



MARIESTAD

SÄRSKILT UTLÅTANDE

Detaljplan för

del av Leksberg 10:1

Mariestads tätort, Mariestads kommun

Upprättad av planenheten i oktober 2019

Planen har varit föremål för samråd under tiden 2 maj 2019 till och med 3 juni 2019. Den har varit utskickad till ett flertal olika remissinstanser och funnits tillgänglig i Stadshuset samt på kommunens hemsida. Nedan redovisas de yttranden som har kommit in under samrådstiden och kommenteras om det finns anledning.

INKOMNA YTTRANDEN

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för en flexibel markanvändning med inriktningen handel, restaurang, drivmedelförsäljning, kontor, tillfälligtvinstelse, tekniska anläggningar och parkering. Vidare syftar planen till att vidareutveckla och förlänga Haggårdens handelsområde söder ut mot E20, och att skapa en ny entré från söder till Mariestads tätort.

Arbetet med utformningen av trafikplatsen vid Haggården och i samband med utbyggnaden av E20 är inte färdigställd. Utformningen av planområdet bör dock synkroniseras med Trafikverket.

Länsstyrelsen anser att planförslaget strider mot prövningsgrunden Hälsa och Säkerhet avseende farligt gods och skyfall.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera

prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripande-grunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa / säkerhet avseende farligt gods och skyfall måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

- Riksintresse (både MB kap 3 och 4, se listan i webbgis)
- Mellankommunala frågor och regionala förhållanden
- Miljökvalitetsnormer (MKN) (MB 5 kap, luft och vatten)
- Strandskydd (MB 7kap)
- Hälsa och säkerhet (risk för olyckor, översvämning, erosion) geoteknik

Länsstyrelsen anser att planförslaget strider i konflikt med prövningsgrunden Hälsa och Säkerhet avseende farligt gods och skyfall.

Hälsa/Säkerhet

Farligt gods

Det är bra att en riskanalys är utförd för området till samrådsskedet. Riskanalysen omfattar Kinnekullebanan, E20 (primär väg farligt gods) och Göteborgsvägen (sekundär led farligt gods) som alla passerar planområdet. Riskanalysen kommer fram till ett antal åtgärder som delvis är inarbetade på plankartan.

Kommunen skriver i planbeskrivningen att det finns en osäkerhet kring hur ombyggnaden av E20 kommer att påverka området. Riskanalysen nämner ombyggnaden men det är oklart om riskanalysen utgår från den befintliga vägen eller den ombyggda. Länsstyrelsen tolkar det som att riskanalysen utgår från den befintliga vägens läge men utifrån den nya vägens standard när det gäller indata till beräkningar.

Länsstyrelsen anser att de riskavstånd som presenteras i riskanalysen ska gälla från väggkant på E20 efter ombyggnad. Utformning och placering av E20 när vägen är ombyggd är inte klar i dagsläget men kommunen bedömer att detta kommer vara färdigt till granskningsskedet. Det är då viktigt att avstånd och åtgärder anpassas efter den nya vägen.

Avstånden ska mätas från väggkant enligt riskanalysen. På plankartan tolkar Länsstyrelsen det som att avstånden istället är mätta från vägmitt vilket behöver justeras.

För att riskavstånden ska vara giltiga anser Länsstyrelsen att det måste säkerställas att fordon och spill stannar vid den punkt som avstånd mäts från. Varken riskanalysen eller planbeskrivningen nämner något om detta. För att uppfylla detta kan det krävas åtgärder i form av t.ex. avkörningsräcken eller vall.

Riskanalysen utgår från vissa antaganden om fördelning av verksamheter och personantal inom området. Denna indata är avgörande för resultaten i riskanalysen. Plankartan är dock relativt öppen och reglerar t.ex. inte andelar av olika verksamhetstyper vilket innebär att riskanalysen inte tar höjd för den verksamhet som är möjlig enligt plankartan. Varken riskanalysen, planbeskrivningen eller plankartan reglerar vilken typ av verksamheter som är lämplig var.

Avståndet till Göteborgsvägen är som minst knappt 20 meter från planområdet. Länsstyrelsen förespråkar ett bebyggelsefritt avstånd om minst 30 meter till transportled för farligt gods. Därefter bör också verksamheter placeras så att minst känsliga verksamheter (t.ex. parkering och industri) placeras närmast leden och

mer känsliga verksamheter (t.ex. hotell) längre bort. Detta framgår av Länsstyrelsen riskpolicy. Sättet som riskanalysen är uppbyggd på återspeglar inte plankartans öppenhet där t.ex. hotell kan placeras 20 meter från Göteborgsvägen. Även om individrisken visar på acceptabel risknivå 15 meter från Göteborgsvägen så kan samhällsrisken påverkas beroende på vilka verksamheter och vilken persontäthet som finns närmast vägen. Målet bör också vara att skapa en robusthet så att utrymme finns för t.ex. förändrade transporter.

Det konstateras att transporter till drivmedelsstation kan komma att gå inom planområdet och att diken därför bör finnas för att samla ihop spill. Det framgår dock inte hur många transporter som kan förväntas inom planområdet och hur risknivån ser ut. Det kan bli aktuellt att anpassa verksamheternas placering även i förhållande till detta. Diken för uppsamling av spill behöver säkerställas i plankartan.

Egenskapsbestämmelsen b2 som regleras på plankartan säger att utrymningsvägar ska placeras bort från E20. Denna bör istället formuleras som att det ska finnas möjlighet att utrymma bort från E20 för att inte begränsa utformningen i byggskedet.

Egenskapsbestämmelsen b3 säger att fasadens ytskikt ska utformas i brandklassat material EI30 vilket stämmer överens med riskanalysens formulering. Brandklass EI30 är dock ingen materialbeteckning för ytskikt utan beskriver vilken brandklass väggen som helhet ska uppfylla. Om riskanalysen syftar på fasadens ytskikt bör detta istället uttryckas som obrännbart material eller med en av de ytskiktsskisser som finns specificerade i Boverkets byggregler. Om det är väggens brandklass som åsyftas bör bestämmelsen istället formuleras som att fasader ska utformas i lägst brandklass EI30. Då regleras dock inte ytskiktets materialet. Kommunen bör stämma av med författaren till riskanalysen vad som avses.

Enligt riskanalysen ska fasader på byggnader inom 100 meter utföras för att ge skydd mot fortskridande ras. På plankartan är detta dock bara reglerat fram till 80 meter.

Skyfall

Kommunen har kvalitativt bedömt planens förutsättningar att klara ett 100-årsregn och konstaterar att dessa är goda. Ett antal åtgärder föreslås där bl.a. naturmark är inarbetad på plankartan för att möjliggöra en fördröjning inom planområdet. Vidare föreslås att planområdet utrustas med diken längs med gator,

många gröna ytor samt anläggningar för magasinering. Dessa åtgärder är dock inte säkerställda på plankartan.

Kommunen behöver visa att på konsekvenserna av ett 100-årsregn och att de åtgärder som föreslås är tillräckliga.

Råd enligt 2 kap. PBL och MB

Länsstyrelsen instämmer i vad Lantmäteriet kommit in med synpunkter om planomförslaget. Enligt Boverkets verkets allmänna råd och tillhörande rekommendationerna så ska det inte finnas markanvändning som redovisas med vit färg.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen har tidigare påtalat vikten av att de kulturhistoriska sambanden mellan Leksberg, Hindsberg och Karleby samt det öppna odlingslandskapet är viktigt att bevara. Kommunen hänvisar till landskaps- och kulturarvsanalyser utförda på uppdrag av Trafikverket med anledning av ombyggnaden av E20.

Trafikverkets konsekvensbedömning utgår ifrån vad infrastrukturen kan ge för påverkan på kulturvärden och samband i landskapet. Det nu aktuella planförslaget innebär andra åtgärder än en trafikplan – stora markytor, som ska bebyggas med yt- och volymstora byggnader. Kommunen motiverar planförslaget med att byggnadshöjder hålls nere ut mot E20 och tillåts bli högre närmast befintlig verksamhetsbebyggelse. Förslaget innebär att en hög byggnadsridå blockerar sambandet mot Leksberg och kyrktornet som landmärke. Byggnationen som sträcker sig ut mot E20 kommer därtill att väsentligt påverka upplevelsen av det öppna jordbrukslandskapet i anslutning till Hindsberg (och därmed landskaps sambandet som nämns ovan).

Länsstyrelsen uppmantrar kommunen att omarbota planens utformning så att jordbrukslandskapets öppenhet mot Hindsbergsåsens norrsida bibehålls bättre, samt att högre bebyggelse koncentreras till planområdets nordvästra hörn (i anslutning till solcellsparken, Burger King och utmed väg 26). På så vis kan siktlinjer mot Leksberg eventuellt bibehållas.

Den bebyggelse som möjliggörs på platsen kommer att utgöra första kontakten med Mariestads tätort för besökare som kommer söderifrån. Tilltalande utformning och noggrant studerade volymer och placering kan ge nytillskott som är förankrade och läsbara i relation till platsens kulturhistoriska sammanhang. Det kan också ge positiva värden för platsen som välkomnande entrépunkt till Mariestad. Det tidigare planprogrammet innehåller förhållningssätt som kan vara lämpliga

att fastställa i granskningshandlingarna.

Drivmedelsstation

Kommunen skriver att frågor kring skyddsavstånd och bedömning av markens lämplighet för bränslestation utifrån närliggande verksamheter och markens anordnande kan hanteras i bygglovsskedet. Kommunen hänvisar också till MSB:s handbok "Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer".

MSB:s handbok syftar främst till att reglera säkerheten för själva drivmedelsstationen. Länsstyrelsen anser också att säkerheten för omgivningen behöver säkerställas. I MSB:s handbok rekommenderas ett skyddsavstånd på 25 m till plats där människor vanligen vistas. I Boverkets allmänna råd "Bättre plats för arbete" nämns ett riskavstånd på minst 50 m från lossningsplats för tankfordon. "Bättre plats för arbete" är knuten till den gamla plan- och bygglagen och därför inte aktuell i alla delar. Det kan ändå vara lämpligt att beakta det "riskavstånd" som nämns där, bland annat med tanke på pölbrand. Lämpligt skyddsavstånd beror också på lokala förutsättningar som t.ex. topografi.

Dagvatten

Recipienten för dagvatten från området är Tidån som är utpekad som ett särskilt värdefullt vatten då det finns värdefulla fiskarter i ån bl.a. asp (Tidån är ett kärnområde för denna fiskart) och den lokala Tidån öring.

Utsläpp av dagvatten till Tidån får inte påverka vattenkvaliteten negativt.

Jordbruksmark

Kommunen har gjort en mycket grundlig utredning precis enligt vad lagen kräver. Ni har svarat på alla tre frågor enligt 3 kap. 4§ Miljöbalken och även visat på alternativa platser att bygga på. Dock säger lagen att brukningsvärd jordbruksmark endast får tas i anspråk om det inte finns annan mark som kan tillgodose behovet. Med detta menas att om det finns områden som är tillräckligt bra för att uppfylla kraven för den nya markanvändningen, så får inte brukningsvärd jordbruksmark användas, även om jordbruksmarken är den bästa platsen ur exploateringssynpunkt bland de utredda alternativen.

Vidare finns det några små detaljer att påpeka som kommunen behöver jobba vidare med. Kommunen skriver att planförslaget inte motverkar något av de nationella och regionala miljömålen. Att ta jordbruksmark i anspråk för bebyggelse av detta omfång motverkar i allra högsta grad de nationella

och regionala miljömålen. Miljömålen beskriver det

tillstånd som den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. De regionala miljömålen lyfter fram regionala särdrag och områden som kräver ytterligare insatser.

De tydliggör vad som behöver uppnås i Västra Götalands län. Därför har vi i länet tagit fram ett mål om att till år 2020 ska högst 200ha åkermark exploateras jämfört med år 2015, för att så långt som möjligt kunna användas i produktion. De nationella miljömålen "Ett rikt odlingslandskap" och "Ett rikt växt- och djurliv" strävar efter att skydda jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion. Samtidigt skydda och bevara den biologiska mångfalden för nuvarande och framtida generationer.

För att uppnå dessa mål krävs att alla kommuner tar sitt ansvar och värnar, bevarar och säkerställer att den jordbruksmark som finns att tillgå och finns kvar till framtiden. Jordbruksmark är en resurs som inte kan återställas efter det att den har exploaterats därför är det av allra högsta betydelse att alternativen som Mariestads kommun har tagit fram undersöks igen för att finna en annan möjlig plats än jordbruksmark att exploatera.

Trafik

Länsstyrelsen hänviar vidare till Trafikverks yttrande i sin helhet (dtr 2019-05-21).

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopskydd

Samrådsunderlaget är bristfälligt när det gäller utredning av vilka naturvärden som finns inom området. Det står att det finns ett dike, men att det (enligt en naturinventering som gjorts för E20) inte är biotopskyddat. Varför är inte diket biotopskyddat? I planområdets västra del ser det på flygbilden ut att finnas åtminstone en åkerholme? Inför ett samråd behöver kommunen göra en ordentlig kontroll att vad som finns i området. Det ska dessutom tydligt framgå av samrådshandlingarna.

Om det finns biotopskyddade objekt inom området behöver kommunen redogöra för hur dessa ska hanteras. Kan de vara kvar och skyddas med planbestämmelse? Eller måste de tas bort? I så fall får kommunen söka dispens hos Länsstyrelsen. Dispensansökan bör innehålla förslag till lämplig kompensation.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt, således behöver inte en

miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Kommentarer

Farligt gods

När Trafikverket slutligen avgränsar vägområdet för vägplanen E20 förbi Mariestad samt bestämmer vägbanornas slutgiltiga läge kommer kommunen att justera plankartan och skyddsavstånden. Skyddsavståndet kommer att mätas från väggkant.

Länsstyrelsen omskriver åtgärder för att säkerhetsställa att fordon och spill stannar vid den punkt som säkerhetsavståndet har mätts ifrån. Det innebär åtgärder inom Trafikverkets vägområde vilket då är Trafikverkets ansvar. En dialog med Trafikverket förs för att säkerhetsställa att nödvändiga skyddsåtgärder vidtas.

Plankartan kommer att kompletteras med en planbestämmelse om att den kvartersmark i planområdet nordöstra del som ligger närmare än 30 meter från Göteborgsvägen inte får utformas för att inbjuda till mot stadigvarande vistelse (m1). Då riskutredningen resultat visar att ett avstånd om 15 meter innebär en acceptabel risk, skapas ett utrymme för det i framtiden blir en ökad transport med farligt gods på Göteborgsvägen.

Diken för uppsamling av spill kommer att säkerhetsställas i plankartan.

Egenskapsbestämmelserna b2 och b3 kommer att justeras efter Länsstyrelsens synpunkter.

Säkerhetsavståndet för egenskapsbestämmelse b4 om skydd mot fortskridande ras kommer att justeras till 100 meter enligt riskutredningens rekommendationer.

Skyfall

Kommunen kommer att säkerhetsställa diken inom vägområdet i plankartan.

Konsultföretaget Sweco har fått i uppdrag att genomföra en översiktlig skyfallskartering över bland annat aktuellt planområde för att påvisa konsekvenserna av ett 100-årsregn. Resultatet från karteringen kommer att inarbetas i planförslagets granskningshandling.

Kulturmiljö

Kommunen kommer att omarbeta plankartan så att högre bebyggelse koncentreras längs med Göteborgsvägen för att skydda sikstråket mot Leksberg och kyrktornet.

Drivmedelstation

Kommunen kommer att förtydliga i planbeskrivningen att skyddsavståndet om 25 meter från drivmedelstation är ett minimum och att avståndet vid behov kan komma att öka utifrån verksamhetens karaktär, tekniska åtgärder i den aktuella anläggningen, topografi, vegetation, förhärskande vindriktning och känsligheten på angränsade markanvändning.

Dagvatten

Kommunen bedömer inte att dagvatten från planområdet kom-

mer att påverka Tidans vattenkvalité negativt.

Jordbruksmark

Kommunens bedömning och slutsats är att de alternativa lokaliseringarna inte kan tillgodose det behov (bedömningskriterier) som preciseras i lokaliseringsutredningen. Bedömningskriterierna har utformats med stöd av Prop. 1989/86:3. Propositionen anger bland annat att de alternativa lokaliseringarna ska vara "ekonomiskt rimlig" sett till den föreslagna markanvändningen. Det lokaliseringsalternativ som enligt lokaliseringsutredningens slutsats hade varit näst bäst är alternativ 3 – Grisatorp 10:1. En exploatering av området skulle innebära stora kostnader med anledning av bristen på kommunal infrastruktur i anslutning till området. Närmaste va-anslutning finns tex. cirka 600 meter väster om området. Vidare är hela området skogbevuxet och marken ägs privat vilket sammantaget innebär en orimligt hög investeringskostnad för att möjliggöra planerad markanvändning, i jämförelse med alternativ 1 – Leksberg 10:1.

Länsstyrelsen tar upp skrivningen i 3 kap. 4 § MB som anger att brukningsvärd jordbruksmark endast får tas i anspråk om det inte finns annan mark som kan tillgodose behovet. Paragrafen anger även att alternativa lokaliseringar ska kunna tillgodose behovet från ett i allmän synpunkt tillfredställande sätt. Vad som avses med från allmän synpunkt "tillfredställande" sätt preciseras i prop. 1985/86:3 s.158 som följer:

"Med uttrycket "tillfredställande" avses att lokaliseringen av exploateringsföretaget skall vara fullt godtagbar från samhällsbyggnadssynpunkt. Självfallet inryms däri att den alternativa lokaliseringen skall vara tekniskt och funktionellt lämplig samt ekonomiskt rimlig."

Kommunen anser att Länsstyrelsen har tolkat skrivningen i 3 kap. 4 § MB allt för snävt och på ett sätt som inte lagen avser. Bara för att det finns alternativa lokaliseringar som uppfyller den planerade markanvändningens behov vad gäller ytanspråk innebär det inte automatiskt att alternativet är lämpligt för den planerade markanvändningen. Kommunen anser att både 3 kap. § 4 MB och propositionen tydliggör att i bedömningen av alternativa lokaliseringar av planområdet ska flera faktorer vägas samman. En faktor är att alternativet ska vara "ekonomiskt rimligt" i förhållande till ursprungsförslaget. Det kravet anser inte kommunen att någon av de alternativa lokaliseringarna kan uppfylla.

Kommunen kommer att justera planbeskrivningen efter Länsstyrelsens synpunkter vad gäller påverkan på nationella och regionala miljömålen.

Biotopskydd

Innan planförslagets granskningskede kommer en naturvärdesinventering att genomföras.

LANTMÄTERIET

Vid genomgång av planförslagets samrådshandlingar (daterade april 2019) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Plankartan följer inte Boverkets rekommendationer

Regeringen har i flera sammanhang betonat vikten av att detaljplanerna utformas på ett enhetligt sätt för att underlätta framtida digitalisering och förenkla byggprocessen. Detaljplanen tas fram enligt PBL med de regler som gäller för detaljplaner med planstart från och med januari 2015. För denna typ av detaljplaner bör som bekant Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan, tillämpas. Plankartans utformning uppfyller inte dessa råd på följande punkter och det finns inget motiv angivet till varför så har skett:

- Det finns ingen användning som ska vit färg enligt rekommendationerna.

Kommentarer

Kommunen kommer att justera plankartan för att följa Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan.

TEKNISKA NÄMNDENS ARBETSUTSKOTT

Tekniska nämndens arbetsutskott har tagit del av samrådshandlingarna för detaljplan för del av Leksberg 10:1 och har följande att yttra: Detaljplanen behöver möjliggöra vidare va-byggnation för området väster om aktuell plan för eventuell vidare exploatering. Områdets avvattning ska ske till det meandrande diket öster om Göteborgsvägen vilket planen bör möjliggöra.

I kommande budgetarbete bör driftmedel avsättas för drift och skötsel av området såsom snöröjning, gatubelysning, grönyteskötsel, vilket exploateringskalkylen ska påvisa.

Kommentarer

Efter planförslagets granskningskede är inriktningen att en förprojektering ska påbörjas. Där kommer exploateringskostnader och uppskattade driftkostnader att utredas och sedan inarbetats i antagandehandlingen.

Tekniska nämndens synpunkter angående möjliggörande av va-anslutning till Hindsberg 2:2 kommer att inarbetas i planförslagets granskningshandling.

MILJÖ- OCH BYGGNADSNÄMNDEN

Miljö- och byggnadsnämnden beslutar att lämna följande yttrande:

Planbestämmelser:

Plankartan behöver kompletteras med planbestämmelser gällande byggnaders placering. Vilket kan regleras med "prickmark" eller text.

Planen kan med fördel redovisa ett resonemang vad som gäl-

ler för skyltar, både digitala och större fristående skyltar. Det vore bra med precisering av tillåten höjd och placering.

Kommentarer

Planförslagets syfte är bland annat att möjliggöra för en flexibel markanvändning vad gäller fastighetsindelning och byggnaders placering. Planenheten anser att en reglering av byggnaders placering minskar flexibilitet och går emot planförslagets syfte.

Ett resonemang kring möjligheten att uppföra digitala skyltar och vanliga skyltar kommer att inarbetas i planbeskrivningen. Vad gäller reglering av tillåten placering eller höjd är inriktningen att detta inte ska regleras genom planbestämmelser på plankartan utan omskrivas i planbeskrivningen.

TRAFIKVERKET

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna gällande detaljplan för del av Leksberg 10:1 i Mariestads centralort, Mariestads kommun. Detaljplanen syftar till att möjliggöra för en flexibel markanvändning med inriktningen handel, restaurang, drivmedelsförsäljning, kontor, tillfällig vistelse, tekniska anläggningar och parkering. Vidare syftar planen till att vidareutveckla och förlänga Haggårdens handelsområde söderut mot E20 och att skapa en ny entré till Mariestad. Verksamheterna riktar sig främst till resenärer på E20 och väg 26.

Statlig infrastruktur

Planområdet gränsar i söder mot E20 som är av riksintresse för kommunikation och ingår i det europeiska TEN-T-nätet för godstransporter. Vägen är dessutom funktionellt prioriterad för dagliga och långväga personresor, kollektivtrafik och godstransporter. E20 är också utpekad som primärväg för transporter av farligt gods. Trafikmängden uppmättes år 2018 till 10 019 fordon/årsmedeldygn, varav 2 093 tunga. Hastighetsbegränsningen på E20 är idag 80 km/h.

Trafikverket är även väghållare för trafikplats Haggården och Göteborgsvägen från E20 till cirkulationsplatsen vid Hammarsmedsgatan. Hastigheten här varierar mellan 70 och 50 km/h och trafikmängden på Göteborgsvägen uppmättes år 2018 till 9 139 fordon/dygn, varav 885 tunga.

Tidigare samråd

Dialog kring hur området påverkas av pågående vägplan för ombyggnation av E20 har förts mellan Trafikverket och kommunen.

Trafikverkets synpunkter

Pågående E20-projekt

Två av de pågående etapperna av investeringsprojektet med syftet att bygga ut E20 till mötesfri landsväg förbi Mariestad inklusive ombyggnation av trafikplatser möts vid Trafikplats Haggården. Samrådshandlingar för vägplanerna kommer att finnas tillgängliga hösten 2019. För båda etapperna gäller alltså att det fortfarande kan inkomma synpunkter som

medför att handlingarna justeras, vilket i sin tur kan påverka detaljplanen.

Utifrån de ritningar över E20 och trafikplats Haggården som nu gäller, behöver vissa justeringar göras för att detaljplane-gränsen ska stämma överens med och vägplanernas handlingar. Utöver detta och förutsatt att inga förändringar sker i senare skeden av vägprojektet har Trafikverket inte några synpunkter på detaljplanens utbredning.

Anslutning till statlig väg och utfartsförbud

Längs planområdets södra gräns löper en blivande lokalväg som kommer att byggas inom ramen för E20 Götene-Mariestad. Denna lokalväg övergår vid detaljplane-gränsen till kommunal gata. Trafikverkets lokalväg är totalt 9 meter bred, utformad med två körfält på vardera 3 meter samt 1,5 meter breda vägrenar. En anpassning av kommunens sektion genom området till denna bör ske inom planområdet. Uppmärksamma särskilt cyklisternas förutsättningar.

Trafikverket önskar att utfartsförbud införs i detaljplanens södra gräns där den gränsar mot den blivande lokalvägen. In- och utfarter till fastigheter inom planområdet får ske från den kommunala gatan.

Trafikverket vill också upplysa om att tung trafik och jordbruksmaskiner kommer att färdas på lokalvägen och att den kommunala gatans utformning måste vara sådan att dessa transporter inte hindras.

Trafikalstring

Trafikverket saknar en bedömning av vilka trafikmängder detaljplanen förväntas alstra. Trafikalstringsverktyget på www.trafikverket.se kan användas för att göra översiktliga bedömningar. Planhandlingen bör kompletteras med dessa uppgifter.

Dagvatten

En djupare analys av effekterna av att hårdgöra ett så stort område krävs för att Trafikverket ska känna trygghet i att flödet till vägdiket längs väg 26/Göteborgsvägen inte ökar. Diket får inte användas för utjämning, utan detta ska ske inom planområdet.

Natur

Den naturvärdesinventering som gjorts inom ramen för E20-projekten och till vilken kommunen hänvisar har haft fokus på E20. Någon fältinventering är inte utförd inom planområdet.

Farligt gods

Trafikverket noterar den riskutredning som tillhör planhandlingarna och de skyddsåtgärder som föreslås. Kommunens bedömning kan anses vara rimlig.

Övrigt

Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Kommentarer

Kommunen kommer att justera plankartan för att överensstamma med Trafikverkets nya avgränsningar av vägområdet som berörs av E20-projekten.

Till planförslaget granskningskedan kommer vägdragningarna inom planområdet att ses över med inriktningen att kommunen inte ska samnyttja vägen med Trafikverket. Detta med anledning av kommunens ambition med området inte fullt ut kan förenas med Trafikverkets framkomlighetskrav för lokalvägen. Arbetet kommer ske i nära dialog med Trafikverket.

Kommunen kommer utreda vilka trafikmängder planområdet kan förväntas alstra.

Diket längs med Göteborgsvägen har anlagts av kommunen som en del i förberedelsen för genomförandet av detaljplanen för Leksberg 10:1. Det är kommunen som äger och förvaltar diket.

En naturvärdesinventering har beställts och dess resultat kommer att inarbetats i planförslaget granskningshandling.

VÄSTTRAFIK

Västtrafik har tagit del av det förslag till detaljplan som Mariestads kommun har upprättat för del av Leksberg 10:1. Mariestads kommuns diarienummer 2017/00203.

Planen syftar till att möjliggöra för en flexibel markanvändning med inriktningen handel, restaurang, drivmedelsförsäljning, kontor, tillfällig vistelse, tekniska anläggningar och parkering. Vidare syftar planen till att vidareutveckla och förlänga Haggårdens handelsområde söder ut mot E20, och att skapa en ny entré från söder till Mariestads tätort.

Trafikverkets projekt ”E20 förbi Mariestad” har inte fastslagit vägplanens omfattning. Detta innebär att kommunen kan komma att behöva göra mindre redigeringar av planförslaget planområdesgräns som angränsar till E20. Kommunen räknar med att få ett klart besked om val av lokalisering för lokalvägnätet samt vägplanområdets omfattning efter att vägplanerna har genomgått samrådsskedet. Fram tills dess finns en osäkerhet kring detaljplanens exakta utformning.

Västtrafik ser positivt på att kommunens ambition är att ansluta planområdet till kollektivtrafik, men det är viktigt att utgångspunkten i en sådan ambition är att det är befintlig kollektivtrafik som avses. Västtrafik ser små möjligheter att trafikera in i planområdet med linjelagd kollektivtrafik, men här behöver Västtrafik vara delaktiga i det fortsatta arbetet med detaljplaneringen av planområdet och dess anslutning till befintlig gatuinfrastruktur.

När det, i en framtid, sker förändringar i dagens linjenät för stadstrafiken, så kommer närmaste körväg för kollektivtrafiken troligtvis vara utmed Storegårdsvägen, för att sen ansluta till cirkulationsplats vid Göteborgsvägen, men här behövs ett gemensamt arbete göras, för att skapa ett bra linjenät utifrån dagens förutsättningar och framtida utbyggnadsplaner.

Området bör planeras för att prioritera de hållbara färdsmittorna, för att inte öka bilberoendet.

Det är därför viktigt att området i första hand möjliggör för gående att röra sig inom området. Gångvägar bör utformas så att genaste vägen att förflytta sig är genom att gå mellan de olika verksamheterna, inte att flytta med sig sin bil.

Det är också viktigt att besökare ska kunna ta sig på ett attraktivt, tillgängligt och trafiksäkert sätt mellan området och närliggande hållplatser.

Det krävs också bra gång- och cykelvägar inom och till planområdet, som ansluter till befintligt gc-vägnät.

Kommunen nämner Målbild för kollektivtrafiken år 2025 i Skaraborg under rubriken Regionala ställningstaganden.

Sedan 2012, då ny kollektivtrafiklag trädde i kraft, och då Västra Götalandsregionen ensamt övertog ansvaret och finansieringen av kollektivtrafiken i regionen, har dessa delregionala målbilder arbetats in i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland.

Det är alltså Trafikförsörjningsprogrammet, som tas fram i samråd med bl.a. kommunerna i regionen, som beskriver mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling i regionen. Texten under rubriken Regionala ställningstaganden bör därför justeras.

Västtrafik ser fram mot ett fortsatt gemensamt arbete med att se över kollektivtrafikens körvägar i Mariestad.

Kommentarer

Kommunen avser att möjliggöra för busshållplats inom planområdet om behovet i framtiden uppstår. Planområdet kommer i övrigt att vara ansluten med kommunal gc- väg.

Texten under rubriken ”Regionala ställningstaganden” kommer att justeras efter Västtrafikens synpunkter.

VÄNERENERGI

Elnät

Detaljplanen föreskriver inga fastställda områden för transformatorstationer. Vi förutsätter därför att vi kan placera in dessa efter hur behovet av el kommer att se ut i området.

Fjärrvärme

Fjärrvärme finns i närområdet med möjlighet att ansluta ytterligare fastigheter i det aktuella området.

För övrigt finns inget att anmärka mot detaljplanen

Kommentar

Planförslaget möjliggör för E –tekniska anläggningar inom all kvartersmark inom planområdet. Markanvändningen är främst avsedd för att möjliggöra utbyggnad av solcellsanläggning men inrymmer även användningen transformatorstation.

AVFALLSHANTERING ÖSTRA SKARABORG (AÖS)

Gällande sophämtning vill vi framhålla följande för att uppfylla reglerna i renhållningsföreskriftema.

För genomförande av soptömning ska vägen till hämt-

ningsplatsen ha en fri höjd på minst 3,65 meter, ha en fri bredd på minst 3 meter samt ha en bärighet för ett fordon på 18 ton.

Vid hämtningsplatsen ska yta finnas med en bredd på minst 4,5 meter, fri längd på minst 14 meter samt ha en fri höjd på minst 5 meter.

För återvändsgator ska det finnas en vändyta med diameter 18 meter samt en fri remsa på ca 1,5 meter utanför vänd ytan.

Säkerheten vid hämtning är ytterst viktigt och backning med hämtningsfordon ska inte förekomma.

Vi ber er även studera ”Handbok för avfallsutrymmen” som finns att läsa på vår hemsida [www .avfallskaraborg.se](http://www.avfallskaraborg.se)

Kommentar

Kommunen noterar AÖS synpunkter.

HINDSBERG 3:7

Jag bor på fastigheten Hindsberg 3:7 som är närmast beläget det projekt kommunen avser att påbörja i Leksberg.

Jag finner en utveckling av Mariestad i form av detta projektet som väldigt positivt då vi behöver fler verksamheter och arbetstillfällen som detta projekt kan tänkas att ge.

Men vi som är boende så nära detta område där projektet kommer att genomföras har vissa synpunkter och önskemål som jag önskar att kommunen kan visa hänsyn och förståelse för.

Jag och min sambo flyttade hit för knappt två år sedan då denna fastighet gav oss stora möjligheter att ge oss det vi önskade då vi har nära till stadens centrum samtidigt som Hindsberg är ett område som ger den lugn och ro endast ett lantligt boende kan ge. Detta är något vi värderar väldigt högt och vi anser att det är en idyll värd att bevara.

Enligt planbeskrivningen så förväntas det området som projektet gäller sträcka sig så nära vår fastighet som 65 meter vilket gör oss till närmsta berörda fastighet så hoppas jag att vi kan påverka vilken sorts verksamhet eller anläggning som kan placeras närmast oss.

På grund av vår fastighets utformning och nivåskillnaden på vår tomt i förhållande till området där det idag är jordbruksmark så kommer vi att vara väldigt drabbade av bland annat insyn och ljud/buller från en eventuell verksamhet vilket kan komma att påverka oss

och vårt privatliv.

De synpunkter vi har angående detta projekt är önskemål som bör anses rimliga med tanke på hur stor påverkan de har på oss, vårt privatliv och framtid samt även den negativa inverkan det kan ge för vår fastighets ekonomiska värde.

Vi önskar att det inte kommer att förekomma någon form av verksamhet eller parkeringsplats i vår närhet som kan komma att bidra till olägenheter för oss i form av ljud/buller och/eller en kränkning av vår integritet genom att offentligheten ges insyn till oss. Även ett eventuellt bullerplank eller insynsskydd kommer ej att skänka oss någon tillfredsställelse om en av oss icke önskvärd verksamhet/anläggning upprättas då avståndet är sådant att vi ändå kommer påverkas.

Tekniska anläggningar som exempelvis solcellspaneler är mer välkommet då det i så fall skapar ett område där offentligheten inte ges tillträde och verksamheten som bedrivs på sådana anläggningar är av sådan karaktär att det inte stör varken ljudmässigt eller med någon nämnvärd rörelse av människor som ges insyn mot vårt privatliv.

Vidare är ju just solcellspaneler något väldigt viktigt för att kunna närma sig de klimatmål vi behöver uppnå för att kunna säkerställa en framtid för kommande generationer.

Om det i nuläget inte kan eller kommer tas beslut om vilken sorts verksamhet som kommer placeras var på det gällande området så bör avståndet mellan oss och området öka avsevärt då vi anser att avståndet är för nära oss för vissa typer av verksamheter.

Kommentarer

Kommunen har förståelse för fastighetsägarnas oro över hur det nya verksamhetsområdet kan komma att påverka deras boendemiljö.

Som det omskrivs i yttrandet har planförslaget inriktningen att möjliggöra för en relativt flexibel markanvändning vad gäller möjliga användningsslag och placering av byggnader. Detaljplanen ger kommunen därav små möjligheter att styra över vilken verksamhetskategori inom de föreslagna användningsslagen som kan komma att etablera sig närmast Hindsberg 3:7, eller byggnaders placering.

Enligt samrådshandlingens plankarta är det 49 meter mellan planområdet och fastighetsgränsen för fastighet Hindsberg 3:7. Mellan planområdesgränsen och fastighetens bostadshus är det 74 meter. Kommunen gör bedömningen att avståndet är tillräckligt för att den planerade markanvändningen inte ska orsaka en olägenhet för boende på Hindsberg 3:7. Med olägenhet avses det begrepp som bland annat omskrivs i 2 kap. 6 § Plan-

och bygglagen (2010:900). Begreppet definieras enligt följande i lagtexten:

”Med olägenhet för människors hälsa avses störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig.” (2 kap 6 § MB)

Vad som enligt Plan- och bygglagen avses med olägenhet är en påverkan på människors hälsa. Kommunen bedömer att det vid ett genomförande av planförslaget inte föreligger någon sådan risk. Däremot kommer planförslaget att drastiskt förändra de boendes närmiljö och dess utsikt i öst.

I planförslagets samrådsbehandling var byggnadshöjden reglerad till 17 meter inom planområdets norr och nordvästra del. Med anledning av planförslagets påverkan på landskapsbilden kommer höjden att regleras till 10 meter. En högre byggnadshöjd om 17 meter kommer istället att möjliggöras längs med Göteborgsvägen. Justeringen kommer att minska den visuella påverkan för fastigheten Hindsberg 3:7 något.

Kommunen vill i sammanhanget påpeka att den planerade exploateringen av del av Leksberg 10:1 har funnits med i den kommunala översiktliga planeringen sedan 2013 i och med den Fördjupade översiktsplanen för Mariestad tätort. Planen redovisade marken som lämplig för handelsområde. Även i kommunens nya översiktsplan från 2018 finns området med som lämplig för utbyggnad av solcellsanläggning. Båda dokumenten ska betraktas som relevant planunderlag vid framtagandet av detaljplaner.

VADSBO HEMBYGDS- OCH FORNMINNESFÖRENING

Detta remissyttrande är ett gemensamt svar från styrelserna inom Vadsbo Hembygds- och Fornminnesförening och Ullervad-Leksbergs Hembygdsförening.

Planen har i huvudsak stöd i den nyligen antagna översiktsplanen för Mariestad.

Området ser vi är betydelsefullt av två skäl.

1. Det utgör en nutida huvudentré till staden söderifrån.
2. Området beskriver den tidiga kulturhistorien före stadens tillkomst sedd från söder.

Enligt hembygdsföreningarnas bestämda uppfattning måste alla ingrepp här ske med största varsamhet. Planens utformning ger en exploatör extremt stora friheter. Det kan bli svårt att i ett senare skede komma överens om sådana goda lösningar, som tillgodoser också allmänna intressen. Underlagsmaterialet är numera fylligt, mycket tack vare pågående vägutredning runt E20. Tyvärr har ofta de mjuka värdena blivit nedvärderade i denna detaljplan.

En stadens huvudentré skall vara tydlig och attraktiv. Arkitektur, växtlighet, belysning – allt måste samverka. Detta kräver inte ett obegränsat stort område men väl en målmedveten viljeinriktning från kommunens sida.

De kulturhistoriska miljövärdena, som här representeras av en uråldrig väg på befintlig höjdrygg i landskapet och flera långsträckta typiska bystrukturer i dess anslutning, är viktiga att värna. Byarna har mycket gamla anor. Trots ingrepp vid exempelvis laga skiftet har deras karaktär överlevt. Bebyggelsen högt på åsen och den odlade och betade marken nedanför kräver en fortsatt rymlig skyddszon. Upplevelsen av staden på avstånd med domkyrkan i fonden och sambandet med Leksbergs backe och den medeltida Leksbergs kyrka är känslig. En ny skärm med höga byggnader riskerar att visuellt bli förödande för landskapet. Även i detta fall behöver kommunen tydligt ange en viljeinriktning, att Hindsbergsområdet skall fortsätta att berätta bygdens historia. Självfallet kräver ett hänsynstagande att byarna förblir attraktiva boendemiljöer. Buller och andra störningar från nya verksamheter behöver exempelvis uppmärksammas i planprocessen. En utvidgad anläggning med solpaneler närmast åsen kan vara lättare att acceptera för de närboende.

Föreningarna vill rekommendera, att ett generellt godkännande av högsta byggnadshöjd till 17 meter inom planens norra del ersätts med 10 meter. I undantagsfall skulle högre höjd kunna medges efter noggrann avvägning.

Kommentarer

Kommunen delar föreningarnas uppfattning vad gäller vikten av en tydlig och attraktiv entré till Mariestads tätort. Planförslaget möjliggör en relativt flexibel markanvändning vad gäller användningslag och placering av byggnader. Kommunen anser inte att det utesluter en god gestaltad miljö och en attraktiv entré. Planförslagets inriktning är att skapa ett inbjudande och attraktivt verksamhetsområde för människor att vistas i, så för människor bosatta i kommunen och besökare. Konkret ska området innehålla många gröna inslag som till exempel allé inom vägområdet och en prioriterad fråga är att tillgängliggöra området för de oskyddade trafikanterna, det vill säga gående och cyklister. Att på ett säkert sätt till fots kunna röra sig inom området anser kommunen vara en viktig faktor för områdets attraktivitet. Kommunen har också ambitionen att området ska fortsätta profilera sig inom hållbarhetsfrågorna, bland annat med anledning av området befintliga verksamheter med Sveriges första solcellsdrivna välgasanläggning. Den fortsatta profileringen kan till exempel gestaltas genom vidare utbyggnad av solcellsanläggningen och/l eller byggnader i trä.

Kommunen delar föreningarnas uppfattning att de unika kulturmiljöerna på Hindsbergsåsen är viktiga att bevara och inte

utsätta för olägenheter till följd av planförslagets genomförande.

Enligt planförslagets samrådshandling kommer det finnas en remsa av jordbruksmark mellan planområdet och bostadsfastigheterna runt Hindsbergsåsen med en bredd av minst 49 meter i nordväst och som mest cirka 160 meter i sydväst.

Med anledning av planförslagets påverkan på områdets känsliga landskapsbild kommer byggnadshöjden i planområdets norra del att justeras från 17 meter till 10 meter. Istället kommer 17 meter i byggnadshöjd att möjliggöras längs med Göteborgsvägen enligt Länsstyrelsens rekommendationer (Länsstyrelsens yttrande över planförslaget, 2019-06-03).

NATURSKYDDSFÖRENINGEN I MARIE- STAD

Naturskyddsföreningen ser positivt på utbyggnad av solenergi och att bygga upp en solcellspark i anslutning till vätgasgasanläggningen på Haggården. Önskvärt framledes vore dock att inte behöva använda jordbruksmark utan att använda tak och annan yta som ändå inte kan användas till andra ändamål. Området utnyttjas dock redan idag för solceller och det kan ses naturligt att fortsätta bygga ut den redan existerande anläggningen. Att på olika sätt lösa energiförsörjning utan fossila bränslen är en avgörande del i att minska pågående klimatförändringar vilket vi uppskattar att kommunen arbetar för.

Naturskyddsföreningen vill dock framhålla att marken ändå kan användas till att så/sätta lägre växter som kan gynna bin, humlor och andra insekter som idag behöver fler platser för sina unika ekosystem som bidrar till vår matförsörjning. Marken behöver slås i slutet av juli/början av augusti för att sedan fagas för att gynna blommande växter och därmed pollinerande insekter. Benen på solcellsställningarna kan vara fästplats för insektsholkar för att ytterligare skapa möjligheter för pollinerande insekter vilket är en brist i dagens odlingslandskap.

Kommentarer

Hur marken inom befintlig solcellsanläggningen ska skötas kan inte regleras inom ramen för en detaljplan och tas därmed inte med i aktuellt planförslag. Frågan om hur vi kan skydda och verka för att stärka den biologiska mångfalden är dock en viktig fråga. Kommunen tar frågan med sig till ansvarig förvaltning.

Följande svaranden har inget att erinra:

- Ellevio
- Skanova
- Vattenfall

- Räddningstjänsten Östra Skaraborg

SAMMANFATTNING

Följande ändringar har skett i handlingarna:

- Plankartan. Byggnadshöjden i områdets norra del har justerats från 17 meter till 10 meter. Istället möjliggörs en högre byggnadshöjd om 17 meter längs med Göteborgsvägen.
- Plankartan. Inom planområdets nordöstra del har ett område om cirka 250 kvm angivits en planbestämmelsen m₁ – området får inte utformas så den inbjuder till stadigvarande vistelse.
- Plankartan. När trafikverket slutligen har avgränsat vägområdet för ombyggnadsprojektet E20 – förbi Mariestad kommer berörda plangränser och att justeras. Kommunen bedömer att detta kommer innebära mindre justeringar av nuvarande plankarta.
- Plankartan. Diken för uppsamling av spill längs med vägar kommer att säkerhetsställas i plankartan.
- Plankartan. Egenskapsbestämmelserna b2 och b3 kommer att justeras efter Länsstyrelsens synpunkter.
- Plankartan. Säkerhetsavståndet för egenskapsbestämelse b4 om skydd mot fortskridande ras kommer att justeras till 100 meter enligt riskutredningens rekommendationer.
- Planbeskrivningen. Kommunen kommer att förtydliga att skyddsavståndet om 25 meter från drivmedelstation är ett minimum och att avståndet vid behov kan komma att öka utifrån verksamhetens karaktär, tekniska åtgärder i den aktuella anläggningen, topografi, vegetation, förhärskande vindriktning och känsligheten på angränsade markanvändning
- Planbeskrivningen. Texten under rubriken ”Regionala ställningstaganden” kommer att justeras efter Västtrafiks synpunkter
- Planbeskrivningen. Kommunen kommer utreda vilka trafikmängder planområdet kan förväntas alstra.

- Planbeskrivningen. Stycket under rubriken ”Nationella och regionala ställningstaganden” kommer att justeras efter Länsstyrelsens synpunkter vad gäller påverkan på nationella och regionala miljömålen.

PLANENHETEN

Erik Söderström
Planarkitekt

Adam Johansson
Tf. Planchef