



Detaljplan för del av Grästorp 7:1 m.fl. Förbifart Grästorp

Samrådsredogörelse

Hur samrådet har bedrivits

Kommunstyrelsen beslutade att godkänna detaljplanen för samråd den 27 maj 2020. Ett samrådsmöte i form av öppet hus hölls för sakägare och berörda utomhus vid konserthuset i Grästorp den 11 juni 2020. Detta på grund av Covid-19.

Samrådstiden varade mellan 5 juni – 30 juni 2020. Under samrådet inkom 9 yttranden.

Information om samråd har skickats till Länsstyrelsen, Lantmäteriet, Trafikverket, Västtrafik, kommunala nämnder, sakägare och berörda. Planhandlingarna har funnits tillgängliga på Kommunens hus och på kommunens webbplats.

Detaljplanen har tagits fram med utökat förfarande.

Parallellt med aktuellt detaljplanearbete gör Trafikverket en vägplan. Vägplanen och detaljplanen baseras på olika lagstiftning varför bägge planerna behövs, tillsammans möjliggör de att Väg 47 kan dras om via Östra vägen istället för genom Grästorp centrum.

Planläggningsprocessen för vägplanen regleras i väglagen (1971:948). Även den är indelad i steg som möjliggör insyn och ger möjlighet att framföra synpunkter. En fastställd och lagakraftvunnen vägplan ger väghållaren, i det här fallet Trafikverket, en stark nyttjanderätt som tar över markägarens rätt till marken. Vägrätten gäller på obestämd tid.

Även vägplanen har varit på samråd under tiden 2020-04-30 – 2020-05-20 och svar på yttranden som inkommit i vägplanen finns besvarade i en vägplanens samrådsredogörelse.

Några likalydande yttranden har inkommit i båda planerna.

Inkomna yttranden

Länsstyrelsen

Bil. 1

Länsstyrelsen anser att de åtgärderna som ingår i vägplanen som Trafikverket arbetar med är angelägna för kommunens och Grästorps centralort. Att kommunen genom översyn av de gällande planerna medverkar till att vägen byggs om för att bli mer trafiksäker är också en angelägen fråga. Länsstyrelsen anser just därför att de anläggningar och verksamheter som ska komma till stånd också ska skyddas för att kunna uppnå den bästa lösningen för orten ur trafiksäkerhetens synvinkel. Länsstyrelsen anser att vissa förtydligande och åtgärder ska arbetas fram och redovisas i nästa skede av planarbetet för att Länsstyrelsen



ska kunna godkänna planen. Dessa har framför allt bäring på människors hälsa och säkerhet som beskrivs nedan.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa / säkerhet måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges i yttrandet för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Risk

Riskerna kopplat till ombyggnaden av väg 2561 behandlas i såväl detaljplanearbetet som i vägplanen. Prövningsgrundande synpunkter avseende risker kopplade till detaljplanearbetet och som bedöms vara kommunens ansvarsområde är följande:

Riskerna för den nya verksamheten i södra delen av detaljplaneområdet måste beskrivas och omfattas av riskanalysen. Området verkar inte vara medräknat i samhällsriskerna då ingen ”beräkningspolygon” är markerad över området. Inga skyddsåtgärder eller liknande är presenterade för den nya bebyggelsen, trots att avståndet till farligtgodsleden är kort och individrisknivån utifrån riskanalysens resultat är hög.

Bilaga A, B och C till riskanalysen redovisas ej i underlaget, vilket gör att beräkningsgången i riskanalysen ej går att följa och transparensen i riskanalysen inte blir tillräcklig. Vid en kvantitativ riskanalys är transparensen viktig för resultatets trovärdighet och därmed i slutändan för bedömningen av planens lämplighet.

Skyfall

Skyfallsfrågan för den nya verksamhetsfastigheten i söder måste hanteras. Det som behöver utredas och beskrivas i planen är konsekvenserna av ett skyfall, minst ett klimatanpassat 100-årsregn, där också planens eventuella påverkan på området utanför planområdet behöver ingå. Eventuella åtgärder behöver föras in på plankarta.

Råd enligt PBL och MB

Enligt 5 kap 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt. Länsstyrelsen har ett antal kommentarer som bör arbetas in i underlaget.

Det finns befintliga arbetsplatser/verksamheter inom korta avstånd från vägen där individrisken i riskanalysen visats vara hög (inom ALARP). En hög risknivå innebär normalt att riskreducerandeåtgärder bör införas utifrån ett skälighetsperspektiv. Det gäller såväl bostäder som andra verksamheter. Detta behöver belysas i riskanalysen.

Det beskrivs inte hur beräkningspolygonernas storlek har valts när det gäller befolkningstäthet, vilket bör vara en viktig förutsättning för samhällsriskberäkningen. Konsekvensavstånden från olycksscenarierna beskrivs ej i rapporten, men



de är sannolikt längre än beräkningspolygonernas bredd. Detta måste beskrivas och motiveras.

Det framgår inte vilken höjd på bullerskärm som förutsätts i beräkningarna för att erhålla redovisad riskminskning.

De svarta linjerna på diagrammet för samhällsrisk i riskanalysen förklaras inte i figuren, men kan utifrån texten tolkas som övre och undre kriterium enligt DNV. Dock stämmer ej värdena överens med de numeriska värdena för respektive kriterium vilket gör figuren missvisande.

Enligt riskanalysen förutsätts hantering av vägdragvatten och åtgärder för att förhindra avåkande fordon. Dike verkar finnas i anslutning till bullerskärmar, men räcke som skyddsåtgärd nämns ej på plankartan. Bullerskärmar/diken finns inte utmed all bebyggelse, framför exempelvis befintliga verksamheter ut med vägen. Då detta är en grundläggande förutsättning för riskanalysen bör dessa åtgärderna beskrivas som skyddsåtgärder på plankartan. Om behovet inte finns för dessa verksamheter behöver det motiveras. Prognos för trafikflöde är enligt något ställe i riskanalysen angett för 2030, på andra ställen nämns 2040. Länsstyrelsen bedömer att 2040 är en rimlig tidshorisont i aktuellt fall och det måste vara tydligt och enhetligt vilket årtal som nyttjas.

- Det bör på plankartan liksom i riskanalysen stå att bullerskydd utförs i *lägst* klass EW 30 eftersom en högre brandteknisk klass enbart är positiv ur risksynpunkt.

Kulturmiljö

Under våren har det genomförts en arkeologisk utredning och en avgränsande förundersökning inom vägplansområdet (vilken är större än föreliggande planområde).

Länsstyrelsens meddelande om ytterligare åtgärder till Trafikverket. I korthet enligt nedan:

- Med hänsyn till kulturmiljölagens bestämmelser anser Länsstyrelsen att inga ytterligare arkeologiska åtgärder är nödvändiga inom delområde 1, 2 och 3. Notera att byggnadslämningen inom delområde 1 inte är fornlämning utan övrig kulturhistorisk lämning. Länsstyrelsen uppmanar Trafikverket att, om möjligt, spara byggnadslämningen, men det är inte tvingande.
- Gravfältets nya avgränsning åt väster har godkänts av Länsstyrelsen. *Byggnation av bullerskydd inom fornlämningsområdet är tillståndspliktig. Bullerskyddets utformning och lokalisering ska samrådas med Länsstyrelsen enligt kulturmiljölagen 2:10, varefter Trafikverket anmodas ansöka om ingrepp i fornlämningsområdet.*
- Boplatslämningen L2020:3807 inom delområde 4 har antikvarisk status fornlämning enligt kulturmiljölagen. Trafikverket har som val att antingen justera vägplanens utsträckning och påverkan så att fornlämningen kan bevaras, alternativt ansöka om tillstånd till ett borttagande av densamma. Länsstyrelsen bedömer att



fornlämningen är av en sådan ringa omfattning och karaktär att ett borttagande kan beviljas, men med villkor om arkeologisk undersökning.

Trafikverket har svarat att de kommer begära samråd gällande bullerskyddets utformning, dvs det bullerskydd som ligger i anslutning till det stora gravfältet Grästorp 4:1 och fastigheten Svetsaren 1.

Trafikverket har även ansökt om ingrepp i fornlämning L2020:3807, en mindre boplatslämning inom den södra delen av vägplanen (431-23242-2020). Fornlämningen kommer med andra ord tas bort, vilket Länsstyrelsen har ställt sig bakom. Undersökningen genomförs under sensommaren/tidig höst. Notera att denna fornlämning ännu ej finns med i Kulturmiljöregistret eller vårt webbgis.

Länsstyrelsen anser att kommunen bör i närmare dialog och samarbete med Trafikverket hanterat de kulturhistoriska miljöerna som berörs eventuellt av den aktuella detaljplanen.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens åsikt att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön och att ingen miljökonsekvensbeskrivning behöver tas fram.

Kommentar:

Risk

Risikutredningen har reviderats inför granskningen och kompletterats med riskbedömning och åtgärdsförslag för den nya verksamheten i söder. Området har också räknats in i den sammantagna samhällsrisk. De riskåtgärder som föreslås är att den nya verksamhetens fasader som vetter mot vägen utförs i obrännbart material och att minst en utrymningsväg och/eller entré placeras riktad mot nordost, bort från vägen. Detta har säkerställts med planbestämmelser.

Bilagor A, B och C fanns framtagna även i samrådsskedet men kom tyvärr inte med i utskick till länsstyrelsen. Dessa har uppdaterats och finns med i utskick inför granskning.

Inför granskningen har en skyfallsberäkning med förslag till åtgärder gjorts för den nya verksamhetsfastigheten i söder. Den beskriver konsekvenserna av ett skyfall i storleksordningen klimatanpassat 100-årsregn och ett sk. Köpenhamnsregn. Påverkan på området utanför planområdet beskrivs i utredningen. Åtgärder föreslås för att säkerställa att kraftiga regn inte översvämmar vare sig vägen eller industriområdet. En bestämmelse m₁ har lagts till på plankartan och den anger att ska avledas mot Plogvägen. I planen villkoras även startbesked med att åtgärder måste vara vidtagna.

Råd enligt PBL och MB

Risikutredningen har utöver ovanstående kompletterats med följande:

- beskrivning av konsekvenserna för befintliga arbetsplatser/verksamheter som ligger nära vägen där individrisken i riskanalysen visats vara hög (inom ALARP) samt beskrivning av vilka riskåtgärder som bör vidtagas alt. varför inte riskreducerande åtgärder åtgärder bedömts skäliga att införa.*



- *beskrivning av hur beräkningspolygonernas storlek har valts. Även konsekvensavstånden från olycksscenarierna har beskrivits och motiveras.*
- *vilken höjd på bullerskärm som förutsätts i beräkningarna för att erhålla redovisad riskminskning. Planbestämmelserna har setts över och ställer krav på skydd med motsvarande minsta höjd.*
- *diagrammet för samhällsrisk i riskanalysen har setts över och förtydligats.*
- *hantering av vägdagvatten och åtgärder för att förhindra avåkande fordon har setts över. Längsmed den vägnära befintliga bostadsbebyggelsen planeras skärmar och vid skärmarna planeras diken som tar hand om vägdagvatten. I riskutredningen ställs inga särskilda krav på vägräcken.*
- *Riskanalysen har inför granskningen enbetygigt använt år 2040 som tidshorisont för trafikflödesprognos.*
- *på plankartan liksom i riskanalysen har formuleringen ändrats stå att bullerskydd utförs i lägst klass EW 30.*

Kulturmiljö

Kommunen noterar de åtgärder och överenskommelser Länsstyrelsen och Trafikverket kommit fram till när det gäller kulturmiljö. I planbeskrivningen har formuleringar uppdaterats i överensstämmelse med detta. Trafikverket söker alla tillstånd som rör fornlämningar i anslutning till vägprojektet.

Lantmäteriet

Lantmäteriet har ingen erinran.

Bil. 2

Kommentar:

Kommunen noterar yttrandet

Trafikverket

Trafikverket noterar att planförslaget inte bedöms medföra någon negativ påverkan på riksintresse väg eller järnväg. Trafikverket förutsätter att detaljplanen följer vägplanen men ställer sig frågande till varför planbestämmelserna för bullerskydd och gång- och cykelvägen inte är enhetlig i plankartan.

Kommentar: Att gc-väg ligger inom olika användningar förklaras av att vi vill hålla den hårdgjorda vägen så smal som möjligt och säkerställa så mycket grönska som möjligt med NATUR. Vägkantens läge är också viktigt att avgränsa så långt ifrån bostäderna som möjligt med hänsyn till riskfrågan och behov av riskskydd så därför har vi valt att inte lägga in hela ytan inklusive gc-vägen som ett generellt vägområde. Gc-banan går därför mellan olika användningar. Där den ligger alldeles intill vägen ingår den i VÄG₁ men går den längre ifrån vägen så ligger den inom NATUR.



Sakägare 1

Fastighetsägarna har skickat in två olika yttranden till kommunen. Samrådsyttrande 2 skickades även till Trafikverket för vägplanen.

Samrådsyttrande 1:

Fastighetsägarna är helt emot projektet att leda om trafiken över Östra Vägen, då problemet bara flyttas i samhället och de tycker vägen borde gå utanför samhället. De är oerhört besvikna över att detta projekt diskuteras.

För egen del är de oroliga för att inramningen av deras stora tomt blir förstörd. De har idag ett vitt staket på 180 meter som omgärdar tomten mot vägen. De har ett rikt fågelliv och en parkliknande tomt på 7600 kvm och de anser att den idyllen går förlorad och att fastigheten tappar i värde. De yrkar på miljöskada, då gårdsbilden försämras och ett betydligt ökat buller försämrar trivselen i trädgården, både på fram- och baksidan. Förslaget bullerplank på 1 meter accepteras inte. De vill ha ett högre för att få insynsskydd och avskärmning mot biltrafiken och en planerad gång och cykelväg.

Beräkningarna visar att de får 5 dB högre ljudnivå 2040 med ett staket på 1 meter. Grannarna mitt emot får samma värde som idag, då de har ett betydligt högre staket. De säger sig ha blivit lovade att de inte skulle få det sämre efter ombyggnationen, gällande buller.

Fastighetsägarna har läst igenom Nordiska beräkningsmodellen för buller. De upplever ett starkt buller redan idag, både ute och inne och har i Kjell Strömmers "Ny tumregel om vägtrafikljud och störning" lästa att varje dB starkare buller ökar störningarna med 20 %. De vill se beräkningar på ett staket med minst 2 meter i höjd.

Fastighetsägarna vill också se att förslaget ändras vid deras infart dels för att det ska se bättre ut men också för att deras två grindstolpar och brevlådan ska kunna vara kvar. Både post och sophämtning ska fungera.

De vill också att det projekteras för en fiberanslutningspunkt på deras sida vägen.

De oroar sig för att de fridlysta jättekarnas rotsystemet ska ta skada med breddningen av cykelväg och förankring av bullerplank. De vill också kunna påverka bullerplankens utformning för att få till en så snygg och bra lösning som möjligt.

Samrådsyttrande 2 som även lämnats till Trafikverket i samråd med vägplanen: Fastighetsägarna skriver att det norra alternativet (aktuell sträckning) enligt förstudien "förbifart Grästorp" 2008 inte var försvarbart ur miljösynpunkt, bl.a. för att sträckan skulle bli längre. Då beslutade man att syd 4 var det som skulle gälla. Även i den fyrstegsanalys som gjordes var man överens om att lägga vägen utanför samhället.

Fastighetsägarna skriver också att de sist lämnade in 144 namnunderskrifter till kommunen från boende vid vägen. De oroar sig för att barnen ska få en otrygg skolväg



och att buller och utsläpp ökar och att det inte löser problemet på sikt. Mest nytta för pengarna får man om man går på det beslut som togs då dvs. syd-4.

Fastighetsägaren anser att det måste vara ett tjänstefel att flytta ett problem till ett annat. Att kalla Vägplan Samrådsunderlag, förbifart Grästorp är också det fel då den fortfarande ligger i samhället. Väg 2561 blir 4,4 km längre och det gynnar inte miljön eller kommuninvånare skrivande anser att värdet på fastigheterna påverkas av detta. De frågar om t.ex. farligt gods får transporteras genom tätorten?

Det alternativ som tagits fram 2014 öster om industriområdet, där vägen går precis utanför samhället är till och med bättre. Sträckan skulle bli kortare och åtgärder som gångtunnel och bullerplank behöver inte byggas. Det skulle kosta mer nu men gynna alla i tätorten.

Kommentar:

Samrådsyttrande 1:

Detaljplanen överensstämmer med Översiktsplan för Grästorps kommun från 2016. Där har aktuell vägsträckning pekats ut som framtida sträckning av väg 47. Ny förbifart Grästorp har varit under utredning under hela 2000-talet. Andra sträckningar har utretts men inte bedömts samhällsekonomiskt genomförbara. År 2015 gjorde Trafikverket en förenklad åtgärdsvalsstudie, Grästorp väg 47 - Åtgärder på kort sikt för dämpad genomfartstrafik. I rapporten redovisas förslag som syftar till att leda om tung trafik till väg 2561. I översiktsplanen står det "att på sikt kan det bli aktuellt med en helt ny sträckning av en förbifart öster om samhället. Något exakt läge för förbifarten pekas inte ut i översiktsplanen då denna åtgärd ligger utanför planens planeringshorisont."

För kommunens del är det angeläget att kunna begränsa tung trafik i Grästorps centrala delar och minska störningarna och barriäreffekterna längs Södergatan och få en helare kärna i samhället.

Det är således en sammanvägd bedömning som gjort att vägen föreslås i detta läge där det finns en väg redan idag som är utpekad led för farligt gods och det krävs endast ombyggnad i vissa delar för att den ska få den standard som krävs. Påverkan på intilliggande fastigheter utreds i vägplanen och åtgärder vidtas för att minska störning för boende intill vägen. Åtgärderna innebär en förändring av närmiljön för flera boende men Trafikverket har efter samråd om vägplanen varit i kontakt med flera boende och justerat åtgärdsförslagen så att de bättre ska överensstämma med de boendes önskemål. Det gäller även för denna fastighet.

För aktuell fastighet har bullerskyddet höjts till 2 meter, i dialog med fastighetsägaren, så att det både ger bättre skydd mot buller och insyn. Entrén har justerats och dike och plank vinklats om vilket ger plats åt brevlåda samt ger bättre sikt vid in-/utfart och bli funktionellt även vid sophämtning.

Fiberanslutningspunkter ingår inte i det här projektet.

Trafikverket ansvarar för projektering och utbyggnad av vägen och har föreslagit särskild grundläggning i anslutning till ekarna för att skydda rotsystemen.



Bullerplanken får en enhetlig utformning längs sträckan. Trafikverket ansvarar för detta och kommunen hänvisar till dem. Trafikverket har efter samrådet stämt av med fastighetsägare och gjort vissa ändringar av utformningen. Trafikverket har inget emot att fastighetsägare exempelvis planterar klätterväxter eller liknande på insidan för att planken bättre ska passa in i trädgårdarna.

Kommentar:

Samrådsyttrande 2 (likalydande Trafikverkets svar i vägplanen):

För att möjliggöra åtgärder som minskar de problem som den tunga genomfartstrafiken orsakar genom centrala Grästorps, planeras åtgärder på befintligt vägnät i östra kanten av tätorten för att styra om den tunga trafiken dit. Detta projekt innebär att göra en så bra lösning vi kan för de medel som Trafikverket tilldelas för åtgärden. Kommunen tillsammans med Trafikverket och Skaraborgs kommunalförbund har varit med och prioriterat aktuella åtgärder. I samband med att trafikmängden på väg 2561 ökar, har projektet i uppgift att utreda åtgärder för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. I dagsläget finns inga planer på en förbifart i ny sträckning men om kommunen anser att det är viktigt, så bör kommunens regionpolitiker spela in detta till Västra Götalandsregionen (VGR) och försöka få in objektet i regional plan. En större åtgärd, dvs. en förbifart i ny sträckning, har Trafikverket inte fått uppdrag på. Trafikverket arbetar på uppdrag av VGR och arbetar därför endast med de objekt som är utpekade och prioriterade av VGR.

Väg 2561 är utpekad led för farligt gods redan idag.

Sakägare 2

Fastighetsägaren konstaterar att området där de bor i riskutredningen har klassats som Företagscenter Ingenjören och att det endast nyttjas under dagtid, vilket är felaktigt. Både Ingenjören 9 och 10 innehåller bostadshus.

Även i Gestaltungsprogram PM är Ingenjören 9 ej markerad som bostad i fig 2 vilket det är.

Fastighetsägaren skriver också att de har uteplats mot Östra vägen och viadukt över järnvägen där lutningen kräver mycket gaspådrag för södergående trafik samt avgasbromsanvändning i många fall för norrgående trafik, backen gör att trafiken hörs extremt tydligt och bullerberäkning måste avvägas tredimensionellt. Fastighetsägaren önskar att bullerberäkningar görs för hans fastighet och att ändringar görs i detaljplan för att fastigheten ska bli ett bostadshus med bullerskydd.

Kommentar: Orsaken till att området har klassats som verksamhetsmark är att fastigheten Ingenjören 9 är klassad och taxerad som en industrienhet. Även i gällande detaljplan från 1978 är marken verksamhetsmark. Bostaden på fastigheten är planstridig och saknar bygglov men har använts som bostad i mer än 10 år.

Med gällande lagstiftning är det kommunens bedömning att det inte går att göra en ny detaljplan där man ger fastigheten en ny användning med bostadsändamål.

Eftersom fastigheten ej är avsedd för bostadsändamål görs inga åtgärder eller förändringar av aktuell detaljplan.

Sakägare 3



Fastighetsägarna konstaterar att området där de bor och grannfastigheten (Ingenjören 9 och 10) i riskutredningen har klassats som Företagscenter Ingenjören och att det endast nyttjas under dagtid, vilket är felaktigt. Dessa är bostadshus.

Angående bullerutredningen påpekar fastighetsägarna att deras fastighet ligger i närheten av en viadukt över järnvägen där lutningen kräver mycket gaspådrag för södergående trafik samt avgasbromsanvändning i många fall för norrgående trafik. De önskar därför att det görs bullermätningar för deras fastighet.

Fastighetsägarna har framför också att trafiksäkerhet på Järnvägsgatan för gångtrafikanter som går mot Östra vägen skulle bli bättre om det fanns en trottoar utanför fastigheten. Det finns en trottoar från vägkorsningen Järnvägsgatan/Storgatan ända fram till deras tomt där den slutar. Det saknas ca 150 m med trottoar så hade det varit trottoar ända fram till Östra vägen.

Kommentar: Efter samrådet har kommunen sett att fastigheten är klassad och taxerad som en bostadsfastighet och att bostaden har bygglov, även om gällande detaljplan från 1978 inte anger bostadsändamål. Trafikverket, som utreder buller och står för eventuella bulleråtgärder, har beräknat hur bullersituationen blir år 2040. Avståndet till vägen gör att fastigheten klarar sig inom godkända riktvärden för buller, således kommer inga bullerskyddsåtgärder att utföras för denna fastighet.

Även riskutredningen har setts över med anledning av detta. Bostaden ligger så pass långt ifrån vägen att ingen åtgärd anses nödvändig.

När det gäller utbyggnad av trottoar så ligger fastigheten utanför aktuellt planområdet och det kommer inte byggas ut någon trottoar på föreslagen sträcka inom ramen för det här projektet. Kommunen noterar önskemålet men det finns i nuläget inga planer på en sådan utbyggnad.

Sakägare 4

Fastighetsägarna har yttrat sig både till Trafikverket i vägplanen och i detaljplanen.

Ökad mängd tung trafik förbi fastigheten kommer påverka avsevärt men de kan inte påverka det beslutet. Därför framhåller fastighetsägarna synpunkter på åtgärder som är viktiga för att fastigheterna ska klara av den stora ökningen av tung trafik utan att förlora i fastighetsvärde och framför allt boendekvalitet.

1. Föreslaget bullerplank ska förlängas och även skydda mot buller från Storgatan. Bullerplanket sträcker sig inte fram helt kring fastigheterna Frisören 6 och 5 medan andra fastigheter som ligger på ungefär samma avstånd får bullerplank. Bullerplanket ska förlängas så att det sträcker sig även ut med fastigheterna Frisören 6 och 7. (Bifogat finns även en bild med ritning) De befäras även ökat buller från Storgatan mot korsningen med ökad trafikvolym. Ljudvolymen har redan ökat från och till Storgatan. Fastighetsägarna har fått information om att de ev får skydd för terrassen men vill även kunna nyttja trädgården. Ett bullerplank är ett måste och att bullerplanket svänger in mot Storgatan för att även täcka korsningen. Fastighetsägarna upplever redan reflekterande ljud från dels industrifastigheter på andra sidan Östra



vägen samt grannfastigheter på motsatt sida av Hantverkaregatan. Detta kommer också att öka avsevärt med den mycket ökade trafikvolymen.

2. Hastigheten är viktig och den respekteras dåligt redan idag då det är en raksträcka som inbjuder till högre hastigheter.
3. Fastighetsägarna framför oro för att vibrationer ska påverka deras fastighet negativt. De påpekar att det kommer att bli väldigt viktigt att göra ett massivt grundarbete så att vägen orkar med all belastning. Området ligger på en lerbotten som leder vibrationer från vägen till fastigheterna närmast som de känner av redan idag. De är väldigt oroliga över att mer och tyngre trafik kommer att påverka fastigheterna och leda till vibrationsskador. De undrar om de är garanterade ersättning om något sådant skulle uppstå och vill att detta noteras för eventuella framtida ersättningsanspråk för skador på grund av ökad tyngre trafik.
4. Fastighetsägarna framhåller att deras hus är byggda i början av 1980-talet och är mycket lyhörda. Norconsult har varit på plats och utfört bullermätning. Mätningen är helt baserad på teoretiska mätningar och inte faktiska mätningar.

Kommentar: Efter samrådet har Trafikverket tittat närmare på huruvida trafikmängden på Storgatan påverkas av förslaget och gjort bedömningen att den endast ökar lite med anledning av en omledning av trafiken. Eftersom inte riktvärdet för buller överskrids blir det inget bullerplank längs Storgatan. Bullerplanket längs vägen har dock förlängts 10 meter söderut. Fastighetsägarna erbjuds fastighetsnära åtgärder. Trafikverket ansvarar för åtgärderna och kommunen hänvisar därför till Trafikverkets projektledare.

Hastighetsbegränsningen kommer vara densamma som nu dvs. 60 km/h inom tätbebyggt område och 70 km/h när man kommer utanför.

Efter samrådet har Trafikverket gjort en vibrationsutredning då det framkommit oro och frågor kring detta. Utredningen består översiktligt av följande moment:

- *Bedömning av befintliga förhållanden ur vibrationssynpunkt (underlag i form av jordartskarta mm) med syfte att bland annat identifiera vilka byggnader som bör undersökas genom mätning. (Detta steg är redan gjort)*
- *Genomförande av grundmursmätning på identifierade byggnader (Utfördes vecka 25/26)*
- *Om grundmursmätning visar på vibrationer som kan orsaka störningar i boendemiljön görs komfortmätningar inne i byggnaderna*
- *Redovisning av resultat samt analys för vägplanens förslag*

Trafikverket kommer vidtaga åtgärder för de fastigheter som identifieras utifrån det resultat som framkommer av utredningen. Angående eventuella åtgärder för aktuell fastighet hänvisas till Trafikverkets projektledare.

Angående vibrationer under byggskedet är gången den att Trafikverket alltid utför en riskanalys med tillhörande förbesiktning innan de påbörjar några arbete på plats. När arbetet är genomfört görs en efterbesiktning. Detta för att säkerställa vilka eventuella brister som kan finnas redan idag på befintliga hus och hur man undviker negativ påverkan vid



byggnationen, men också för att man i efterhand vid eventuella skador ska kunna se vad som orsakats av utbyggnaden. Dessa besiktningar bekostas och utförs av Trafikverket. För de fastigheter som ligger nära vägen och bedöms vara i riskzonen så installerar man vibrationsmätare (detta är ju främst vid sprängning eller andra vibrationsalstrande markarbeten) som man sedan följer upp löpande under entreprenaden. För mer information eller frågor kring detta hänvisar kommunen till Trafikverkets projektledare.

I detaljplanen regleras inga invändiga bullernivåer utan endast exteriört buller. Trafikverket har dock krav på sig att vid om- och nybyggnad undersöka ljudnivåer i bostäder och bedöma huruvida åtgärder ska erbjudas och vilka åtgärder som är rimliga. Trafikverkets föreslår åtgärder utifrån bedömningar som utgår ifrån beräknade bullernivåer samt allmänna råd om riktvärden för buller inomhus i befintlig bebyggelse. I det här fallet är det ombyggnad av en befintlig väg och inte nybyggnation vilket också påverkar avvägningarna. Kring frågor om buller och bulleråtgärder hänvisar kommunen till Trafikverkets projektledare.

Ej sakägare

Fastighetsägaren undrar om placeringen av övergången vid Plogvägen är genomtänkt och säker. Övergången hamnar nära viadukten vilket innebär dålig sikt när man ska gå över. Bilisterna kan omöjligt se fotgängaren innan de är på toppen av viadukten och fotgängare ser inte bilarna eftersom vägen svänger lite vid uppfarten till viadukten. Det finns risk för olyckor eftersom bilisterna kör i minst 60 km/h. Personen går/cyklar dagligen till Plogvägen liksom flera kunder och besökande till företagen och har tidigare påtalat att det saknas övergång/undergång på de skisser som var framtagna inför förändringen av Östra Vägen. Det finns även bifogat en bild från google där man ser hur det ser ut.

Kommentar: Trafikverket har kontrollerat sikten mot sitt regelverk (Vägar och Gators utformning), och föreslagen övergång uppfyller önskvärd längd på sikt. De har analyserat både placering norr och söder om Plogvägen, men ett antal orsaker gjorde att de tog beslut om föreslagen placering, norr om Plogvägen. Det var främst bullerskyddsåtgärderna på motsatt sida för fastigheterna som var avgörande. Vid nuvarande placering blir det en naturlig öppning i bullerplanket. Hade man placerat övergången i söder istället så hade man fått anpassa bullerskärmen med någon form av "sluss", vilket innebär sämre sikt och även betydligt högre kostnader.

Justeringar i planhandlingarna

Utöver redaktionella ändringar har följande ändringar gjorts inför granskningen.

Risk

Riskutredningen har setts över och texten i planbeskrivningen har justerats. Bestämmelser om bullerskydd har justerats så det står lägst brandteknisk klass EW30. Nya bestämmelse om byggnadsteknik och utförande har införts för ny verksamhet i söder. De anger att den nya verksamhetens fasader som vetter mot vägen utförs i obrännbart material och att minst en utrymningsväg och/eller entré placeras riktad mot nordost, bort från vägen. Ingenjören 10 har ingått som bostad i riskutredningen men ej bedömts behöva åtgärder.



Buller

Bullerberäkningar har efter samrådet gjorts för boende intill Storgatan och för Ingenjören 10. Text om detta har lagts till i planbeskrivning. Ingenjören 10 bedöms inte påverkas i sådan omfattning att bulleråtgärd krävs. Boende intill Storgatan erbjuds fastighetsnära åtgärder. Allting som rör buller hanteras av Trafikverket inom ramen för vägplanen.

I plankartan har några bullerskydd höjts då Trafikverket efter dialog med boende och beräkningar ansett det erforderligt.

Skyfall

Efter samrådet har det gjorts en skyfallsanalys för kv Harven. Text om skyfall och åtgärder vid ny verksamhet i söder har lagts till i planbeskrivningen. Marken vid ny verksamhet i söder ska vid exploatering projekteras så att avrinning vid kraftiga regn sker mot Plogvägen. I plankartan finns en ny bestämmelse som reglerar detta. Planen villkorar även att startbesked ej får ges förrän åtgärder är vidtagna som hindrar dagvatten från att rinna in på intilliggande kvartersmark inom industriområdet.

Vibrationer

Efter samrådet har Trafikverket gjort en vibrationsutredning. Inga fastigheter överskrider riktvärden. Åtgärder av identifierade ojämnheter och eventuell flytt av brunnar kommer ses över i Trafikverkets fortsatta arbete. Allting som rör vibrationer hanteras av Trafikverket inom ramen för vägplanen.

Övrigt

I plankarta och illustrationskarta har finjusteringar gjorts av bullerskärmars och vallars utbredning. Nya bestämmelser har lagts till inom ny verksamhetsfastighet i söder med hänsyn till risk för farligt gods samt skyfallshantering.

Ställningstagande och förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås godkänna att detaljplanen skickas ut för granskning.

Beräknat antagande

Kommunstyrelsen beräknas godkänna detaljplanen för antagande 1a kvartalet 2021 och kommunfullmäktige beräknas kunna anta detaljplanen i 2a kvartalet 2021.

Johan Skoglund
Samhällsbyggnadschef
Grästorps kommun

Judit Ernvik
Planarkitekt
Lidköpings kommun

Frida Skarp
Plankonsult Tengbom

Ylva Ralph
Plankonsult Tengbom