



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

Granskningsutlåtande

Hur granskningen har bedrivits

Kommunstyrelsen beslutade att godkänna detaljplanen för granskning den 4 november 2020.

Granskningen varade mellan 18 november – 13 december 2020. Under granskningen inkom 8 yttranden.

Information om granskning 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 granskning under tiden 2020-09-28 – 2020-11-27 och svar på yttranden som inkommit i vägplanen finns besvarade i en vägplanens redogörelse från granskningen.

Några likalydande yttranden har inkommit i båda planerna.

Inkomna yttranden

Länsstyrelsen

Bil. 1

Länsstyrelsens samlade bedömning

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.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt (både MB kap 3 och 4)
- Mellankommunal samordning blir olämplig.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs (MB 5 kap, luft och vatten)



- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap)
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion (buller, strålning, risk för olyckor, översvämning, erosion)

Synpunkter på granskningshandlingen

Länsstyrelsen anser att kommunen har beaktat samt arbetat in Länsstyrelsens synpunkter från samrådsremissen och därmed har Länsstyrelsen inga ytterligare synpunkter att tillföra planen.

Övrig information från Länsstyrelsen

Presentationen av kulturmiljön i granskningshandlingen återger på ett korrekt sätt Länsstyrelsens och Trafikverkets hantering av fornlämningsfrågan inom arbetet med aktuell vägplan. Vad som tillkommit är tillståndsprövningen av bullerskyddsåtgärder i anslutning till fornlämning L1962:3086 (Grästorp 4:1). Länsstyrelsens tillstånd gavs enligt beslut 2020-10-23 (431-48341-2020) och innebär att Trafikverket får tillstånd till ingrepp i fornlämningsområdet till aktuell fornlämning enligt föreslagen placering och utformning i ansökan.

Övriga hänsyn till forn- och kulturlämningar är sedan tidigare hanterade och slutförda i aktuell vägplan, varför Länsstyrelsen inte har någon antikvarisk erinran mot föreliggande granskningshandling av DP del av Grästorp 7:1 m fl, Förbifart Grästorp.

Kommentar:

Informationen noteras.

Räddningstjänsten Västra Skaraborg

Bil.2

Räddningstjänsten har inget att erinra.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

Grästorp kommun, miljö- och byggnadsnämnden, Miljö-Hälsa

Bil.3

Åtgärder med en förbifart Grästorp för att undvika tung trafik genom centrala delar är något som är av högsta prioritet för Grästorps kommun. Det är positivt att tung trafik leds om, bort från tätort och att befintlig infrastruktur kan nyttjas.

Buller

För en del bostäder kommer det att krävas bulleråtgärder både fastighets- och vägnära åtgärder. Enligt Trafikverkets rapport Bullerutredning finns det förslag på bullerdämpande åtgärder i form av skärm och vall för att klara riktvärdena. För vissa bostäder krävs det även fastighetsnära åtgärder, dvs. fasadåtgärder (t.ex. byte av fönster m.m.) för att riktvärdena ska klaras. Detta finns inte reglerat i plankartan vilken typ av bullerskydd (typ av material för att få bästa absorbent) som ska utformas för respektive sträcka. I plankartan står det beskrivet att det ska vara en viss höjd av bullerskydd. Enligt Trafikverkets bullerutredning har man beskrivit vilken typ av åtgärd som krävs för att klara bullerriktvärdena. T.ex. för Odlingsgatan så har man angett att det ska vara en 2 m hög skärm och en vall på 1m. Om inte vällen görs, utan det bara görs en skärm kommer man då att klara riktvärdet? Det finns inte heller något reglerat i plankartan vad gäller krav på fastighetsnära åtgärder.



Förorenad mark

Enligt underlagen så har det påträffats föroreningshalter i ytliga fyllnadsmassor i väg 47, invid korsning väg 47/väg 2561. Provtagning i dikesmassor utmed vägsträckan visar på något förhöjda halter. Startbesked får inte ges för markarbeten förrän anmälan för en avhjälpande åtgärd i förorenad mark, enligt §28 i förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899), lämnats till miljö- och byggnämnden och att den har besvarats.

Det krävs även en anmälan till nämnden om man planerar att återanvända massor inom projektet, det vill säga en anmälan om att använda avfall i anläggningsändamål (kod enligt miljöprövningsförordningen 90.140). Det ska i anmälan framgå tydligt vilka massor som man har tänkt återanvända och vart dessa massor ska läggas.

Dagvatten

Enligt samrådshandlingen är underlaget inte komplett och befintliga VA-ledningar behöver utredas mer. Då ledningarnas skick är av okänd karaktär och befintliga brunnar är i varierande skick. Hur bevakas/regleras detta?

Vibrationer

Trafikverket bedömer att det inte ska uppstå problem med vibrationer utmed den nya vägsträckningen.

Riskutredning

Viktigt att riskreducerandeåtgärder (såsom hantering av dagvatten och förhindrande av avåkande fordon) beaktas i vägplan.

Genomförande/Kontrollprogram

Enligt granskningshandlingen ska Trafikverket upprätta ett kontrollprogram för att säkerställa att miljökraven uppfylls. Nämnden vill ta del av upprättat kontrollprogram.

Kommentar:

Detaljplanen säkerställer att riktvärden för buller utomhus klaras genom de bestämmelser som ställer krav på att bullerskydd ska finnas upp till en viss höjd över marken. Mer detaljerad utformning av bullerskydden samt fastighetsnära åtgärder som avser bullernivåer inomhus beskrivs i detaljplanens planbeskrivning, men regleras i Trafikverkets vägplan. De två planerna utgår ifrån olika lagstiftningar och har därför olika möjligheter och krav på vilka bestämmelser som kan sättas. Detaljplanen utgår ifrån Plan- och Bygglagen medan Trafikverkets vägplan regleras i Väglagen.

Plankartan ska inte reglera sådant som regleras av annan lagstiftning men i planbeskrivningen kompletteras texten med att markarbeten ska föregås av anmälan då det förekommer förorenad mark i anslutning till korsningen väg 47/väg 2561.

Mer detaljerad utredning av VA-ledningar samt brunnar som påverkas av ombyggnationen görs av Trafikverket i projekteringskedet i samråd med kommunens tjänstemän på kommunens avdelning Teknisk verksamhet.

Övriga synpunkter noteras och vidarebefordras till Trafikverket.



Trafikverket

Bil.4

Trafikverket yttrade sig i samrådsskedet. Vi noterar kommunens kommentar till synpunkterna och har inget att erinra över granskningshandlingen.

*Kommentar:
Yttrandet noteras.*

Lantmäteriet

Bil.5

Tredimensionell bestämmelse (T1)

Kommunen har lagt ut en tredimensionell bestämmelse avseende kvartersmark järnväg (T1). Användningen inom parentes utgör den sekundära användningen och är den som ska urholka den huvudsakliga användningen. Enligt detaljplanen ska allmän plats VÄG1 vara huvudsakliga användningen. I dagsläget ingår marken i järnvägsfastigheten Grästorp 6:1. Kommunen är huvudman för allmän platsmark och då gäller att kommunen har rätt att lösa in mark som är utlagd för allmän platsmark, kommunen är även skyldig att lösa in marken utlagd som allmän platsmark om fastighetsägaren begär det. Är den huvudsakliga användningen av marken järnväg bör istället VÄG1-användningen vara den sekundära och urholka järnvägsfastigheten vid en eventuell 3D-fastighetsbildningsåtgärd.

Planbeskrivning – fastighetsrättsliga frågor, fastighetsbildning
Stycket nedan berör inte fastighetsbildning och bör läggas under annan punkt.

I några lägen har privatpersoner annekterat mark utanför den egna fastighetsgränsen. Marken kommer nu behövas för bullerplank vilket innebär att buskagen kan behöva tas bort och planket placeras i fastighetsgräns. Detta gäller för fastigheterna Lönnen 2, 4, 6, 8 och 10. Detta görs av Trafikverket i samband med ombyggnaden. Även Välten 2 och 3 har annekterat mark längs vägen. Verksamhetsutövaren kommer själv flytta staketet så att det hamnar i fastighetsgränsen.

Kommunen bör förtydliga vad det är för sorts åtgärder Trafikverket förväntas initiera och bekosta rörande enskilda vägar.

Kommunen bör förtydliga vem som ska initiera och bekosta fastighetsbildning för att införliva utlagd kvartersmark B invid Installatören 1 och invid Lönnen 3-6.

Delar av planen som bör förbättras

Fastighetskonsekvensbeskrivning saknas

Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för den egna fastigheten. I det aktuella planförslaget finns beskrivningar i texten om de flesta åtgärder, men plangenomförandet och dess konsekvenser behöver beskrivas på ett samlat sätt där respektive fastighetsägare kan förstå vad som detaljplanens genomförande innebär för den aktuella fastigheten.



Beskrivningen av åtgärderna kan t.ex. illustreras med en fastighetskonsekvenskarta där förändringar i fastighetsindelning och omfattning av ev. gemensamhetsanläggningar, med plankartan som bakgrund. Beskrivningen bör innehålla ett utkast till redogörelse av juridiska och ekonomiska konsekvenser, även på fastighetsnivå. Ett sätt att åskådliggöra detta på är att upprätta en fastighetskonsekvensbeskrivning.

Lantmäteriet har inte återfunnit beskrivning om vad detaljplanen har för påverkan för Boken 1 som får en annan utfart i och med detaljplanen.

Kommentar:

Kommunen avser inte att lösa in allmän platsmark för järnvägsområdet. Tredimensionell bestämmelse ändras så att järnväg (T1) blir huvudsaklig användning.

Texten om annekterad mark vid kvarteret Lönner flyttas till en egen rubrik i planbeskrivningen.

Det finns inga enskilda vägar som berörs av planförslaget så den skrivning som fanns om detta tas bort.

Planbeskrivningen kompletteras med information om initiativ och kostnader för eventuell fastighetsbildning vid Installatören 1 och Lönner 3-6. Initiativ och kostnader tas av respektive enskild fastighetsägare.

Planbeskrivningen kompletteras med en fastighetskonsekvensbeskrivning.

Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av planens påverkan på Boken 1.

Sakägare 1

Fastighetsägarna har tittat på den uppdaterade plankartan och noterat att deras fastighet fortfarande inte har något bullerskydd. Att den så kallade parken ska ge någon ljuddämpning stämmer inte. Redan idag är det en hel del trafikljud både från Östra vägen samt Storgatan på deras tomt. Trafikljudet kommer öka markant när Östra vägen får ta det mesta av Södergatans genomfartstrafik. Även trafik till och från Storgatan mot Östra vägen kommer att öka, då det är den lättaste vägen att ta sig in och ut från tätorten. Detta kommer även innebära att en stor del trafik kommer bli stillastående vid korsningen på grund av väntetid att komma ut på Östra vägen vid tider då trafiken är stor.

Fastighetsägaren är inte överens med det teoretiska utfallet av buller- och vibrationsmätningarna på deras fastighet. De hänvisar här också till den så kallade parken som inte ger någon ljuddämpning. Fastighetsägaren uppfattar det som att den enda åtgärden på deras fastighet bli 3 stycken ljuddämpade ventiler i fönster. Trafikverket har skrivit att deras terrass inte skulle få någon ljudförhöjning och visade bild på grannens inglasade terrass, fastighetsägarens terrass är inte inglasad.

Fastighetsägaren vill se en förlängning av bullerskydd som också täcker del av Storgatan och att utfarten från Storgatan tas med i projektet, vilket Trafikverket har förkastat.

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 erbjuder fastighetsnära åtgärder. Trafikverket ansvarar för åtgärderna och kommunen hänvisar därför till Trafikverkets projektledare. Förändringarna efter samrådet



bedöms som tillräckliga och inga ytterligare justeringar av kraven på bullerskydd görs. Däremot kompletteras plankartan med en bestämmelse som möjliggör för att bullerskydd kan uppföras på PARK norr om korsningen vid Storgatan om behov uppstår i framtiden.

Sakägare 2

Fastighetsägarna hävdar att det är helt fel att flytta ett problem till ett annat. Förbifart Grästorp ska inte ligga i Grästorp utan den ska ligga utanför Grästorp.

Fastighetsägarna hänvisar till detaljplanens planbeskrivning (sid 11) där det står att planförslaget avser att man ska minska andelen tung trafik genom Grästorps tätort. Därför menar sakägaren att det är fel att lägga vägen i föreslagen sträckning, eftersom boende efter väg 2561 också bor i Grästorps tätort. Man ser att det i handlingarna nämns att trafiksäkerheten ökar på befintlig sträcka av väg 47, men menar att det inte tas upp att den då minskar på väg 2561.

Fastighetsägarna hänvisar till handling för "Förbifart Grästorp" från studie som genomfördes 2008 där vägen föreslogs gå söder om samhället.

Med förståelse för större kostnader med ett södra alternativ och ev. utbyggnader för kommunen i den riktningen, ser man alternativet som tagits fram 2014 öster om industriområdet som det absolut bästa. Man anser att det aktuella förslaget är fel väg att gå.

Kommentar:

I dagsläget finns inga planer på en förbifart i ny sträckning och det ingår inte i detta uppdrag att utreda. Det är Västra Götalandsregionen (VGR) som prioriterar och pekar ut vilka projekt som ska genomföras. Kommunen tillsammans med Trafikverket och Skaraborgs kommunalförbund har varit med i diskussioner för att prioritera aktuellt projekt, vilket bedöms ge bäst effekt med de tillgängliga medel som finns. Beslutet om vilka projekt som ska prioriteras fattas på regional nivå och VGR ger sedan uppdraget till Trafikverket att genomföra.

Sakägare 3

Fastighetsägaren skriver att man ser att val gjorts som innebär att bullerskyddet avslutas precis bredvid fastigheten och med en höjd av 1.5 meter. Hänvisning görs till följande textstycke i planhandlingarna: "Vägen går mot norr upp på en vägbank för att sedan passera järnvägen på en bro. Här föreslås en 160 m lång och mellan 2,5-1,5 m hög skärm, se Tabell 5. Skärmen håller höjden 2,5 m i 110 m för att sedan trappas av till 1,5 m de sista 50 m i norr. Skärmen placeras väster om gång- och cykelbanan som därmed kommer att ligga mellan väg och skärm. Det hade varit gynnsamt för den bullersänkande effekten att placera skärmen närmare vägen men med hänsyn till siktkrav för vägtrafiken så är det inte tekniskt möjligt."

Fastighetsägaren anger att för att säkerställa att maximalt skydd ges för fastigheten så bör åtminstone bullerplanket gå fram till järnvägen och även vara 2 meter, så att det kompenserar den bortfallande effekten. Avsikten var väl att eliminera obehag så mycket som möjligt. Fastighetsägaren har svårt att se att man tagit hänsyn till det här och är oroad för en ökad trafik och bullerstörningar från det. Fastighetsägaren förväntar sig bästa möjliga bullerskydd på fastigheten.



Kommentar:

Målet med bullerskyddsåtgärderna är att säkerställa att gällande riktvärden klaras utombus vid fasad och vid uteplats samt inombus i bostadsrum. Vid dimensionering av bullerskyddsåtgärder ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Riktvärdena avser ljudnivåer vid bostäder och följande gäller vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av vägar:

- 30 dBA ekvivalent ljudnivå inombus*
- 45 dBA maximal ljudnivå inombus nattetid*
- 55 dBA ekvivalent ljudnivå utombus (vid fasad)*
- 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad*

Då det inte varit möjligt att nå riktvärden på både plan 1 och 2 vid fastigheten (med tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga åtgärder) har istället de vägnära åtgärderna dimensionerats för att klara riktvärden på plan 1 och vid en av husets uteplatser, samt inombus.

Skärmens placering väster om gång- och cykelvägen valdes med hänsyn till siktkrav längs vägen. Förslaget till skärm, med höjden 1,5 m och med sträckning fram till bron över järnvägen, uppfyller ovanstående krav. Beräknad bullernivå utombus i markplan vid fastigheten överskrider inte aktuella riktvärden. Däremot överskrids riktvärdet utombus vid fasad på plan 2.

Enligt vägplanen för ombyggnad av Östra vägen kommer Trafikverket att erbjuda fastighetsägaren fasadåtgärder för att säkra att gällande riktvärden inombus inte överskrids.



Ekvivalent ljudnivå utombus med föreslaget bullerskydd.



Maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad med föreslaget bullerskydd.

Justeringar i planhandlingarna

Utöver redaktionella ändringar har följande ändringar gjorts.

Plankarta:

I Plankartan ändras tredimensionell bestämmelse så att järnväg (T1) blir huvudsaklig användning.

Plankartan kompletteras med en bestämmelse som anger att bullerskydd får uppföras inom parkmark norr om korsningen vid Storgatan.



Planbeskrivning:

Planbeskrivning kompletteras med beskrivningar av ändringar i plankartan som nämnts ovan

I planbeskrivningen läggs information till om att Länsstyrelsens givit Trafikverket tillstånd till ingrepp i fornlämningsområdet för att kunna bygga bullerskydd.

Planbeskrivningen kompletteras med information om att arbetet kräver anmälan för en avhjälpande åtgärd i förorenad mark, enligt §28 i förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899).

Planbeskrivningen kompletteras med information om initiativ och kostnader för eventuell fastighetsbildning vid Installatören 1 och Lönnen 3-6.

Planbeskrivningen kompletteras med text som förklarar konsekvenserna för olika fastigheter.

Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av planens påverkan på Boken 1.

Skrivning om servitut förtydligas.

Ställningstagande och förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås anta planhandlingarna.

Beräknat antagande

Kommunstyrelsen beräknas godkänna detaljplanen för antagande 10 februari 2021 och kommunfullmäktige beräknas kunna anta detaljplanen i 22 februari 2021.

Linda Esseholt Hermansson

Kommundirektör
Grästorps kommun

Judit Ernvik

Planarkitekt
Lidköpings kommun

Frida Skarp

Plankonsult Tengbom

Ylva Ralph

Plankonsult Tengbom