen	17
5.5	Kinnasand	21
5.6	Golfbanan och Kinnaborgs forn- lämning	22
5.7	Ravinområdet norr om Rv 41 samt kapellet	24
5.8	Ledningssystem och skyddsrumspan	26
5.9	Vägtrafikbuller	27
5.10	Geoteknik	27
5.11	Strandskydd	28
5.12	Plankarta	28
6.	LANDSKAPSUTFORMNING	28
7.	SAMRÅD	28
8.	GENOMFÖRANDEBESKRIVNING	29
B.	BESTÄMMELSER	

0. PLANDOKUMENT

Till planförslaget hörande handlingar:

Beskrivning och bestämmelser med bilagor (denna handling).

Plankarta i skala 1:1000.

Illustrationskarta i skala 1:1000.

Genomförandebeskrivning med bilagor.

Principförslag till va-system.

Geoteknisk utredning 1986-03-24 med tillhörande ritning G112.

Markägarförteckning.

Reviderad 1986-11-19
1986-03-11
L6832
Mark Rv 41 spl

BESKRIVNING av

Förslag till ändring i och utvidgning och upphävande av, dels stadsplanen för Kinna samhälle, dels byggnadsplanen för Brättingtorp, Örby socken.

RIKSVÄG 41 I NY STRÄCKNING GENOM KINNA SAMHÄLLE

(områdena Risäng, Kinnaborg,
Häggådalen och Hede gård)
i Marks kommun, Älvsborgs län

1. BAKGRUND

Riksväg 41 (Rv 41), Varberg-Borås, följer idag Viskans dalgång och går genom bostads-, service- och industriområdena i bl a tätorterna Horred, Björketorp, Skene, Kinna, Viskafors och Rydboholm.

Framkomligheten är begränsad för trafiken genom tätorterna. Buller, avgaser, vibrationer stör omgivande miljö och måste åtgärdas. Vägens plan- och profilstandard på delen Berghem-Borås är låg med undantag av en ca 3 km lång sträcka mellan Rydboholm och Borås.

I nu gällande flerårsplan för länets vägnät förutsätts en omfattande nybyggnad av Rv 41 på sträckan Berghem-Borås. Nybyggnaden beräknas vara klar 1992. Vägen planeras med vägbredden 9,0 m (typsektion: vägren 0,75 m + körbana 7,5 m + vägren 0,75 m) från Berghem till framtida anslutning av länsväg 156 (Göteborgsvägen) och därifrån till Borås med vägbredden 13 m (typsektion 2,75 m + 7,5 m + 2,75 m). Referenshastigheten - den hastighet som används för konstruktion av vägens geometri - är satt till 110 km/tim. Den skyltade hastigheten kommer att bli 90 km/tim.

Vägombyggnaden startade 1983 med delen Fagersberg-Borås, därefter följer delen förbifart Kinnarumma, delen Kinna-Fritsla och delen Berghem-Kinna.

För delen Kinna-Fritsla beräknas för närvarande byggstart i augusti 1987 och för delen Berghem-Kinna under år 1989.

Arbetsplanen för delen Kinna-Fritsla är fastställd.

Utredningsplan Berghem-Kinna 1984-09-28 innehåller alternativa förslag till sträckning Forshall-Kinna över Hede respektive Näs.

Marks kommunfullmäktige förordade 1984-06-26 "Näsalternativet" med 26 röster mot 25.

Vid länsstyrelsens behandling 1984-10-15 av utredningsplanen beslöts mot bakgrund av en samlad bedömning av alla påvisade effekter, att "Hedealternativet" skall ligga till grund för detaljprojekteringen.

Den väglinje för delen Berghem-Kinna som således skall ligga till grund för erforderligt stadsplanearbete och vägens arbetsplan och detaljprojektering ansluter till befintlig Rv 41 omedelbart söder om dess korsning med vägen från Lekvad och följer därefter järnvägens södra sida norrut till Viskadal och korsning med befintlig väg till Berghem och Haby. Vägen går vidare mot nordöst i sydlig sträckning mellan Furusäter och Hedhem, korsar Viskan och jordbruksområdena på Viskans sydsida (Persgården, Larsagården, Haby gård) samt länsväg 156 i framtida förlängning från Varbergsvägen; går förbi Häven och Skene reningsverk, genom Haby grustag och Haby trafikplats där länsväg 156 ansluter och österut i jordbruksmarkernas nordliga delar förbi Forshall, vidare åt nordöst i en linje söder om Viskan och Häggån till Hede trafikplats från vilken nya vägar ansluter i öster till Hedevägen och eventuellt i en framtid till Karlshedsleden och i väster till Näsgatan och Industrigatan. Från Hede trafikplats sträcker vägen vidare norrut väster om Hede gård via bro över Häggån fram till Häggådalens trafikplats där gamla Rv 41 och Lyddevägen ansluts, följer därifrån järnvägen mot nordväst, går norr om golfbanan och Häggån, söder om kapellet, korsar Häggån vid Strandäng och går norr om Haga gård och ansluter till delen Kinna-Fritsla i dalgången norr om Höga Kulle. På sträckan Haga gård-Höga Kulle ansluts norra infartsvägen till Kinna tätort.

Vägsträckningen berör tätbebyggelseområden i en sådan omfattning att stadsplan för främst delen genom Kinna tätort krävs för att vägprojektet skall kunna genomföras.

Arbetsplan för vägsträckan Berghem-Kinna har utarbetats parallellt med stadsplanen.

2. PLANARBETETS ORGANISATION

Marks kommunstyrelse tillsatte 1984-10-02 en projektorganisation för stadsplanearbetet för riksväg 41, Berghem-Kinna.

Ledamöterna i kommunstyrelsens arbetsutskott samt byggnadsnämndens ordförande och 1:e vice ordförande utgör ledningsgrupp.

Fastighetschefen, gatuchefen, planeringssekreteraren och stadsarkitekten samt projektadministratör och plankonsult utgör projektgrupp med stadsarkitekten som projektledare.

Byggnadsnämnden har anlitat VBB AB som konsult för planarbetet.

Vägverket kallas till regelbundna samråd med projektgruppen för samordning av arbetet med stadsplan och arbetsplan.

3. TIDPLAN

Anläggningsarbetena för delen Berghem-Kinna planeras i tidplanen för Rv 41-projektet att starta under 1989 för att erhålla kontinuitet i byggandet.

Erforderliga stadsplaner, arbetsplaner och detaljprojekteringar måste färdigställas i så god tid före anläggningsstart att störningar i den formella beslutsprocessen genom t ex överklaganden kan behandlas. Vägverket önskar därvid att fastställd arbetsplan skall föreligga ett år före anläggningsstart vilket medfört att förslag till stadsplan och arbetsplan ställs ut med början i april 1986.

Byggnadsnämnden beslöt 1986-03-19 att det av VBB upprättade förslaget till stadsplan för Rv 41 i ny sträckning genom Kinna samhälle skall ställas ut under april månad 1986 i enlighet med 17 § BS.

4. PLANERINGSPROBLEM OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

4.1 Allmänt

Planarbetet för Rv 41 har omfattat funktions-, markanvändnings- och miljöförändringar som föranleds av:

- . själva vägen och dess anslutningar till befintligt vägnät.
- . att det nya vägsystemet ändrar förutsättningar-
na för utnyttjandet av områdena i dess närhet.
- . akuta anspråk i områden som gränsar till vägen
och som naturligt kan behandlas i samband med
vägprojektet.

Därtill förutsätter vägprojektet att planer som är inaktuella, oexploaterade och belagda med byggnadsförbud och som berörs av vägprojektet upphävs i lämplig omfattning.

4.2 Hede

Väglinjen möter från sydväst, efter att ha korsat gränsen mellan Örby och Kinna samhälle, Hede trafikplats på Hede gårds jordbruksområden. Vägområdet går genom avstyckningsplan för Hede (32-09-15).*) Byggnadsförbud råder. Vägarnas och trafikplatsens läge i dalsidan kräver omsorgsfulla plan- och profilstudier med hänsyn till landskapsbilden som ur natur- och kulturvårdssynpunkt har högt värde. Anspråk på mark för bensinstation och världshus med anslutning till trafikplatsen har anmälts från ett bensinbolag. Viskans Kraft redovisar i området nya linjer för framtida 130 och 40 kV ledningar från Kungsfors kraftstation över Hedeborg och vidare österut mot Svenljunga. Anspråk på markutnyttjandet i anslutning till trafikplatsen diskuteras i arbetet med revideringen av områdesplanen för Kinna. Tills vidare förutsätts utnyttjande för jordbruk.

Jordbruksmarken norr om trafikplatsen täcks till hälften närmast Häggådalens in av stadsplanen för Kinna municipalsamhälle (42-04-17). Planen redovisar utnyttjande för boende men är inaktuell. Vägen skär igenom planområdet fram till föreslagna bro över Häggån.

*) Angivna tidsdateringar för gällande planer avser fastställensedatum.

4.3 Häggådalens

Häggådalens trafikplats påverkar organisationen av Almedahls fabriksområde och tillfartsförhållanden, befintlig bebyggelse utmed Lyddevägen, bostadsbebyggelsen vid Ringvägen och Rönnsbackagatan, markerna mellan Häggån och bebyggelsen samt SJs stationsområde och värdefull vegetation. Stadsplanen för Kinna municipalsamhälle (42-04-17), för Kinna köping, Häggådalens 1 (68-03-21), för Rv 41 genom Kinna (77-11-29) och för Kinnamark (71-11-08) berörs.

Genom trafikplatsens utformning kommer flera av fastigheterna utmed Lyddevägen att rivas och den mark och bebyggelse som lämnas kvar får ett ändrat användningssätt. Med hänsyn till läget utmed Rv 41 bör i detta område kunna tillåtas serviceverksamhet och handel.

Omfattningen av förändringar och rivningar är delvis beroende av vilka konstbyggnader och bullerskydd som kan genomföras med hänsyn till kostnaden för åtgärder och intrång.

Användningen av de fria markarealerna väster om Almedahls fabriksområde och söder om den nya vägsträckningen måste omprövas. Större delen kan lämpligen utnyttjas för Almedahls omedelbara och framtida utrymme för rationell tomtdisposition och expansion. Markområdena ägs av Almedahl och arrenderas ut till jordbruk. Närmast Häggån bör enligt områdesplanen mark reserveras för parkstråk.

Ludvig Svenssons fabriksområde Kinnamark nås idag från Rv 41 via Bangatan med brant lutning och plankorsning med järnvägen. En katastrofväg är kopplad via Ringvägen till Lyddevägen.

En ny tillfart från Häggådalens trafikplats bör på sikt ersätta Bangatan för externa transporter. Denna tillfart bör läggas söder om Ringvägens bostadsområde som kopplas till tillfarten. I anslutning till denna måste förslag till markanvändningen i området mellan nya Rv 41 och Rönnsbackagatan prövas. I detta område kan småindustri och serviceverksamhet vara tänkbar. Dock ej bensinstation eller annan liknande verksamhet som alstrar mycket trafik och stör bostadsområdet norr om.

SJs stationsområde söder om stamlinjen innehåller frilastspår. Området nås med långtradartransporter från Lyddevägen. Utformningen av frilastningen i Kinna-Skene har studerats i en särskild utredning som förordar en koncentration av frilastningen

till ett område väster om Esselte-Well AB i Assbergs industriområde. Frilastspårområdet vid Kinna station kan disponeras för annat ändamål efter flyttningen till Assberg.

Kommunens alternativa planer på att förlägga bussterminal mellan nuvarande Rv 41 och stamspåret omedelbart väster om Kinna stationsbyggnad medför att sticklastspår i detta område måste tas bort och därmed lastfunktionen.

Järnvägslinjen Varberg-Borås kommer att ingå i riksnätet vilket medför en standardhöjning som kräver ombyggnader och nybyggnader av spåren på Kinna station.

Nuvarande plankorsning med järnvägen väster om Kinna stationsbangård förutsätts ligga kvar i det nya trafiksystemet.

Kinnasand har framställt önskemål om att förvärva industrimarkområdet i åslingan nordöst om fabriksbyggnaden för att ge plats till en omläggning och utveckling av produktionen och därvid kunna nå fabriken norra sida med tunga transporter. Marken utnyttjas idag som övningsfält för Marks golfklubb. Kommunen äger marken. För att kunna utnyttja den på bästa sätt föreslår företaget att ån grävs om mellan åkrökarna och att slingan fylls igen.

En översiktlig utredning utförd av Göteborgs Förorter beskriver på vilket sätt och till vilken kostnad åomgrävningen kan genomföras. Åomgrävningens läge och inverkan på Rv 41 skall prövas av vägförvaltningen och studeras i planarbetet, särskilt med hänsyn till geotekniska förhållanden och naturvård.

Kinnasand äger ett markområde öster om fabriksområdet som Marks golfklubb arrenderar av företaget. Med hänsyn till fabriken yttre miljöförhållanden och behov av utbyggnadsytor i framtiden är den västra delen av arrandemarken en viktig industrimarksresurs. Denna del utnyttjas av golfklubben för tillfart till parkering, klubbhus, "puttgreener" och förråd, den östra för utslagsplats för hål 1 och green för hål 18.

Vägskalet mellan Hedevägen och Lyddevägen skall i framtiden läggas om med Lyddevägen genomgående.

Bron över Häggån är i dåligt skick och Lyddevägens plan och profilstandard i detta avsnitt låg med hänsyn till dess funktion som huvudgata i tätortens trafiksystem.

4.4 Området mellan Kinnasand och Strandäng

Genom den nya sträckningen av Rv 41 söder om kapellet kommer vägen att bryta igenom åsen mellan kapellet och Kinnaborg. För att säkra stabiliteten i slänten mot kapellet krävs, enligt utredningsplanen, sådant utrymme för vägens slänter att åslingan sydväst om kapellet måste fyllas igen och ån grävas om i ett läge ca 300 m väster om kapellet och tvärs genom golfbanan till åslingans södra del.

Åomgrävningen blir ett vattenhinder för golfbanans hål 2 och 18. Detta ökar banans svårighetsgrad, vilket kan vara en fördel och utmaning för skickliga spelare men en nackdel för de mindre rutinerade spelarna och nybörjarna, vilka är i flertal.

Området runt greenen för hål 17 berörs av vägslänt och igenfyllnaden av ån. Spelbarheten förändras inte.

Bevattningsanläggningen och broförbindelsen i det av åomgrävningen berörda området måste läggas om.

Därtill är åomgrävningen inte önskvärd ur naturvårdssynpunkt.

Mot bakgrund av intrången i golfbanan vid Kinnasand och vid åomgrävningen har Marks golfklubb ställt anspråk på ersättningsområden för de funktioner som går förlorade och angett två alternativ dels Lyddeområdet (A) sydöst om Lydde gård på båda sidor om Brättingstorpssvägen med framtida utvidgning (B) åt nordväst och söder, dels Risäng-Strandäng (C) och åkermarken väster om bebyggelsen utmed Risängsvägen.

Lyddeområdet är i kommunens planering avsatt för boende och service och kommer att stympas som fungerande bostadsenkla om golfklubbens anspråk skall förverkligas i detta område.

Området är med hänsyn till tätortens planerade utbyggnadsstruktur (områdesplanen för Kinna) inte lämpligt som golfbana. Områdesplanen reserverar Risäng-Strandäng för golfbaneändamål.

Planarbetet skall inriktas på att söka lösningar på åomgrävningen som ger minsta intrång i golfbana och natur samt utrymme för övningsområde, klubbhus med parkering, förråd och garage för material och servicemaskiner i Risäng-Strandängsområdet.

Mellan vägområdet för Rv 41, järnvägen och Kinnaborgsvägen ligger ett ravinområde med några fastig-

heter med bostäder intill järnvägen vid Brunnsgatan 3 och 5, störda av både järnväg och Rv 41. Planen måste ta ställning till den framtida markanvändningen i området.

Platån i norr utmed järnvägen utnyttjas idag för byggnadsentreprenadverksamhet och rymmer ett bostadshus och flera förråd och utelager. Verksamheten är ett skräpigt inslag i ravinmiljön och störande för begravningsplatsen som ligger bakom kapellet.

Platån ligger högt och från den har man utsikt åt söder över golfbanan och Lydde-Vallåsområdena. I planarbetet bör provas om inte platån lämpar sig bättre för boende eller minneslund knuten till begravningsplats och kapell.

Utmed Kinnaborgsvägen ligger 5 st bostadshus av varierande standard och storlek. Det sydligaste ligger nära ravinkanten och den framtida vägs slänten i ett utsatt läge för buller och konkurrerar med kapellet i landskapsbilden. Det nordligaste ligger osäkert i den branta ravinsidan vid en sträcka på Kinnaborgsvägen från vilken man kan få utsikt över ravin och ålandskapet mot Kinnasand-Häggådalen.

Skärningen genom åsen söder om kapellet kommer att göra intrång på den parkeringsplats som tillhör kapellet. Skärningen kommer också att påverka kapellområdets geotekniska och hydrogeologiska förhållanden med risk för grundvattensänkning och sättningar. Dessa omständigheter skall studeras särskilt.

Tillgängligheten från Kinnaborgsvägen till Kinnaborgs fornminnesområde bryts av Rv 41. Annan förbindelse skall studeras.

Rv 41:s sträckning söder om kapellet öppnar möjligheten att utöka begravningsplatsen åt norr över det tidigare i Slättängsplanen utlagda reservatet för Rv 41 i nordligt läge.

Västra delen av området mellan Kinnasand och Häggån vid Strandäng omfattas av 42 års stadsplan för Kinna municipalsamhälle medan utomplansbestämmelser gäller för den östra delen fram till Kinnaborgsvägen där stadsplan för Slättäng (80-10-03) omfattande kapell, begravningsplats och sjukhem tar vid. I söder gränsar golfbanan till förslag till stadsplan för Lydde (85-09-18), i öster till byggnadsplanen för Brättingstorp (63-04-29), i norr till stadsplanen för Aspäng (64-12-10). Kinnaborgshalvön söder om kapellet är skyddad

genom länstyrelseförordnande 60-03-19 med stöd av fornminneslagen.

Kommunen äger större delen av området mellan Kinnasand och Strandäng undantaget bostadsfastigheterna och begravningsplatsen med kapellet.

4.5 Strandäng-Risäng

Efter den kraftiga skärningen i åsen söder om kapellet sträcker Rv 41 via bro över Häggån mot Höga kulle, krossar gården Strandäng och skär i strandkullarna utmed Häggån och genom Risängsallén norr om Haga gård.

Det kuperade jordbruksområdet söder om vägområdet för Rv 41 mellan Häggån och Risängsvägens bebyggelse och till Lyddevägen utgör i områdesplaneringen utvecklingsområde för golfklubbens verksamhet.

Den plana delen av området närmast Lyddevägen har till viss del föreslagits som parkeringsområde för industrin (Textura numera i Kinnasands ägo) söder om vägen. Detta område är samtidigt ett tänkbart entréområde till golfklubbens anläggningar. En annan entrémöjlighet utgör Strandängsvägen.

Golfklubbens övningsområdesanspråk omfattar en stympad triangelyta med basen ca 200 m bred, höjden ca 200 och toppen ca 100 m bred med plats för utslagsplatser.

För området, undantaget delar av Strandäng och Haga gård, gäller byggnadsplanen för Brättingstorp (63-04-23). Sydväst om Textura på Brättingstorp Eriksgården 4:27 ligger en kommunal grundvattentäkt vars skyddsområde sträcker sig norrut över Risängsområdet till Strandängsvägen. Större delen av det aktuella Strandängs-Risängsområdet är i kommunens ägo.

4.6 Haga gård-Stommen-Höga Kulle

Arbetsplanen för sträckningen Kinna-Fritsla redovisar att anslutning mellan väg 634 och Rv 41 i slutligt läge söder om sjukhem och kapell skall utgå från en punkt norr om Höga kulle och därefter följa den s k norra vägsträckningen till anslutning till väg 634 före dess korsning med järnvägen norr om Stommens gård. Den föreslagna länken skall under utbyggnaden av väg 41-delen Berghem-Kinna tillsammans med väg 634 från Stommen till det s k poliskrysset fungera som väg 41 under

den tid det tar att bygga ut Rv 41 från Gullberg till Häggådalens trafikplats. Därefter skall länken fungera som effektiv bärare av trafik mellan Rv 41 som tätortens pulsåder och bostads- och arbetsområdena nordöst om Kinna centrum (Aspäng, Backagården, Marieberg och Nydal).

Det föreslagna läget för sträckningen Höga kulle-Stommens gård uppfyller inte det effektiva lägeskravet för en länk med den ovan angivna trafikfunktionen utan är uteslutande inriktad på att vara infartsled till Kinna österifrån. Dessutom är med hänsyn till tätortens framtida vägnäts anslutningar vid Stommen till väg 634 temporär i avvaktan på att väg 634 sträcks norr om järnvägen från Nydal till Aspäng och länken kopplas till väg 634 i nya läget genom en tunnel under järnvägen längre nordöstut än nuvarande plankorsning.

Att under dessa förhållanden arbeta vidare med en väglinje som medför ett onödigt stort ingrepp i trädgårdsmiljön som avgränsar Stommens gård mot norr utmed väg 634, och den isolerade och i landskapsbilden markanta bergsknallen ute i åkermarken söder om Kronäng kan varken för Stommens gård eller sett ur allmänt intresse vara önskvärt.

Planarbetet har därför till uppgift att finna en kort länklösning med anslutningar som i princip kopplar nya väg 634 med Rv 41 i en linje som i en punkt nordöst om Haga gård ansluter till Rv 41 och via bro över Häggån söder om Kasthall och tunnel under järnvägen når nya väg 634 i höjd med Kinna Bil ca 150 m nordöst om nuvarande järnvägsövergång. Etapplösningar med koppling till nuvarande plankorsning med järnvägen skall visas.

Det förutsätts i detta sammanhang att arbetsplanen för Rv 41-delen Berghem-Kinna i denna del reviderar den fastställda arbetsplanen för delen Kinna-Fritsla.

4.7 Gång- och cykelvägsystem

Rv 41 kommer att bryta befintliga gång- och cykelvägförbindelser. De måste ersättas i nya lägen vilket ger anledning till studier av kompletterande förbindelser.

Kommunens översiktsplan för gång- och cykelvägnätet, 1983-09-23 ger också utgångspunkter för planarbetet.

Gång- och cykelvägen Örby-Hede-Kinna kommer att korsas av Hedevägens förlängning till Hede trafikplats och bindas samman med GC-stråket utmed Näsgatan och Industrigatan genom en GC-väg utmed förbindelsevägarna från trafikplatsen till Hede resp Näs.

GC-vägen från Örby korsar Rv 41 vid Häggådalen och har Kinnamark (AB Ludvig Svenssons) och skolorna i Kinna centrum via nuvarande plankorsning med järnvägen som målpunkter. GC-vägen från Lydde och Vallås följer Lyddevägen fram till bron över Häggån och vidare norrut utmed åns västsida korsar Rv 41 i tunnel och går vidare genom gångtunneln under stationsområdet.

Ytterligare en GC-väg till Lydde över golfbanan och Kinnaborg delar sig och korsar Rv 41 med inriktning mot Rönnäng och Slättäng. Nästa korsande GC-väg går mellan Brättingstorp, Haga gård och Stommen.

Anspraak på kompletterande GC-vägar bl a från Kinnasand utmed Häggåns norrsida till Risäng för att kunna göra natur- och parklandskapet utmed golfbanan tillgängligt för hela befolkningen har framförts. Den begränsade framkomligheten i stationstunneln för cyklister och kontakterna i sydvästlig-nordöstlig riktning motiverar GC-vägsamband parallellt med och söder om järnvägen.

GC-vägarnas korsningar med Rv 41 måste utföras planskilda.

4.8 Ledningsnät och skyddsrumspan

4.8.1 VA-ledningar

Söder om och parallellt med järnvägen löper en kommunal huvudavloppsledning med självfall och en huvudvattenledning. Söder om Rönnsbackagatan kommer ledningarna in från väster och Kinnamark och vinklar därefter av mot nordöst och Brunnsgatan och vidare utmed järnvägen mot Nydal. Från Rönnsbackagatan till Brunnsgatan ligger ledningarna i huvudsak inom vägområdet för Rv 41. Avloppsledningen ligger på denna med Rv 41 sammanfallande sträcka förhållandevis djupt.

Ledningarna måste flyttas i samband med vägbygget och på ett sådant sätt att va-ledningen även i fortsättningen får självfall. Även det sekundära ledningsnätet och regnvattennätet kommer att påverkas av vägprojektet.

I Häggåns strandkant söder om Almedahlsfabriken sträcker sig en kommunal huvudavloppsledning som ansluter till tidigare beskriven huvudavloppsledning väster om fabriken. Ledningen går diagonalt över fabriken expansionsområde.

4.8.2 Eldistribution

Viskans Kraft som svarar för eldistributionen dokumenterar sina elnät på kommunens primärkartverk. Därav framgår att både befintliga och planerade luftledningar och jordkablar är berörda av Rv 41 i dess nya sträckning.

4.8.3. Telenät

En av televerkets mellanortskablar sträcker sig från Ringvägen söderut över Häggån och Hede gårds marker.

4.8.4 Skyddsrumspan

Skyddsrumspanen för Kinna tätort 84-05-07 omfattar hela stadsplanområdet. Berörda delområden är 11 142, 11 141, 12 142, 13 153 och 13 143.

4.9 Natur- och kulturvård

Vägsträckningen går genom ett centralt parti av Kinna dominerad av Hede gård, den tidiga textilindustrin i Kinnamark, Häggådalen och Kinnasand utmed Häggån, Kinnaborg, kapellet och Risängs förläggargårdar.

Naturen karaktäriseras av den välvda jordbruksmarken vid Hede, Häggåns vegetationsrika strandbrinkar, raviner och meanderslingor i kontrast mot golfbanans och Kinnaborgsåsens sparsamma trädbeklädnad samt Strandäng-Risängsområdets böljande marker och trädalléer.

Hede gård avslutar det odlingslandskap mellan Kinna, Skene och Örby som i naturvårdsplan för Älvsborgs län 1976 benämns objekt 32 och som har värde med hänsyn till landskapsbilden. Hede gård (säteri), byggnadsmiljön, har stort kulturhistoriskt värde och det är ett länsintresse att byggnadsmiljön bevaras och omgivningen skyddas från bebyggelse som inte kan hänföras till jordbrukets behov.

I anslutning till bebyggelsen utmed Lyddevägen, Ringvägen och Fabriksgatan står trädpartier som har särskilt värde för landskapsbilden och är värda att bevaras i största möjliga utsträckning.

Vid Ringvägen ligger i kv Pilen och Rönnen arbetar-bebyggelse från 1920-talet och utgör "det bäst bevarade exemplet på arbetarbostäder" i trakten. Det är ett länsintresse att gruppen bevaras.

Villa Särila stg 410 och Fridhem stg 409 är bostads-hus från 1880-talet med stort kulturhistoriskt värde och vars bevarande är ett lokalt intresse.

Kinnaborg, Strandäng, begravningsplatsen, Risäng och Haga gård ligger inom en riksintressant bebyggelsemiljö som sträcker sig ända upp mot Lindäng. Området är avgränsat i Kulturhistorisk utredning 1976. Haga gård (Gullberg 13:5) är byggnadsminne sedan 78-08-21 liksom Risäng (Brättingstorp Storegården 3:99) sedan 78-02-20, Solhaga (Gullberg 8:5, 8:10) är en länsintressant byggnadsmiljö.

För Häggån gäller sedan 75-06-16 strandskydd omfattande land- och vattenområdet intill 100 m från strandlinjen. Föreslagna ändringar av Häggåns sträckning genom planområdet förutsätts bli genomförda med största möjliga hänsyn till befintlig vegetation och djurliv.

Det måste ställas stora krav på utformningen av Rv 41-vägområdet och anslutande terrängpartier särskilt skärningar och bankar t ex vid Kinnaborg så att övergången mellan slänt och oexploaterad mark ser naturlig ut. Det gäller även återplantering av träd och buskar.

En omsorgsfull landskapsplanering i anslutning till den nya vägen skall inte bara läka såren i landskapet utan även ta vara på möjligheterna att forma omgivningarna till nya väsentliga landskapsupplevelser för både lokalbefolkning och trafikanter.

5. PLANFÖRSLAG

5.1 Allmänt

Planavgränsningen framgår av plankartan.

Det i plankoncept 1985-07-01 avgränsade planområdet har i planförslaget justerats med hänsyn till de synpunkter som kommit fram vid samråd och i remissvar.

I följande beskrivning av planförslaget har beskrivningar av förhållanden som ligger utanför planen och som finns medtagna i konceptbeskrivningen reducerats.

5.2 Hede trafikplats (ingår ej i stadsplanområdet)

Utformningen av Hede trafikplats har studerats i ett flertal alternativ med hänsyn till den västvända dalsida med öppen böljande jordbruksmark som begränsas av skogsbrynen mot Hede och Örby och som har stort värde för landskapsbilden.

Hänsynen till landskapsbilden kräver väglinjer som skonsamt följer terrängkaraktären och i största möjliga utsträckning bevarar värdefull åkermark och vegetation.

Vägens huvudlinje är lagd i dalsidans övergång till den planare dalbotten. Tvärförbindelsen Hede-Näs korsar Rv 41 på bro. På västsidan av huvudlinjen bildar av- och påfarter ett "klöverblad" mot söder. Mot dalsidan har "klöverblads-systemet" prövats men förkastats på grund av de kraftiga skärningar som det medför. På denna sida har av- och påfartsramporna i stället lagts parallellt med dalsidan och huvudlinjen.

Det är ett önskemål att kunna ge tvärförbindelsen, som är huvudgata i tätortens trafiksystem och som eventuellt senare kan komma att knytas ihop med Karlshedsleden, en geometrisk standard och korsningsavstånd som svarar mot 70 km/tim skyltad hastighet. Samtidigt skall markområdena på ömse sidor av Rv 41 i en framtid kunna exploateras och därvid matas med trafik från tvärförbindelsen.

5.3 Hede gård

5.3.1 Allmänt

Genomförandet av Rv 41 styckar upp Hede gårds jordbruksmark. Driften påverkas men inte i den omfattning att fortsatt jordbruksdrift förhindras. Markens centrala läge i tätorten och goda vägtillgänglighet gör den också attraktiv som område för verksamheter.

5.3.2 Hede gård, vägläge och störningar

Riksvägens läge över Hede gård har diskuterats med markägaren vid flera tillfällen senast vid markägarsamråd 1986-02-27. Markägaren har önskat en förskjutning av vägläget så långt från bostadshusen som möjligt.

Studier av väggeometrin har tidigare visat att förskjutningar i sidled av vägen vid passagen förbi Hede gård med hänsyn till effekterna på den befintliga bebyggelsen vid Ringvägen och utnyttjandet av området söder därom samt vid Lyddevägen endast kan röra sig om 10-20 m.

Vägen går i planförslaget i skärning förbi Hede gård-bebyggelsen och närmast Häggån på bank. En förskjutning av vägen längre från bostadshusen minskar skärningen och ökar vägens exponering mot husen samt bullerstörningar samtidigt som bullret från passagen över banken och bron över Häggån minskar. Emellertid är den totala effekten ur bullersynpunkt marginell, skärningens skärmverkan har därvid större betydelse för störningens nivå än avståndet till vägen. Sammantaget skulle en förskjutning av vägen mot norr öka störningarna på bebyggelsemiljön. Tar vi hänsyn till väggeometrin, markarrondering och landskap är ett nordligare vägläge sämre än det i planen föreslagna. Den beräknade bullernivån 53 dB(A) utomhus i höjd med första våning ligger under den nivå som normalt ger störande inomhusnivåer. Utomhusnivån 58 dB(A) i höjd med andra våning kan enklast reduceras vid behov genom åtgärder i husets fönsterkonstruktioner. Jfr separat bullerberäkning, Bilaga 1. Bullerskärmning (plank, jordvall) vid vägen föreslås inte.

5.3.3 Hede gård, markanvändning

Marken inom den del av föreslagen stadsplan som omfattar området sydväst om Häggån tillhör Hede gård.

Stadsplan för Kinna municipalsamhälle (fastställd 42-04-17) täcker in området och har i denna del sedan 1976 belagts med byggnadsförbud i avvaktan på kommunens arbete med områdesplan för Kinna och därpå grundad detaljplanläggning med revidering av gällande plan.

Alltsedan blockplanearbetet på 60-talet har för det aktuella planområdet i översiktsplanearbetet diskuterats en markanvändning som helt avviker från 1942 års plan.

Förslaget till områdesplan för Kinna 1979 förutsätter att marken norr om ett reservat för Rv 41 genom området skall utnyttjas för serviceverksamheter med krav på god kontakt med huvudvägnätet medan pågående markanvändning (jordbruksdrift) skall gälla fortsättningsvis söder om vägen för att skydda Hede gårds kulturhistoriska värde och omgivande kultur- och naturmiljö. (Motiv se länets kulturhistoriska utredning och handlingsprogram för naturvård).

I den pågående revideringen av 1979 års förslag till områdesplan redovisas samma principiella uppläggning av markanvändningen på ömse sidor av Rv 41 med Rv 41 i det läge som preciserats i arbetsplane- och stadsplanearbetet. Kommunen uttrycker här sin planpolitiska vilja att ändra den i gällande stadsplan 1942 fastställda användningen av området.

Utformningen av Rv 41 förutsätter att anslutande trafik i Hedeområdet kopplas till Hede trafikplats och Häggådalens trafikplats via "Industrivägen" och Lyddevägen. Ett serviceområde norr om Rv 41 kan endast kopplas till Industrivägen, Hede gård endast till Hedevägen.

Rv 41 skär ut en ca 50 m bred remsa tvärs genom bostadskvarteren i gällande plan vilket medför att den fastställda organisationen av markanvändningen bryts sönder. Området norr om vägen kommer att sakna anslutning till övrigt gatu- och vägnät.

Organisationen av byggnadskvarter, gator, vägar och parkmark i gällande plan motsvarar inte heller de krav som idag måste uppfyllas för fastställelse av markanvändning inom ett bostadsområde. Kommunen måste oberoende av vägprojekt Rv 41 förr eller senare ha upphävt planen eller omarbetat den.

Med hänsyn till att kommunfullmäktige ännu inte i detalj tagit ställning till markanvändningen vid Hede gård föreligger inte ett aktuellt plan-

program som kan läggas till grund för en omarbetning av 1942 års plan utanför riksvägsområdet. Det är dock ur plansynpunkt otillfredsställande att lämna kvar rester av en söndersprängd, ålderdomlig och inaktuell planstruktur med byggnadsförbud när jordbruksdrift med landskapsvård pågår och under överskådlig tid kommer att råda.

Med hänsyn till stadsplanens aktualitetskrav och den tid som vägprojektet kräver för ett genomförande föreslås att vägföretagets genomförande i Hedeområdet säkerställs genom att ett Taområde läggs ut över 1942 års plan och de resterande plandelarna på båda sidor om vägen väster om Häggån upphävs. Härigenom anpassas Kinna stadsplan till pågående markanvändning, natur och kulturvårdsintressen och i övrigt de intentioner som styr revideringen av Kinna Områdesplan.

Vattenområdet i åslingan vid Kinnamark har justerats och marken norr om ån mot plangränsen och nuvarande plangräns för stadsplan för Kinnamarksområdet har förts som industrimark till Kinnamark.

Häggåns vattenföring varierar, åsidorna eroderas och vattenområdets gränser förskjuts. Endast erosionsskydd kan för framtiden bevara åns läge i överensstämmelse med planens områdesgränser och fastighetsgränser upprättade med planen som grund.

5.4 Häggådalen

Väglinjen för Rv 41 och Häggådalens trafikplats tar i anspråk stora delar av Häggådalensområdet. Även här har prövats olika utformningar av trafikplatser med hänsyn till funktion, befintlig bebyggelse, vegetation och kostnader för konstarbeten. Lösningen liknar den som utformats för Hede trafikplats med ett "klöverblad" mot Almedahls fabriker och ramper parallella med huvudlinjen mot järnvägen. Lyddevägen har fått en ny sträckning. Från korsningarna med gamla Rv 41 och järnvägen leds den nu på bro över nya Rv 41 och i en lutande båge vidare åt öster ner mellan bostadsbebyggelsen och Almedahls fabriker till en ny bro över Häggån strax norr om den gamla.

Rampsystemen ansluter till "nya Lyddevägen". Omedelbart söder om järnvägs korsningen börjar den uppsamlingsgata som skall försörja de befintliga bostäderna vid Ringvägen och Rönnsbackagatan samt vara ny infart till Kinnamark (Ludvig Svenssons).

Uppsamlingsgatan sträcker sig söder om bostadsområdet och möter Kinnamarks gräns ca 30 m söder om nuvarande katastrofväg. Gatan har efter anslutningen till Lyddevägen lagts så nära järnvägen som möjligt för att rädda den rad av befintliga träd som nu kantar norra sidan av Ringvägen. Det gamla magasinet söder om vägen kan ligga kvar tills vidare på trafikområde (Ta-område).

SJs anspråk på säkerhetszoner utmed spårområdet har tillgodosetts genom ett utvidgat Tj-område där intrånget är begränsat och i övrigt inom stg 404Q och 508A genom en tj-bestämmelse som utgör en restriktion i markutnyttjande med hänsyn till säkerheten utmed spårområdet, avser främst vegetationens omfattning och SJs möjligheter att vid behov beskära buskar och träd.

Rönnsbackagatan reduceras till entrégata för de båda fastigheterna Rönnen 13 och 14. Området mellan entrégatan och uppsamlingsgatan utnyttjas för garageändamål och knyts lämpligen till fastigheterna Rönnen 13 och 14.

Gatunätet förutsätter att bostadshuset i kvarteret Rönnen, tomt nr 6 rivs. Området mellan de övriga bostadshusen i kv Rönnen och uppsamlingsgatan upplåts för park med kvarterslekplats och en liten bollplan.

Mellan uppsamlingsgatan och Häggån ligger längst i väster en befintlig transformatorstation. Längre åt öster upplåts marken för verksamheter, småindustri och hantverk, som inte får störa bostadsområdet. Närmast ån är avsatt en ca 20 m bred parkremsa. Inom verksamhetsområdet ligger befintliga va-ledningar och elkablar och begränsar möjligheterna att bygga i området.

En överordnad gång- och cykelväg (GC-väg) går parallellt med uppsamlingsgatan och i tunnel under nya Lyddevägen vidare mot centrum och nordväst. GC-vägen från Hede ges från bron över Häggån en ny sträckning som följer Häggån mot nordväst, passerar under bron för Rv 41 och viker sedan av mot norr parallellt med Rv 41 för att förena sig med GC-vägen utmed uppsamlingsgatan. Mellan GC-vägen och Rv 41 reserveras inom Ta-området mark för bullervall (s) upp till en höjd av 3 m över körbanan på Rv 41. Vallen skall tillsammans med påfartsrampens bank begränsa bullerspridningen från Rv 41.

Häggådalens trafikplats tar i anspråk arealer inom Almedahls fabriksområde. Med hänsyn till

trafiksäkerheten har vägverket ställt krav på att infarten till Almedahls fabriker skall läggas så långt österut som möjligt utmed Lyddevägen. De interna transport- och parkeringsområdena inom industrikvarteret måste läggas om.

Industrikvarteret ges en ny avgränsning mot norr och ökas ut mot sydväst. Ett parkbälte avgränsar industrikvarteret mot Häggån i sydväst. Inom industrikvarteret föreskrivs en planteringszon närmast parkområdet.

Industrikvarteret är i sin helhet avsatt för Almedahls fabrikers nuvarande och framtida produktion med expansionsriktning mot sydväst. Inom kvarteret reserveras mark (u) för befintliga och framtida omläggning av befintliga ledningar.

Norr om den nya kvartersgränsen löper en GC-väg som i söder ansluter till GC-vägen från Hede och i nordöst till GC-vägen från Lydde och Vallås mot centrum via gångtunneln under järnvägen.

Området mellan nya Lyddevägen, järnvägen och Häggån i öster delas upp av Rv 41 och rampsystemen. Vägintrånget i den befintliga bebyggelsen och vegetationen är omfattande. Planeringen har syftat till att begränsa intrånget i största möjliga utsträckning.

Väglinjen för Rv 41 är trängd mellan bangård och Häggån. Här är justeringsmöjligheterna små med hänsyn till den geometriska standarden. Bostadsfastigheterna nedanför bangården måste rivas. Magasinet söder om gångtunneln under bangården skärs av från gatunätet och kan inte längre fungera för biltransporter. Magasinet vid Lyddevägen sydöst om järnvägsövergången måste rivas.

Stora delar av stadsäga 410, Villa Särila, skärs bort av huvudlinjen och av- och påfartsramperna i "klöverbladet".

Trädvegetationen i gränsen mot nordväst försvinner och därmed bl a några värdefulla blodbokar. En av blodbokarna på stadsägan 411 mellan Villa Särila och gamla Lyddevägen bör kunna bevaras vid en omsorgsfull detaljprojektering av vägen och utgöra ett vackert skilje i landskapsbilden mellan avfarten och Rv 41.

Trädpallisaden i Villa Särilas gräns mot sydväst skyddar mot vind och kan bevaras i nästan hela sin längd. Avfarts- och påfartsrampernas lägen har anpassats till förutsättningen att Villa

Särila skall kunna bestå med väsentliga delar av omgivande trädgård med hänsyn till dess "betydande värde ur miljömässig synpunkt". (Kulturhistorisk utredning).

Almedals gamla disponentvilla på stg 409 kan inte räddas. Fastigheten får ge plats för parkering. Alléträden vid entrévägen skall bevaras. Bebyggelsen på norra sidan av gamla Lyddevägen stg 415-418 och tomt 5 i kv Daltorp kan bevaras utom byggnaderna på stg 418A som med hänsyn till vägintrånget och buller måste rivas.

Vi föreslår att kvarteren utnyttjas för handelsändamål, kontor, service och hantverk. Området är bullerstört och ett bullerskydd i form av ett 2,5-3,0 m högt plank inom särskilt S-område utmed Rv 41 och påfarten fordras för att området skall få en acceptabel störningsnivå, se bilaga 1.

Infarten till området från nya Lyddevägen ligger i nordöstra hörnet av stg 409, ca 60 m från den nya infarten till Almedahls fabriker.

Då parkeringsmöjligheterna är begränsade på tomtmarken föreslås söder om Villa Särila ett specialområde Tp för sysselsatta i och besökare till området, därtill en allmän parkering på gatumark.

GC-vägen utmed nya Lyddevägen förs från öster vidare norrut utmed Häggån från den nya bron över Häggån fram till en tunnel under Rv 41 och vidare mellan avfarten och spårområdet dels till gångtunneln under bangården, dels vidare mellan avfart och spår till tunneln under nya Lyddevägen och förening med GC-vägen från Hede samt till plankorsning med järnvägen vid nuvarande järnvägsövergång och anslutning till gång- och cykelvägnätet på andra sidan järnvägen. Mark reserveras vid huvudspåret för en framtida förläggning av GC-vägen i tunnel under järnvägen.

Handelskvarteren utmed gamla Lyddevägen och Kinna-sands fabriker kopplas till GC-vägen utmed Häggån genom en gångväg över stg 417 respektive den gamla gångvägen över gångbron och Häggån. Strax söder om tunneln under Rv 41 ansluts en GC-väg som följer Häggån västerut.

Befintlig gångtunnel under bangården har trappor i båda ändar som hindrar rörelsehindrade och gångtrafikanter med barn- och shoppingvagnar att nyttja tunneln. Utbyggnaden av gång- och cykelvägnätet på sydsiden av tunneln medför att trapphindret på denna sida rivs. En motsvarande

åtgärd på norra sidan kompletterad med ett rampsystem bör genomföras. En sådan lösning kan erhållas när bussterminalen placeras sydväst om gångtunneln mellan gamla Rv 41 och huvudspåret.

Frilastspåret i södra sidan av bangården utmed gamla Lyddevägen kommer inte att ha någon funktion när frilastningen flyttas över till Assbergs industriområde i enlighet med rekommendationer i särskild utredning. Med hänsyn till det begränsade utrymmet för GC-vägen mellan bangården och avfarten har delar av nuvarande bangårdsmark överförts till Ta-område för att kunna ge utrymme för slänter och vegetationsskärmar i syfte att ge GC-vägen en attraktiv omgivning. Gamla Lyddevägen rivs upp.

Rv 41 läggs 4-5 m under bangårdens nivå. Avfartsrampen och vägslänten mot bangården begränsar effektivt bullerutbredningen mot bebyggelsen på norra sidan av bangården.

5.5 Kinnasand

Anspråken på expansionsområden för Kinnasands fabriker tillgodoses dels genom att Häggån ges en ny sträckning, den västra delen av den gamla åfåran fylls igen och tillförs industri kvarteret tillsammans med markområdet mellan åfåorna och större delen av golfklubbens träningsbana, dels genom att en del av den mark som Kinnasand och kommunen arrenderar ut till golfklubben öster om Kinnasands nuvarande fabriksområde och som innehåller klubbhus, parkering, förråd och några "puttgreener" tillförs industri kvarteret. Utmed industri kvarterets gräns föreskrivs en planterad skyddszon av varierande bredd inom vilken befintliga trädbestånd kompletteras med nya träd och buskplanteringar. Kvarterets infart flyttas ca 70 m österut. Vid infarten föreslås en byggnadsrätt för Kinnasands "klutabod" och permanenta utställning. Även golfbanans område kan nås från denna infart.

Den östra delen av den gamla åfåran lämnas öppen mot huvudfåran av naturvårdsskäl för att bevara befintlig fauna och flora.

Den nya bron över Häggån leder Lyddevägen i en rakare sträckning i den sydvästra kanten av Kinnasandskvarteret (Vävaren).

Den nya infarten är kopplad till Lyddevägens förändrade korsning med Hedevägen. Lyddevägen är huvudgata och Hedevägen uppsamlingsgata.

Gång- och cykelvägen från Lyddekrysset till Kinna station ligger på Lyddevägens norra sida. Endast en gångbana löper utmed vägens södra sida mellan Almedals infart och Lyddekrysset.

Vid Lyddekrysset omfattar det nya gatuområdet två busshållplatser utmed Lyddevägen och en utmed Hedevägen.

I avvaktan på att markanvändningen söder om Lyddevägen skall revideras och med hänsyn till etapputbyggnad omfattar gatuområdet såväl nuvarande gatumark som mark för Lyddevägens nya sträckning. Vid senare planrevidering kan gatumark söder om nya Lyddevägen tillföras bostadskvarteret Vallmon.

5.6 Golfbanan och Kinnaborgs fornlämning

5.6.1 Golfbanan

Sträckningen av Rv 41 mellan Häggådalen och Haga gård bestäms av den trånga zonen mellan Häggån och järnvägen och passagen söder om kapellet. Här måste vi utnyttja den minsta horisontalradien 500 m, vilket innebär att det i detaljprojekteringen finns små möjligheter att göra justeringar i vägens planläge. Den befintliga ymniga vegetationen i vägområdet kommer att försvinna. Vägens läge vid kapellet medför, som tidigare beskrivits, anspråk av geotekniska skäl på att Häggån fylls igen på en ca 150 m lång sträcka utmed ravibranten söder om kapellet och ges ett annat läge över golfbanan.

Med hänsyn till ingreppen i golfbanan och naturmiljön föreslår vi att den nya åfåran grävs ut i ett östligare läge än det som anges i utredningsplanen. Det östligaste läget är accepterat ur geoteknisk synpunkt. Det föreslagna läget ändrar inte golfbanans hålsystem som med jämförelsevis små justeringar kan användas i sin helhet. Den södra delen av den gamla åfåran lämnas öppen mot den nya åfåran med hänsyn till det befintliga och framtida växt och djurlivet.

Illustrationen redovisar också det lämpligaste läget för en skyddsplantering mot Rv 41 med hänsyn till utsiktsförhållandena från Haga gård.

Planavgränsningen mot nordost följer gränsen för byggnadsplanen för Brättingstorp. Planområdet mellan plangränsen och områdesgränsen för golfbaneområdet är ett restområde och föreslås bli upphävt för att bereda väg för Rv 41 - vägområdet. I byggnadsplanen är större delen av restområdet ett idrottsområde en mindre del industriområde. Båda områdena utnyttjas idag som jordbruksmark. Idrottsområdet är privatägd mark medan kommunen förfogar över industriområdet. Exploateringsintressen enligt gällande byggnadsplan saknas.

Golfbanans områden inom planen ges beteckningen Rg som befäster det nuvarande och framtida användningssättet och raderar ut den inaktuella markanvändningen i underliggande stads- och byggnadsplaner.

Anspråket på en gång- och cykelförbindelse - grusväg - i naturområdet utmed Häggån och golfbanan i öst-västlig riktning redovisas i illustrationsplanen och ligger delvis i Ta-område, delvis i Rg-område.

Bullret från trafiken på Rv 41 kommer inom större delen av banområdet att ligga under 60 dBA. Se bilaga 1. Några bullerskärmar utmed vägen för att sänka ljudnivån föreslås inte med hänsyn till landskapsbilden och kostnader.

5.6.2 Kinnaborgs fornlämning

Stadsäga 220A omfattar fornlämning nr 1 i Kinna (Kinnaborg) enligt länsstyrelsens beslut 1960-03-19. Gränsen för fornlämningsområdet framgår av särskild markering på plankartan. För området gäller lag den 12 juni 1942 (nr 350, omtryckt 1976 nr 442). Området utgör idag en del av golfbanan.

Fornlämningsområdet naggas i kanten vid kapellet där Rv 41 bryter igenom åsen i en 10 m djup skärning. Intrånget i fornlämningsområdet kräver länsstyrelsens tillstånd och kan medföra krav på en arkeologisk undersökning.

Fornlämningen ligger på kommunens mark. Med hänsyn till landskapsutformningen av skärningen söder om vägen föreslås:

att kommunen ansöker hos länsstyrelsen om en gränsjustering som innebär att gränsen för fornlämningsområdet mot norr mellan Häggåns åfåror flyttas ca 50 m söderut, se redovisning på plankartan,

att kommunen alternativt vägverket ansöker hos länsstyrelsen om tillstånd att schakta bort fornlämningen i det område som ligger mellan nuvarande gräns och den nya föreslagna gränsen mot norr för fornlämningsområdet.

5.7 Ravinområdet norr om Rv 41 samt kapellet

Ravinområdet mellan järnvägen, Kinnaborgsvägen och Rv 41 är till största delen inte möjligt att exploatera för bebyggelse med hänsyn till släntlutningarna och bullerstörningarna från Rv 41 men kan användas som fritidsområde (Ra).

Den gamla industribyggnaden (Rör och Sanitet) på stg 225 måste rivas för riksvägens skull och marken utnyttjas för vägändamål.

Fastigheterna vid Brunnsgatan är privatägda och ligger idag i gällande plan dels på Tj-område, dels på J-område - någon formell bostadsanvändning existerar inte. För att tillgodose SJs anspråk på framtida möjligheter till förändring av spårområdet och komplettering med mötesspår ändras inte Tj-användningen och de fastighetsdelar som ligger på J-område förs till fritidsområdet (Ra). Med hänsyn till tågtrafiksäkerheten önskar SJ att motorfordonstrafiken på Brunnsgatan begränsas till den trafik som genereras av fastigheterna. Området är bullerstört från både järnväg och framtida Rv 41.

Genom planens avgränsning utmed järnvägen införlivas SJs stödbanksområde i Tj-området samt ges kommunen möjligheter till framtida gångvägskorsning i tunnel under spårområdet och utrymme för allmänna underjordiska ledningar.

Illustrationen redovisar endast en gångvägsanslutning till Brunnsgatan att fungera tills föreslagna gångtunneln längre österut under spårområdet har byggts. SJ önskar så snart möjligt i en första etapp stänga Brunnsgatan för motorfordonstrafik över spårområdet och i en andra etapp för gångtrafik när tunnelförbindelsen är klar. Industriområdet i gällande plan söder om spårområdet övergår till Ra- och Ta-område.

Från tunneln under järnvägen leder en gång- och cykelväg söder ut dels till en tunnel under Rv 41, dels till Kinnaborgsvägen. Via tunneln under Rv 41 knyts gång- och cykelvägen ihop med gång- och cykelvägnätet söder om Rv 41.

Tre av de befintliga bostadsfastigheterna utmed Kinnaborgsvägen (del av stg 227, 226B, 226C)

föreslås i planen bilda en liten bostadsenkav. Bostadsfastigheten stg 226A närmast kapellet reduceras genom intrång från vägen och vägslänt. Med hänsyn till områdets stabilitetsförhållanden, buller, landskapsbild och den starkt reducerade tomten föreslås att husen på tomten rivs och fastigheten lägges ihop med begravningsplatsens område.

Stabiliteten i området närmast kapellet ställer också krav på att detta inte belastas. Parkeringen söder om kapellet bör därför flyttas till områden norr om kapellet. Planen föreslår att kapellparkeringen flyttas till en parkering utmed Kinnaborgsvägen och att Kinnaborgsvägen avslutas med en vändplats i höjd med kapellets övre entréplan. Från vändplanen leder en enkel serviceväg ned till souterrängplanet.

Den norra delen av stg 227 föreslås ingå i fritidsområdet och kan delvis utnyttjas för parkering och replipunkt för bilburna besökare som från denna punkt kan nå Kinnaborg via gångvägssystemet.

Det tidigare reservatet för Rv 41 norr om begravningsplatsen läggs till det befintliga K-området, vars areal därmed ökar med ca 7 000 m². Planen har begränsats så att hela stg 219C och 219B har tagits in i planen. Fastigheterna ägs av Kinna församling. Stg 219B är i gällande plan allmän platsmark-park. Med hänsyn till att stg 219B ingår i begravningsplatsens intresseområde, ägs, utnyttjas och förvaltas av Kinna församling och när Rv 41-vägföretaget är genomfört utgör en integrerad del av begravningsplatsens miljö, föreslås att den allmänna platsmarkanvändningen övergår till användning för kyrkligt ändamål och begravningsändamål (K). Genom att som tidigare nämnts en del av fastigheten 226A tillförs begravningsplatsområdet kommer Kinna församling att behärska det med hänsyn till landskapsbilden viktiga släntområdet väster, söder och öster om kapellbyggnaden.

Kapellet är exponerat för trafikbuller främst från öster och söder.

För att reducera bullret och erhålla en låg ljudnivå inne i kapellet kan det bli nödvändigt att komplettera fönstren med ytterligare glas, se bilaga 1.

Mellan Kinnaborgsvägen och begravningsplatsens norra sida ges utrymme för en GC-väg som dels kan föras vidare mot nordöst till anslutning till gång- och cykelvägnätet vid sjukhemmet, dels kan knytas ihop med en GC-väg utmed Kinnaborgsvägens västra sida från stg 227 och i plan över järnvägen till Borgvägen.

5.8 Ledningssystem och skyddsrumspan

5.8.1 VA-ledningar

I separat utredning visas ett principförslag till huvudledningssystemet för vatten och avlopp. Det nya huvudstråket föreslås från en omkopplingspunkt söder om Brunnsgatan få en ny sträckning utmed Rv 41 mot sydväst och ansluta till befintlig ledning i en omkopplingspunkt i höjd med det nya industriområdet söder om Rönnsbackagatan. Det slutliga läget bestäms av vägverket i samråd med kommunen vid detaljprojekteringen av vägen och ledningssystemet. Spillvattenledningen över Almedals utbyggnadsområde kan flyttas till nytt läge söder om framtida nybyggnad. Erforderliga u-områden för huvudledningssystemen redovisas på kvartermark och Tj-område.

5.8.2 El- och Teleledningar

Planen kommer att medföra omläggningar av eldistributionen inom planområdet. Televerkets mellanortskabel från Ringvägen och söderut kommer att bli berörd av korsande lokalgata och rv 41. Inom småindustriområdet förutsätts omläggning mot ny sträckning i reserverade u-områden.

5.8.3 Skyddsrumspan

Skyddsrumspanen för Kinna tätort är under revidering. Stadsplanförslaget redovisar framtida utbyggnader vid Almedals fabriker, Kinnasand, i handelsområdet vid gamla Lyddevägen i nya industriområdet söderom Rönnsbackagatan och på golfbanan vid Risäng (klubbhus) vilket i huvudsak ger tillskott i dagbefolkning.

Inom Ringvägens bostadsområde saknas skyddsrum och redovisas brist både natt och dag (-40/-99). Bristen kan täckas genom att skyddsrum dels i ny bostadsfastighet vid Ringvägen, dels i småindustriområdet söder om Rönnsbackagatan. Inom handelsområdet bör skyddsrum i föreslagen ny bebyggelse övervägas.

Kinnasands framtida utbyggnad bör kunna rymma skyddsrum för i huvudsak egen arbetskraft. Behovet av skyddsrum i golfklubbens nya hus bör övervägas.

Det förutsätts att kommunen vid revideringen av skyddsrumspanen tar hänsyn till stadsplaneförslagets ändrade markanvändningsförhållanden.

5.9 Vägtrafikbuller

Bullerberäkningar har genomförts utmed Rv 41 med ovan redovisade förslag till skydd för befintlig och framtida bebyggelse med utgångspunkt från gällande gränsvärdesrekommendationer. Beräkningarna redovisas i Bilaga 1.

5.10 Geoteknik

Geotekniska utredningar och undersökningar för Rv 41 har genomförts i Vägverkets regi och i övrigt för planområdet av Göteborgs Förorter (GF). Resultat föreligger i separata rapporter.

Därtill har GF analyserat och sammanfattat undersökningsmaterialet som underlag och föreskrifter för stadsplaneutformningen i ett särskilt utlåtande, Riksväg 41, stadsplan Geotekniska förutsättningar för planarbetet, 1986-03-24 med tillhörande ritning G112.

De geotekniska föreskrifterna för de på ritning G112 avgränsade områdena skall gälla för motsvarande områden inom stadsplaneområdet.

På stadsplanekartan har dessa områden som omfattar delar av allmän platsmark, kvartersmark och specialområde utmärkts som bestämmelseområden med beteckningen ge.

Föreskrifterna omfattar således belastningsfria zoner och maximala belastningar i anslutning till Häggån och ravinområden samt stabilitetsförbättrande åtgärder som erosionsskydd och motfyllning. För brolägena krävs kompletterande detaljutredningar.

Områdena får ej belastas, fyllas upp eller utnyttjas för byggnader. Ledningar bör inte läggas inom området. Inom delar av områdena krävs erosionsskydd. Särskilt slänten mot Häggån öster om kapellet kräver omfattande stödfyllning.

Befintliga uthus och ledningar tillåts ligga kvar i området. Gång- och cykelvägar kan accepteras i området under särskilda villkor.

5.11 Strandskydd

Strandskyddet för Häggån föreslås bli upphävt inom planområdet med undantag för strandområdet söder om Häggån på den jordbruksmark som tillhör Hede gård.

5.12 Plankarta

Plankartan i original 1:1000 är uppdelad i delblad som överensstämmer med kommunens primärkartverk, dvs planbild 50x50 cm och omfattar formell karta och illustration. Utställningskartan är sammansatt av de olika berörda delbladen för att ge överskådlighet i redovisningen.

Den formella kartans beteckningar återfinns som bilaga till planbestämmelserna.

Illustrationen redovisar preliminära +höjder på vägnätet och i övrigt utkast till tomtorganisation i nya och förändrade områden samt vegetations- och landskapsutformning i vissa avsnitt mer detaljerade.

De sammanställda kartorna finns i skalorna 1:1000, 1:2000 och 1:4000.

6. LANDSKAPSUTFORMNING

Landskapsgruppen har på byggnadsnämndens uppdrag deltagit i landskapsstudier i anslutning till rv 41 och därvid som underlag för exploateringskalkyl och genomförandebeskrivning beräknat kostnader för landskapsvårdande insatser. Studierna redovisas i separat utredning.

Planförslagets illustrationsplan utgör en sammanfattande beskrivning av intensionerna i uppbyggnaden av landskapet med öppna gräsytor, buskar, skogsområden, bryn och träd enstaka, i rader och alléer.

7. SAMRÅD

Koncept till stadsplan för riksväg 41 i ny sträckning genom Kinna samhälle upprättat 1985-07-01 sändes 1985-08-13 ut till berörda myndigheter och större fastighetsägare för samråd enligt 14§ BS. Därtill var förslaget utställt på stadsarkitektkontoret och på kommunalhuset i Kinna under tiden 2 september t o m 30 september 1985. Fullmäktige informerades redan 25 juni om förslaget. Allmänheten kallades till information onsdagen den 11 september i Kommunalhuset.

Sammanställning av remissvar med planförfattarens kommentar framgår av PM 1985-11-13.

Länsstyrelsens synpunkter har diskuterats vid informerande samråd på planenheten 1986-02-03.

Mot bakgrund av de inkomna synpunkterna har förslaget från 1985-07-01 reviderats.

Revideringarna beskrivs i PM 1986-03-13 därtill kommer revideringar och kompletteringar som efter denna datum genomförts och framgår av beskrivningen.

Utöver regelbundna samråd med vägverket i särskild arbetsgrupp har underhandsamråd skett med representanter för länsstyrelsens planenhet, juridiska enhet och naturvårdsenhet och geotekniska experter. Därtill har planen utvecklats efter samråd med kommunens berörda förvaltningar, Viskans Kraft AB, Televerket, SJ, Kinnasand, Almedahls fabriker, Hede gård, Kinna församling, Kinna Naturskyddsförening, Marks Golfklubb samt av vägföretaget berörda markägare och övriga som kallats till markägaresamråd 1986-02-27 enligt särskild annonsering.

Planförslaget ställdes ut enligt 17§ BS under tiden 1 april 1986 - 25 april 1986. Mot bakgrund av inkomna synpunkter under utställandeskedet har planförslaget reviderats i enlighet med planförfattarens kommentar i PM 1986-10-20. Revideringarnas ringa omfattning motiverar inte ett nytt utställande utan berörda sakägare kontaktas direkt och ges tillfälle att ta del av revideringarna och lägga sina synpunkter på dem.

8. GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Planens genomförande beskrivs i särskild handling.

Göteborg 1986-11-19
VBB AB Göteborgskontoret

Harald Sterner

Viveka Ramstedt

Tillhör kommunfullmäktiges i Marks
kommun beslut 1986-12-16, § 264

Kjell Hugoson KMF:s ordf

S61/079/003
HST/UT/UML/MOJ



- Förslag till ändring i, utvidgning och upphävande av del av dels
- stadsplanen för Kinna samhälle
- dels byggnadsplanen för Brättingstorp, Örby socken,

RIKSVÄG 41 I NY STRÄCKNING GENOM KINNA SAMHÄLLE

- (områdena Risäng, Kinnaborg,
- Häggådalen och Hede gård)
- i Marks kommun, Älvsborgs län

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

VBB

1986 - 11 - 19

(035 rev. ex. undantag)

1986-11-19
L6832
Mark Rv 41 spl

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING tillhörande

Förslag till ändring i och utvidgning och upphävande av, dels stadsplanen för Kinna samhälle, dels byggnadsplanen för Brättingstorp, Örby socken

RIKSVÄG 41 I NY STRÄCKNING GENOM KINNA SAMHÄLLE

(områdena Risäng, Kinnaborg,
Häggådalen och Hede gård)
i Marks kommun, Älvsborgs län

1. INLEDNING

En genomförandebeskrivning i detta sammanhang syftar till att belysa de förhållanden och aktiviteter som utgör väsentliga förutsättningar för att vägprojektet Rv 41 och stadsplanen skall kunna genomföras i den utbyggnadstakt och utbyggnadsordning som gäller vid planens antagande.

Med hänsyn till att genomförandet av stadsplanens olika delområden till övervägande del är direkt kopplat till genomförandet av vägprojektet och detta i sin tur är avhängigt den statliga medelstillsdelningen anger genomförandebeskrivningen endast principerna för genomförandet. Mer detaljerade ställningstaganden får anstå till själva arbetet i genomförandeprocessen.

Genomförandebeskrivningen har ingen självständig rättsverkan.

2. TID

Målet för både vägverket och kommunen är ett genomförande av arbetsplanen Berghem-Kinna och stadsplanen under tiden augusti 1987-juni 1991, då vägdelen Berghem-Kinna i enlighet med vägverkets tidplan skall vara klar att öppnas för trafik.

Den önskade starten i augusti 1987 för genomförandet sammanhänger med den pågående utbyggnaden av delen Kinna-Fritsla, som vid denna tid närmar sig Gullberg. Genom fastställelse av arbetsplanen för sträckan Berghem-Kinna före augusti 1987 ges möjlighet att

dels bygga vidare på infartsanslutningen Gullberg-Stommen i det, i förhållande till den redan fastställda arbetsplanen för Kinna-Fritsla, reviderade läget Gullberg-norr Haga gård-Stommen,

dels fortsätta Rv 41 vidare söderut till Berghem i en kontinuerlig byggprocess.

3. ORGANISATION OCH ANSVARSFÖRDELNING

Plangenomförandet förutsätter samverkan mellan de deltagande parterna, vägverket, kommunen och enskilda.

Inom kommunen berörs i första hand kommunstyrelsen, fastighetskontoret, gatukontoret, miljö- och hälsoskyddskontoret samt stadsarkitektkontoret. Den för stadsplanläggningen konstituerade ledningsgruppen och arbetsgruppen bör därför även fortsättningsvis kunna vara kommunens samordnande organ och i samråd med förhandlingar med vägverket och enskilda tillvarata kommunens intressen. Grupperna kan vid behov knyta till sig kompletterande expertis i frågor som inte direkt ligger inom gruppens kompetensområde.

Ansaret för genomförandet av vägprojektet enligt arbetsplanen åvilar vägverket, medan kommunen primärt har ansaret för genomförandet av stadsplanens parkmark och gator samt kommunägda specialområden och anläggningar utanför vägområdet. Inom kvartermark svarar markägaren för genomförandet.

Detta innebär också att samordningsvinster kan uppnås genom att vägverket påtar sig ett ökat ansvar för mark och anläggningsbyggnad utanför vägområdet. Detta kan ske genom särskilda uppgörelser mellan parterna.

Preliminärt svarar vägverket för de anläggningar som redovisas i bilaga 1. Utöver själva vägen med anslutningsvägar ingår i ansvarstagandet delar av tillhörande gång- och cykelvägssystem med tunnlar samt åomläggningen i golfbanan, nödvändiga erosionsskydd inom och i anslutning till arbetsplaneområdet och av vägen berörda ledningssystem. Massbalansen för vägen beräknas med ut-

gångspunkt från att vägverket svarar för erforderliga bullerskydd i form av jordvallsuppbyggnader.

Marktäckning sker enligt vägverkets normalstandard, varför ansvaret för genomförandet av de i särskild utredning föreslagna planteringsåtgärderna, utöver vägverkets standard, ligger på kommunen.

Beträffande markstabilitetsåtgärder och erosionskydd utanför vägverkets ansvarsområde ligger dessa främst orienterade till Häggån. Sedan lång tid har industribyggnader varit förlagda till dessa områden. I planförslaget förutsätts bl a en åomgrävning för att möjliggöra Kinnasands utbyggnad. Detta är företagets ansvar men bör för att ge samordningsvinster helst ske samtidigt som vägbygget, varvid nödvändiga stabilitetsåtgärder kommer till utförande.

Vid Almedahls fabrikers stora fastighet anges i planförslaget erosionsskydd utmed Häggån. Koncernen tillser att företaget åtgärdar dessa problem i samband med framtida utbyggnader. Förebyggande åtgärder i skredriskområden är för övrigt en angelägenhet där kommunen har stort ansvar. Från och med 1987 kan dessutom statsbidrag sökas för dessa åtgärder.

Inom stadplaneområdet har kommunen marklösenansvaret för Rv 41 och i övrigt för allmän platsmark och mark som "markens ägare till följd av planändringen allenast kan nyttja på sätt som står i uppenbart missförhållande till dess tidigare värde".

4. PLANUPPHÄVANDE

Genomförandet av vägprojektet förutsätter, utöver ändringar av stadsplan för Kinna och byggnadsplanen för Brättingstorp, även upphävandet av en del av byggnadsplanen för Brättingstorp. Dessutom upphävs restdelar av stadsplanen för Kinna vid Hede gård.

Även andra planer utanför stadsplaneförslagets plangräns måste upphävas för att vägprojektet i sin helhet skall kunna genomföras.

Ändring och upphävande av en detaljplan skall tillgå på i princip samma sätt som upprättande, antagande och fastställande av en detaljplan (jfr 26 § tredje stycket och 108 § fjärde stycket i byggnadslagen samt 23 § i byggnadsstadgan). Detta tillgodoses genom det aktuella planförslagets formella behandling.

För allt planläggningsarbete, således även upphävande och ändring av gällande detaljplaner, gäller vissa allmänna regler. I 4 § byggnadslagen och 9 § byggnadsstadgan föreskrivs att vid planläggning skall såväl "allmänna" som "enskilda" intressen "tillbörligen" beaktas.

I detta fall syftar planläggningsarbetet till att skapa planmässiga förutsättningar för utbyggnad av Rv 41. Vägintresset väger tungt i detta fall. Länsstyrelsen har genom beslutet om utredningsplanen 1984-10-15 förutsatt att vägintresset skall ha företräde framför såväl andra allmänna intressen som enskilda intressen, vilka alla, mer eller mindre, kan stå i strid mot vägintresset.

En del markområden som nu behövs för vägen redovisas i gällande detaljplaner såsom avsedda för enskilt bebyggande. I ändrade detaljplaner - som skall möjliggöra vägbygget - måste denna mark istället redovisas (som specialområde) för trafikändamål. Om planändringen medför att markens värde avsevärt sjunker (eller med lagens uttrycksätt: att markens ägare till följd av planändringen allenast kan nyttja marken på sätt som står i uppenbart missförhållande till dess tidigare värde), är markägaren berättigad till ersättning eller inlösen. (I fråga om byggnadsplan, se 116 § och i fråga om stadsplan, 48 § byggnadslagen.) När det som i detta fall är avgjort att den enskildes intresse får vika för vägintresset, får dock den enskildes intresse anses bli "tillbörligen beaktat" genom den rätt till ekonomisk kompensation som byggnadslagens ersättnings- och inlösenregler ger.

För det fall en detaljplan upphävs utan att en ny detaljplan direkt träder istället, finns inga inlösen- och ersättningsregler av tidigare redovisat slag. Men kravet på att enskilda intressen skall "tillbörligen beaktas" gäller, som nämnts, även i dessa situationer. Den enskildes intresse kan inte vara mindre värt bara för att samhället måste välja ett annat tillvägagångssätt i planläggningsarbetet. Om upphävandet medför exempelvis att en markägare tillfogas skada eller olägenhet av den storlek som här nämnts, får varken kommunen eller länsstyrelsen besluta om planens upphävande. Det skulle innebära ett åsidosättande av kravet på "tillbörligt beaktande" av den enskildes intresse.

I denna situation måste det ske en förhandling med markägaren. Om denne då lämnar sitt medgivande till att planen upphävs visar ju detta att hans intresse tydligen blivit tillräckligt beaktat. För att få fastighetsägarens medgivande

fordras naturligtvis i en del fall att denne på något sätt tillförsäkras ersättning för den skada han lider genom planens upphävande.

I det nu aktuella fallet får förutsättas att kommunen och vägverket sinsemellan reglerar hur marklösen- och intrångsersättningar av detta slag slutligt skall fördelas mellan dem.

Kommunen har i ett tidigt skede inlett förhandlingar med de markägare som berörs av beslut om upphävande av plan.

5. MARKLÖSEN OCH FASTIGHETSBILDNINGSPRÅG

De inom stadsplaneområdet aktuella marklösen och fastighetsbildningsfrågorna belyses i bilaga 2.

6. TEKNISKA UTREDNINGAR - PROJEKTERING

Plangenomförandet förutsätter utöver vägverkets egen projektering för Rv 41 kommunala insatser för utredningar och projektering av kompletterande anläggningar och anordningar omfattande i huvudsak allmän platsmark (park, gata, gång- och cykelvägar, lekplatser), ledningssystem, landskaps- och miljöförbättrande åtgärder, ~~planter och bullerskydd~~ samt ~~stödfyllningar och erosionskydd~~. Därtill ~~erfordras ansökningshandlingar för vattendomar för åmgravningar och erosionskydd~~.

Dessa insatser preciseras i bilaga 3.

7. KOSTNADS- OCH FINANSIERINGSKALKYL

Kostnader för plangenomförandet har beräknats utifrån ovan beskrivna förutsättningar i en kostnadskalkyl med tillhörande beskrivning av finansieringen, se bilaga 4.

H utgår

uligt KS 1986-11-24

§ 440

KF 1986-12-16

§ 264

8. KINNABORGS FORMINNE

I planbeskrivningen framhålls nödvändigheten av att kommunen alternativt vägverket i tid ansöker hos länsstyrelsen om tillstånd att ta bort en begränsad del av fornminnesområdet då erforderliga arkeologiska utgrävningar skall kunna genomföras innan schaktningen för vägbygget kan starta.

Göteborg 1986-11-19
VBB AB Göteborgskontoret

Harald Sterner

Viveka Ramstedt