



**KÖPINGS KOMMUN**  
Stadsarkitektkontoret

## **PL 373**

Detaljplan för

### **DEL AV ÖSTANÅS 1:1** **(Gång- och cykelpassage över Ringvägen – ersättning för tunnel)**

Köpings tätort, Köpings kommun



*Flygbild från öster*

*Foto: Bergslagsbild AB juni 2004*

## **ANTAGANDEHANDLING 2007-09-10**

Laga kraft 2009-09-03

## Innehåll

<b>1</b>	<b>PLANBESKRIVNING</b>	<b>3</b>
1.1	PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG.....	3
1.2	PLANFÖRFARANDE .....	3
1.3	HANDLINGAR .....	3
1.3.1	Planprogram .....	3
1.3.2	Miljöbedömning .....	3
1.4	PLANDATA.....	4
1.4.1	Läge och areal .....	4
1.4.2	Markägförhållanden .....	4
1.5	TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN .....	4
1.5.1	Översiktsplan.....	4
1.5.2	Detaljplan .....	4
1.5.3	Kommunala beslut i övrigt.....	5
1.6	FÖRUTSÄTTNINGAR .....	5
1.6.1	Bebyggelse .....	5
1.6.2	Natur och vegetation .....	5
1.6.3	Geotekniska förhållanden.....	5
1.6.4	Förorenad mark .....	7
1.6.5	Fornlämningar .....	7
1.6.6	Trafik.....	8
1.6.7	Friytor.....	9
1.7	FÖRÄNDRINGAR .....	9
1.7.1	Ombyggnad av gång- och cykelöverfart .....	9
1.7.2	Ombyggnad av Floragatans anslutning .....	10
1.7.3	Trygghet .....	10
1.8	TEKNISKA ANLÄGGNINGAR.....	11
1.8.1	Elförsörjning .....	11
1.8.2	Teleledning.....	11
1.8.3	Fjärrvärme .....	11
1.8.4	Vatten och avlopp.....	11
<b>2</b>	<b>GENOMFÖRANDEBESKRIVNING</b>	<b>12</b>
2.1	ORGANISATORISKA FRÅGOR .....	12
2.1.1	Förfarande .....	12
2.1.2	Tidsplan planprocessen .....	12
2.1.3	Tidsplan plangenomförande .....	12
2.1.4	Genomförandetid.....	12
2.1.5	Ansvarsfördelning .....	12
2.2	FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR.....	12
2.3	EKONOMISKA FRÅGOR .....	12
2.3.1	Investeringar.....	12
2.4	TEKNISKA FRÅGOR .....	12
2.4.1	Grundläggning.....	12
2.4.2	Omläggning av ledningar .....	12
2.5	MEDVERKANDE I PLANARBETE OCH GENOMFÖRANDE .....	13

## **1 PLANBESKRIVNING**

### **1.1 PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG**

Området norr om Ringvägen exploaterades under slutet av 1970-talet. Ringvägen anslöts till Västeråsvägen och trafiken till centrum flyttades bort från Östanåsgatan som stängdes vid Folkets Hus. Under Ringvägen byggdes en gång- och cykeltunnel mellan Floragatans och Fågelvägens anslutningar.

Tomträttsinnehavare vid Falkvägen i Köping har under flera år påtalat problemen med pågående marksättningar. Större sättningar än vad som förväntades när området byggdes har uppstått i området. Konsekvenserna har blivit svackor, brustna ledningar och höjdskillnader till pålade byggnader (garage som inte går att köra in i osv.). På de värst drabbade ställena har tomterna och gatumarken sjunkit ca 80 cm i förhållande till bostäderna. Gång- och cykeltunneln under Ringvägen har bedömts vara en starkt bidragande orsak.

Planförslaget syftar till att pröva om gång- och cykeltunneln under Ringvägen kan fyllas igen och ersättas av en gång- och cykelöverfart i plan.

### **1.2 PLANFÖRFARANDE**

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande.

### **1.3 HANDLINGAR**

Planförslaget består av följande handlingar

- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Plankarta med illustration
- Fastighetsförteckning

#### **1.3.1 Planprogram**

Något särskilt planprogram bedöms inte vara nödvändigt.

#### **1.3.2 Miljöbedömning**

Enligt 5 kap 18 § plan- och bygglagen ska en miljöbedömning göras i planärenden om detaljplanens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Först ska en behovsbedömning göras för att pröva om en miljöbedömning behövs. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas (6 kap 11 § andra stycket miljöbalken).

#### *Behovsbedömning*

Den aktuella detaljplanen bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning erfordras därför inte.

#### *Motivering*

Passagen utformas så att trafikanterna på Ringvägen måste minska sin hastighet vid den nya gång- och cykelöverfarten. Inbromsningarna kan ge ökade utsläpp av

avgaser och ökat buller. Å andra sidan kan ombyggnaden bidra till att genomsnittshastigheten sjunker på detta vägavsnitt, vilket ger lägre bullernivåer och mindre utsläpp. Någon större förändring i positiv eller negativ riktning förväntas inte.

## 1.4 PLANDATA

### 1.4.1 Läge och areal

Planområdet är beläget vid Floragatans och Fågelvägens anslutningar till Ringvägen i nordöstra delen av Köping.

Planområdets areal är ca 1,3 ha.

### 1.4.2 Markägoförhållanden

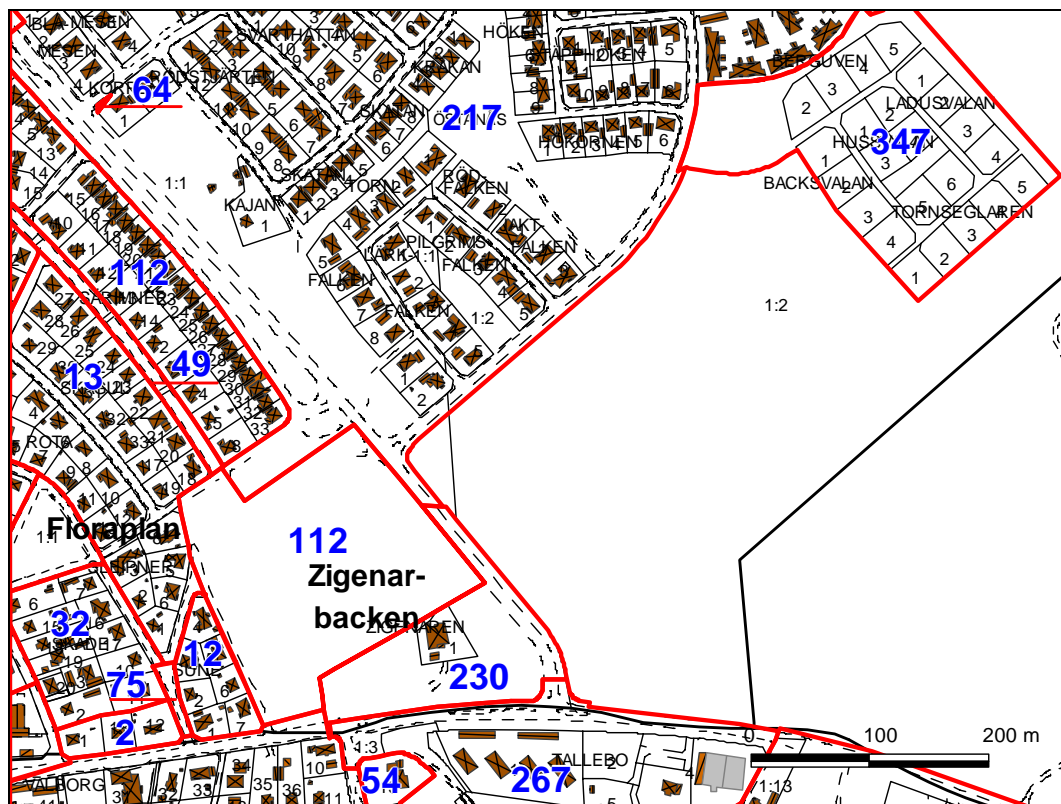
All mark inom planområdet ägs av Köpings kommun.

## 1.5 TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### 1.5.1 Översiktsplan

Den kommunomfattande översiktsplanen för Köpings kommun antogs av kommunfullmäktige den 29 oktober 1990 och förklarades aktuell den 26 oktober 1998. Området ingår i tätortens detaljplanlagda område och det finns inget angivet i översiktsplanen som berör den här frågan.

### 1.5.2 Detaljplan



Gällande detaljplaner

För området gäller PL 217 (Elund) som fastställdes av länsstyrelsen den 24 maj 1977 samt PL 112 (bebyggelsen söder om Ringvägen och del av Zigenarbackens idrottsplats), fastställd av länsstyrelsen den 27 september 1966

Området gränsar till PL 49 (Martin Sundells väg) som fastställdes av Kungl. Maj:t den 4 mars 1955, och PL 230 (Zigenarbackens idrottsplats samt del av Ringvägen), fastställd av länsstyrelsen den 1 september 1978.

### 1.5.3 Kommunala beslut i övrigt

Kommunstyrelsen beslutade den 22 mars 2007

- att tekniska kontoret får använda budgeterade medel, 500 000 kronor, för projektet Falkvägen till att projektera och anlägga ny gång- och cykelöverfart i plan med Ringvägen, nybyggnation av gång- och cykelanslutningar, trygghetsbelysning samt igenfyllande av tunnel,
- samt att uppdra åt stadsarkitektkontoret att ändra detaljplanen till att gälla de förhållanden som kommer att råda efter ombyggnationen.

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 28 augusti 2007

- att uppdra åt stadsarkitektkontoret att arbeta vidare med ärendet enligt planförslaget.

## 1.6 FÖRUTSÄTTNINGAR

### 1.6.1 Bebyggelse

Planområdet är inte bebyggt.

I den gällande planen (PL 112 från 1966) finns en byggrätt markerad inom Zigenarbackens idrottsplats i delen närmast Floragatan. Byggrätten är avsedd för ett inte närmare definierat framtida behov av en byggnad för allmänt ändamål. När detaljplanen PL 217 gjordes 1976 minskades byggrätten en aning. En 6 meter bred remsa av A-området (utan byggrätt) ingår i PL 217. Ingen ändring föreslås för detta område. Det aktuella planförslaget får samma gräns som PL 217 i denna del.

### 1.6.2 Natur och vegetation

I området har vägar och gång- och cykelvägar med tillhörande slänter, gräsmattor och viss buskplantering anlagts. Någon naturlig vegetation finns inte inom planområdet.

### 1.6.3 Geotekniska förhållanden

Ett flertal geotekniska utredningar har utförts i området.

## *Utredningar*

### *Före exploatering*

- Geoteknisk utredning, Falkvägenområdet, Kjessler & Mannerstråle AB daterad 1976-06-08: Fältarbete utfört under maj månad 1976.
- Geoteknisk utlåtande, GC-porten, Kjessler & Mannerstråle AB, daterad 1976-12-21.

### *Utredning av marksättningar*

- Våren 1999 uppmärksammades på allvar problemen med marksättningar vid Falkvägen. Hösten samma år anlätades konsulten VBB VIAK i Västerås för att utreda hur grundvattenförhållandena i Östanås påverkas av pumpstationen vid GC-tunneln under Ringvägen, rapport daterad 1999-12-01.
- Nästa geotekniska utredning för hela Falkvägenområdet utfördes av J&W (nuvarande WSP). Det geotekniska fältarbetet genomfördes i juli – augusti år 2000, rapport daterad 2000-10-12.
- I mars 2001 beställdes uppfyllnad av GC-vägen genom porten av Hässlö Mark AB i Västerås. Beställningen gällde bl.a. uppfyllnad av gångyta till nivå +11,80 och genomförande v. 13 samma år. Deluppdrag gällande GC-portens påverkan på området i den pågående geotekniska utredningen av J&W presenterades i rapport, daterad 2001-08-17.

### *Markförhållanden i området*

Marken består av lera till max ca 14 meters djup och därunder morän och berg. Överst finns ett lager torrskorpelera som är upp till 1 meter tjockt. Leran under torrskorpan kan vara mycket lös.

### *Gång- och cykelportens inverkan på omgivande mark*

Vid tunnelläget varierar lerans djup mellan 2 till 4 meter och underlagras av fast morän.

De pågående marksättningarna har under flera år påtalats av fastighetsägare i området. År 1999 och senare gjordes nya geotekniska utredningar för att utreda varför sätningarna blivit större än vad som förväntades. Man fann att grundvattennivåerna sjunkit 1 – 1,5 meter jämfört med mätningarna 1976 då området exploaterades. Den största sänkningen av grundvattennivån hade uppstått vid gång- och cykelporten under Ringvägen. Portens bottenplatta låg på en nivå ca 3 meter under befintlig grundvattenyta. En pump är placerad vid porten och ledningarna är anslutna till dagvattennätet.

För att avgöra hur bortpumpningen av vatten påverkat marksättningarna i området gjordes år 2001 ett försök att höja tillslagsnivån för pumpen. Grundvattnet tilläts stiga till nivån +11,5 istället för tidigare +9,65, dvs. en höjning med nästan 2 meter. I samband med detta fylldes markytan i tunneln med grusmaterial upp till nivån +11,8.

Resultatet av studien visade att grundvattennivåerna i hela bostadsområdet höjdes, vilket på ett positivt sätt bromsar upp ytterligare marksättningar. Åtgärderna innebär att sättningsarna i det närmaste upphört. Återstående sättningsar uppskattades annars till 15 – 30 cm.

Problemet idag är att porten är i dålig kondition och att den fria höjden i tunneln är låg på grund av markuppfyllnaden. Åtgärderna som måste utföras ska dels syfta till att lösa passagen med Ringvägen på ett bra sätt för gående och cyklister, dels att höja grundvattennivåerna i området för att man snarast ska kunna påbörja arbetena i villaområdet vid Falkvägen.



*Tunneln under Ringvägen*

*Foto: Stadsarkitektkontoret*

#### 1.6.4 Förorenad mark

Innan Ringvägen byggdes utgjordes området av åkermark. I norra delen av planområdet upp mot kv. Tornfalken gick en liten väg med några små gårdar intill. Större delen av den äldre bebyggelsen försvann kring 1960. En äldre bostadsbyggnad finns kvar i kv. Kajan vid Lovisedalsvägen.

Det finns ingenting som tyder på att det finns föroreningar i området.

#### 1.6.5 Fornlämningar

Det finns inga fornlämningar i området.

## 1.6.6 Trafik

### *Gator*

#### ***Ringvägen***

Ringvägen är en viktig huvudgata för lokaltrafiken i tätorten. Belastningen är störst på avsnittet vid Big Inn med ca 9 700 fordon enligt en räkning 2006.

Mellan Östanåsgatan och Västeråsvägen har trafikmängden 5 200 fordon uppmätts. Vägens standard är bättre här än på några av de äldre delarna av Ringvägen. Den skyltade hastigheten är 50 km/tim men vägens utformning inbjuder till högre hastigheter. Uppmätt medelhastighet är 58 km/tim, men för enstaka fordon har mycket höga hastigheter noterats.

På avsnittet mellan väg 250 och Västeråsvägen finns många gång- och cykelpassager under och över Ringvägen. Förutom tunneln vid Fågelvägen finns tunnlar även vid Baldersgatan och Brunnsvägen. Gångstigar i gräset visar att många ändå smiter över vägen bredvid tunnelarna. Korsningen med Östanåsgatan har trafikljus. Övriga korsningar är övergångsställen i plan, oftast vid anslutande vägar. Mellan Furuvägen och Östanåsgatan byggdes tre övergångsställen med mittrefuger för några år sedan.

Ringvägen används när omledningsbehov uppstår på E18 vid underhåll eller trafikolyckor. Omledning kan förekomma i båda riktningarna. Vägen är inte anpassad till denna trafikmängd. De boende drabbas av kraftiga störningar i form av buller, avgaser och bristande framkomlighet. Farligt gods transporteras ibland denna väg trots att Ringvägen inte ingår i det primära eller sekundära vägnätet för farligt gods. En olycka där farligt gods är inblandat kan få svåra konsekvenser.

Vid omledning uppstår ofta köer framför allt vid trafikljusen vid Östanåsgatan och korsningen med Västeråsvägen.

Tekniska kontoret har översänt en konsekvensanalys (utförd av konsultföretaget Tyréns hösten 2006 – *Strategi för omledning av trafik i Köping*) avseende omledningstrafiken till Vägverket Region Mälardalen. Inget beslut är ännu fattat om att omledningen av E18-trafik via Ringvägen ska upphöra.

#### ***Fågelvägen***

Fågelvägen är matargata till ett område med ca 200 bostäder i Elundsområdet, norr om Ringvägen.

#### ***Floragatan***

Via Floragatan trafikmatas kedjehusen vid Ringvägens interngata och villor i Östanåsområde längre söderut.

#### ***Gång- och cykeltrafik***

Målpunkter för gång- och cykeltrafiken söderut är centrum samt olika skolor och arbetsplatser. Många elever i Karlbergsskolans högstadieskola och Ullvigymnasiet använder tunneln. Tunneln är också viktig för kontakterna mellan bostadsområdena och med strövstigarna i skogen norr om Fantetorp.



### 1.6.7 Friytor

Söder om Floragatan finns ett smalt parkområde som ansluter till Zigenarbackens idrottsplats. Här finns också en cykelväg som förbinder Martin Sundells väg med Västeråsvägen.

## 1.7 FÖRÄNDRINGAR

### 1.7.1 Ombyggnad av gång- och cykelöverfart

Förslaget innebär att gång- och cykeltunneln under Ringvägen fylls igen helt. Istället byggs en gång- och cykelöverfart något närmare Fågelvägen enligt illustrationen till planförslaget. Anslutande gång- och cykelvägar anpassas till det nya läget och vinklas så att cyklister måste bromsa upp innan de passerar över Ringvägen.

#### *Utformning*

*Den utformning av gång- och cykelöverfarten som redovisas på plankartans illustration är ett principförslag som kan komma att justeras om man bedömer att säkerheten därigenom skulle kunna förbättras. Den slutliga utformningen bestäms först vid detaljprojekteringen.*

Den skiss som finns idag visas att gång- och cykelöverfarten utformas med en bred mittrefug som bilisterna måste väja runt, vilket innebär att de måste minska hastigheten vid passagen. De oskyddade trafikanterna behöver bara passera ett körfält i taget och kan vänta i mitten. För att ytterligare öka bilisternas uppmärksamhet föreslås partier med storgatsten i körbanan på ömse sidor om överfarten och specialskyltar för övergångsställe med sensorer som känner av när gående och cyklister närmar sig korsningen. Skylten börjar då blinka. Även belysningsstolpar som ger ett kraftigt riktat ljus föreslås på övergångsstället. Sådana har installerats på flera andra platser i Köping.



Övergångsställe med belysning vid Fågelvägen – Svalvägen

Foto: Stadsarkitektkontoret

### *Konsekvenser av att fylla igen tunneln*

En tunnel under Ringvägen är givetvis det bästa alternativet för trafiksäker passage av Ringvägen.

Ett övergångsställe i plan ställer större krav på trafikanterna. Numera har bilister väjningsplikt mot gående som korsar eller står i begrepp att korsa ett övergångsställe. Cyklister har däremot väjningsplikt mot bilisterna men den regeln respekteras inte av alla. Många trafikanter är osäkra på vad som gäller och konflikter kan lätt uppstå.

I trafiken är samverkan mellan trafikanterna avgörande för säkerheten. En lämplig fysisk utformning av trafikmiljön kan bidra till att underlätta samarbetet och få ned riskerna. Den föreslagna utformningen av övergångsstället bör innebära att hastigheten minskar, både för bilar på Ringvägen och korsande cyklar, och medverka till att trafikanterna får ögonkontakt med varandra.

En överfart med den föreslagna utformningen bör kunna fungera tillfredsställande och säkert. Det är dock önskvärt att omledningstrafiken på E18 upphör.

### *Alternativ – ombyggnad av tunneln*

Det är tekniskt möjligt att ersätta den befintliga tunneln med en ny i vattentät konstruktion. Att bygga om tunneln blir komplicerat eftersom det är svårt att stänga Ringvägen för trafik under byggtiden. Även geotekniska problem kan uppstå.

En ny tunnel behöver grundläggas på en något högre nivå än den nuvarande, vilket gör att Ringvägen måste höjas i detta parti. Det ger problem vid Floragatans och Fågelvägens anslutningar som också måste höjas, vilket kan innebära sikt-försämringar.

En vattentät tunnel är ett väsentligt dyrare alternativ.

### *Alternativ – bro över Ringvägen*

Att bygga en bro över Ringvägen är principiellt tänkbart men inte något rimligt eller praktiskt alternativ. En fristående gång- och cykelbro har inget stöd i terrängen utan skulle bli mycket hög och obekvämt att använda samt kostsam att bygga.

#### 1.7.2 Ombyggnad av Floragatans anslutning

Floragatans anslutning till Ringvägen är bred med generösa svängradier. Korsningen kommer att byggas om till smalare bredd och snävare radier.

#### 1.7.3 Trygghet

##### *Bakgrund*

Enligt byggnadsnämndens antagna mål för 2006–2012 ska trygghetsaspekter belysas i varje ny detaljplan. När det gäller fysisk planering avses främst risken att drabbas av olyckor eller att råka ut för brott i form av våld mot person, stöld eller skadegörelse.

### *Planförslaget*

En gång- och cykelöverfart i plan över Ringvägen är en sämre lösning än en tunnel när det gäller trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. En tunnel kan emellertid i sig upplevas som otrygg och undvikas under kvälls- och nattetid av rädsla för överfall. Det kan leda till att man ändå väljer att gå uppe på vägen. Förslaget med en överfart i plan innebär att platsen blir öppnare och bättre belyst än idag och att de som vistas i området får större överblick.

## **1.8       TEKNISKA ANLÄGGNINGAR**

### **1.8.1       Elförsörjning**

I området finns lågspänningsledningar som kan beröras av arbetena med tunneln.

### **1.8.2       Teleledning**

I området finns teleledning som kan beröras av arbetena med tunneln.

### **1.8.3       Fjärrvärme**

Det finns inga fjärrvärmeledningar i området.

### **1.8.4       Vatten och avlopp**

Parallellt med Ringvägen på västra sidan går en huvudvattenledning från vattentornet mot Östanås. Hänsyn till ledningen måste tas när uppfyllnaden av tunneln planeras.

Vatten- och dagvattenledningar korsar Ringvägen från Floragatan till Falkvägen mellan kv. Tornfalken och kv. Slagfalken.

STADSARKITEKTKONTORET



Per-Inge Nilsson  
Stadsarkitekt



Christina Johansson  
Planarkitekt

Antagen av Kommunfullmäktige den 2008-01-28 §2  
Vunnit laga kraft 2009-09-03

## **2 GENOMFÖRANDEBESKRIVNING**

### **2.1 ORGANISATORISKA FRÅGOR**

#### 2.1.1 Förfarande

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande.

#### 2.1.2 Tidsplan planprocessen

Samråd *juni 2007*

Utställning *4 oktober – 2 november 2007*

Antagande *december 2007*

Laga kraft

#### 2.1.3 Tidsplan plangenomförande

Igenläggningen av tunneln avses ske så snart som möjligt.

#### 2.1.4 Genomförandetid

Genomförandetiden sätts till 5 år från den dag planen vinner laga kraft. När genomförandetiden gått ut fortsätter planen att gälla om det inte finns skäl att ändra den.

#### 2.1.5 Ansvarsfördelning

Köpings kommun, tekniska kontoret, svarar för alla åtgärder i samband med planens genomförande.

### **2.2 FASTIGHETSRETTSLIGA FRÅGOR**

Detaljplanen berör inga fastighetsrättsliga frågor.

### **2.3 EKONOMISKA FRÅGOR**

#### 2.3.1 Investeringar

Kostnaden för byggandet av gång- och cykelöverfarten beräknas till 720 000 kr.

### **2.4 TEKNISKA FRÅGOR**

#### 2.4.1 Grundläggning

Eventuellt ytterligare erforderliga geotekniska undersökningar bekostas av tekniska kontoret.

#### 2.4.2 Omläggning av ledningar

Eventuell omläggning av el- eller teleledningar bekostas av projektet.

## 2.5 MEDVERKANDE I PLANARBETE OCH GENOMFÖRANDE

Stadsarkitektkontoret  
Tekniska kontoret

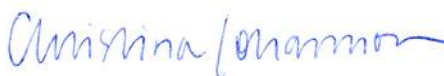
Plan- och markfrågor  
Gatufrågor

För detaljplanen svarar gatuingenjör Magnus Rydh, tekniska kontoret och planarkitekt Christina Johansson, stadsarkitektkontoret.

### STADSARKITEKTKONTORET



Per-Inge Nilsson  
Stadsarkitekt



Christina Johansson  
Planarkitekt

Antagen av Kommunfullmäktige den 2008-01-28 §2  
Vunnit laga kraft 2009-09-03