



**MARIESTAD**

# GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplan för

## Nolhagen 3:6 mfl

Mariestads kommun

Upprättad av stadsplaneavdelningen i november 2017

Planen har varit föremål för granskning under tiden 13 oktober 2017 till och med 7 november 2017. 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 granskningstiden och kommenteras om det finns anledning.

## INKOMNA YTTRANDE

### LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen kan accepteras och därför inte kommer att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

#### Synpunkter på granskningshandlingen

##### Trafik

Med hänvisning till Trafikverkets yttrande instämmer Länsstyrelsen att "Avtal om genomförande av åtgärder enligt tidigare avsiktsförklaring/avtal behöver tecknas före detaljplanens antagande."

Vidare bör frågor om vibrationer och beräkningar av bullernivåer utifrån hastigheten 100 km/h på Kinnekullebanan.

##### Säkerhet

Staket behöver sättas upp för att minska riskerna att människor går över spåret. Kommunen avser att teckna avtal med Trafikverket vilket är bra.

Det är bra att kommunen tar upp och belyser frågan om skyfall och hantering av stora mängder regn. Det är viktigt att denna fråga hanteras i nästkommande skeden.

##### Fornlämningar

I texten sid. 23 står att den övriga kulturhistoriska lämningen, ett röjningsröseområde, "ligger inom planerat naturområde och visas i plankartan med illustrationslinje". Det finns däremot ingen text om det i plankartan.

Det framgår inte heller i texten vilken hänsyn man avser att ta till kulturlämningarna; röjningsrösen och stenmurar (tex röjning och borttagning av träd på lämningarna).

Länsstyrelsen vill också påpeka att det vid avverkning av skog eller vid anläggning av eventuella stigar ska tas hänsyn till kulturlämningar så att dessa inte skadas.

##### Strandskydd

Länsstyrelsen ser ingen anledning till varför strandskyddet ska upphävas inom naturmarken. Området omfattas av utvidgat strandskydd, med anledning av dess värde för det rörliga friluftslivet och som passage norrut där det finns möjligheter att korsa järnvägen och fortsätta mot vattnet. Om området helt och hållet hade saknat värden för strandskyddets syften hade det inte omfattats av utvidgat strandskydd.

Den nya bebyggelsen ianspråkar en stor del av det som i dagsläget är naturmark. Den naturmark som finns kvar utanför kvartersmarken har fortsatt betydelse för rörligt friluftsliv och passagemöjligheter och strandskyddet bör finnas kvar i dessa områden.

##### Kommentarer

*Kommunen avser att teckna genomförandeavtal med Trafikverket innan planen vinner laga kraft.*

*Bullernivåerna som kommunen utgått ifrån när man satt avståndet 120 meter från järnvägen är de maximala nivåerna för*

uteplats (70 dBA). En uteplats ska vara möjlig att få i ett läge som inte är bullerstört. Alla tomter i väster är stora och har dessutom förgårdsmark österut, detta innebär att det finns mycket goda möjligheter att skapa utevistelseyta i skyddat läge, bort från järnvägen. Håller godstågen även i framtiden den hastighet som angetts i planbeskrivningen så kan uteplats som klarar bullervärdena byggas mot järnvägen. Kommer hastigheterna för godståg öka till 100 km/h förbi planområdet kommer uteplats mot järnvägen troligtvis övergå 70 dBA och annan uteplats bör även tillskapas. Detta bedöms dock inte som något problem på de stora tomter som är utsatta. Slutsats: samma bebyggelsefria avstånd till järnvägen gäller oavsett om det blir högre hastighet (100 km/h) i framtiden.

Kommunen anser fortsatt att det inte finns någon risk för vibrationsproblem eftersom markförhållandena är mycket goda. I en detaljplan är det endast möjligt att reglera sådant som har stöd i fjärde kapitlet plan- och bygglagen. Planbestämmelser som inte har detta stöd saknar därmed nödvändigt lagstöd. Kommunen hittar inte lämpligt lagstöd för riktvärde om vibrationer.

Frågan om skyfall är en del i arbetet med hållbarhet och kommer givetvis finnas med i fortsatta skeden. Planavdelningen arbetar för att bli bättre på överlämnande av viktiga frågor som tas upp under planarbetet.

Texten om kulturhistorisk lämning revideras i planbeskrivningen till "ligger inom planerat naturområde och visas i illustrationen på sidan 7." Ett förtydligande avseende hänsyn tas med i planbeskrivningen.

Kommunen hävdar fortsatt att strandskyddets syften inte finns inom planområdet och avser därför att upphäva strandskyddet i sin helhet. Området är absolut viktigt för det rörliga friluftslivet och detta säkerställs i och med att mark planlagts för natur. Kommunen anser inte att strandskyddet behöver bibehållas för att uppnå detta syfte.

## LANTMÄTERIET

Lantmäteriet har inga synpunkter på planförslaget i dess nuvarande form.

## TEKNISKA NÄMNDENS ARBETSUTSKOTT

Tekniska nämndens arbetsutskott har tagit del av granskningshandlingarna och har inget att yttra.

## MILJÖ- OCH BYGGNADSNÄMNDEN

Miljö- och byggnadsnämnden har inga särskilda synpunkter.

## TRAFIKVERKET

Trafikverket noterar att kommunen har tagit synpunkterna från samrådsskedet i beaktande. Ett antal synpunkter kvarstår dock:

Avtal om genomförande av åtgärder enligt tidigare avsiktsförklaring/avtal behöver tecknas före detaljplanens antagande. Fortsatt dialog mellan Trafikverket och Mariestads kommun förs angående avtalet.

Om risk för att riktvärden överskrids finns bör bestämmelse om att riktvärdet för vibrationer på 0,4 mm/s vägd RMS ska klaras införas på plankartan.

Största tillåtna hastighet på Kinnekullebanan förbi planområdet är 100 km/h. Även om det i dagsläget kan råda hastighetsbegränsningar behöver vid i bullerberäkning utgå från största tillåtna hastighet. Hur påverkas bullernivåerna för planområdet vid passage av tåg i 100 km/h? I den åtgärdsvalsstudie som har genomförts för Kinnekullebanan rekommenderades ett upprustningsalternativ, där banan ska rustas upp för att klara ordinarie hastighet. I remissförslaget till nationell plan har medel avsatts för upprustning av Kinnekullebanan.

För att minska riskerna vid plankorsningar hänvisar planbeskrivningen till att Trafikverket arbetar med att bygga bort plankorsningar eller ersätta dem med planskilda korsningar. I nuläget är tillgängliga medel för att utföra sådana åtgärder på Kinnekullebanan mycket begränsade, vilket får till följd att nämnda åtgärder sannolikt inte kan genomföras inom en överskådlig framtid. Därför förordar Trafikverket att dessa korsningar ska tas bort ur planbeskrivningen och att andra alternativ ska anges.

## Kommentarer

Kommunen avser att teckna genomförandeaftal med Trafikverket innan planen vinner laga kraft.

Kommunen anser fortsatt att det inte finns någon risk för vibrationsproblem eftersom markförhållandena (morän och berg) är mycket goda.

Bullernivåerna som kommunen utgått ifrån när man satt avståndet 120 meter från järnvägen är de maximala nivåerna för uteplats (70 dBA). En uteplats ska vara möjlig att få i ett läge som inte är bullerstört. Alla tomter i väster är stora och har dessutom förgårdsmark österut, detta innebär att det finns mycket goda möjligheter att skapa utevistelseyta i skyddat läge, bort från järnvägen. Håller godstågen även i framtiden den hastighet som angetts i planbeskrivningen så kan uteplats som klarar bullervärdena byggas mot järnvägen. Kommer hastigheterna för godståg öka till 100 km/h förbi planområdet kommer uteplats mot järnvägen troligtvis övergå 70 dBA och annan uteplats bör även tillskapas. Detta bedöms dock inte som något problem på de stora

tomter som är utsatta. Slutsats: samma bebyggelsefria avstånd till järnvägen gäller oavsett om det blir högre hastighet (100 km/h) i framtiden.

Text om planskilda korsningar har redigerats.

## RÄDDNINGSTJÄNSTEN ÖSTRA SKARABORG

Räddningstjänstens behov finns infört i planen. Det noteras i sammanhanget att inom område med småhusbebyggelse är det s.k alternativsystemet tillämpligt.

## SJÖFARTSVERKET

Sjöfartsverket har inga synpunkter på rubricerat förslag till detaljplan.

## KARIN FRANSSON/ MARTIN JOHANSSON

Under augusti 2017 har undertecknade lämnat synpunkter på förslag till detaljplan för Nolhagen 3:6 mfl.

Inledningsvis vill vi förtydliga vad vi skrev i samrådet att vi är positiva till fortsatt utveckling av Sjölyckan men att det måste ske på rätt sätt. Vi tycker att svaret på våra synpunkter från samrådet både är underliga och motsägelsefulla.

Om nu området i ett senare skede ska kopplas till en förlängning av Vänergatan som kommunen skriver, varför kan den inte göra det direkt från början?

Anledningen/motivet, som vi uppfattar det till varför anslutningsvägen från Vänergatan inte föreslås i detaljplanen är för att dess dragning inte är fastställd och att det inte planerats några bostäder längs gatan och en ekonomisk aspekt. Detta blir väldigt motsägelsefullt eftersom man anger att gatan faktiskt ska byggas senare, då blir argumenten inte så trovärdiga. Varför kan inte gatans dragning fastställas i denna detaljplan och bostäder föreslås runt denna? Ett tips till kommunen om man vill spara pengar är att inte bygga en tillfällig alternativ byggväg utan bygga anslutningsvägen från första början. Anslutningsvägen ska ju ändå byggas, det har kommunen skrivit.

Vi hoppas våra relevanta synpunkter tas hänsyn till i det fortsatta arbetet.

### Kommentarer

Kommunen förstår att det kan verka märkligt att man inte gör en anslutningsväg på en gång. Det svar som lämnades till samrådsyttrandet försökte förklara att en väg är mycket kostsam att anlägga och att vägens exakta läge ännu inte utretts. Det tar lång tid att hitta exakta lägen vilket måste ske när en detaljplan görs. Avgränsningen av den här detaljplanen gjordes bland annat uti-

från bedömningar om en lagom stor volym på tomter, säljbarhet, detaljplanens storlek samt tiden det tar att göra en detaljplan. Eftersom avgränsningen redan är gjord och arbetet är näst intill klart kommer denna avgränsning inte ändras. Kommunen utreder dock om en tillfällig byggväg kan anläggas ihop med den etapp som nu byggs ut i Sjölyckan (etapp 4), denna väg kan till viss del komma att gå i samma sträckning som anslutningsvägen och då är vissa arbeten redan utförda där. Den kan dock inte gå exakt samma sträckning eftersom det till stor del handlar om krossade massor som ska förflyttas från etapp 4 och 5 (denna detaljplan) öster ut. Kommunen arbetar naturligtvis med att minimera störningar från boende och inkomna synpunkter finns givetvis med i det fortsatta arbetet med exploateringen av Sjölyckan som helhet.

## SAMMANFATTNING

Följande ändringar har skett i handlingarna:

- Kommunen avser att teckna genomförandeavtal med Trafikverket innan planen vinner laga kraft. Text om detta finns även i planbeskrivningen.
- Text i planbeskrivningen om bullernivåer har förtydligats.
- Texten om kulturhistorisk lämning revideras i planbeskrivningen.
- Text om planskilda korsningar har redigerats.

Följande synpunkter har ej beaktats:

- Planbestämmelse om vibrationer.
- Inte upphäva strandskydd inom naturmark.
- Ta med Vänergatans förlängning i denna detaljplan.

## STADSPLANEAVDELNINGEN

**Hanna Asp**  
Planarkitekt