

Samrådsredogörelse

Detaljplan för JÄRNVÄGSUNDERFART m.m. i norra Gagnef, Gagnefs kommun, Dalarna

Hur plansamrådet har bedrivits

Förslag till detaljplan för JÄRNVÄGSUNDERFART m.m. i norra Gagnef har varit utsänt för samråd under tiden 2009-11-26 – 2010-01-15. Förslaget har även funnits tillgängligt på Falu Kommuns hemsida och annonserats i Gagnefsbladet.

Inkomna yttranden

Följande yttranden har inkommit under samrådstiden.

Staliga yttranden	Ingen erinran	Erinran	Synpunkter
Länsstyrelsen 2010-01-18		X	
Vägverket 2009-12-07	X		
Banverket 2009-12-16		X	

Kommunala nämnder, styrelser, förvaltningar mm	Ingen erinran	Erinran	Synpunkter
Räddningstjänsten 2009-12-07	X		
Miljö- och byggförvaltningen 2009-12-11	X		
Dalaenergi 2010-01-12	X		
Dala Vatten och Avfall AB 2010-01-12	X		X

Övriga yttranden	Ingen erinran	Erinran	Synpunkter
Skanova 2009-12-18	X		X
Moje bys vägsamfällighet 2010-01-05		X	
Gunnar Gullberg 2010-01-07	X		X
Gagnefs Hembygdsförening 2010-01-13	X		
Mia och Markus Berglin 2010-01-14		X	

Sammanfattning och kommentarer till inkomna synpunkter

Nedan sammanfattas och kommenteras de inkomna erinringarna och synpunkterna. Endast de yttranden, som innehåller synpunkter, redovisas. De skriftliga yttrandena i sin helhet är diarieförda och finns tillgängliga på Miljö- och byggförvaltningen.

Synpunkt	Kommentar
Statliga yttranden	
<p>Länsstyrelsen framför erinringar beträffande Hälsa och säkerhet samt Riksintressen.</p> <p>Under punkten <i>Hälsa och säkerhet</i> hänvisar Länsstyrelsen till en policy, som är under utarbetande för markanvändning intill transportleder för farligt gods samt till rekommendationer och riktlinjer från andra länsstyrelser och Räddningstjänsten Dala Mitt, om att bebyggelse inte är lämplig närmare järnvägen än 60 – 70 meter.</p> <p>Risker för spring över spåren samt åtgärder mot detta behöver utredas och redovisas.</p> <p>Buller och vibrationer behöver redovisas.</p> <p>Ovanstående riskfrågor ska behandlas i planförslaget som underlag för bedömning av lämpligheten med bostäder inom området.</p>	<p><i>Detaljplanen har upprättats med utgångspunkt från de rekommendationer, som Banverket tagit fram för bebyggelse. Den för bostäder byggbara marken låg i samrådsförslaget på 50 meters avstånd från närmsta spårmit. Mellan järnvägen och den byggbara marken finns ett skyddsområde och ett område för GC-väg. Förnyade kontakter har tagits med Banverket, som inte har åsikter om avståndet ur risksynpunkt.</i></p> <p><i>I dagsläget förekommer det, att personer tar genväg över spåren. Syftet med genomförandet av en järnvägsundergång är bl.a., att skapa en säker och attraktiv GC-väg till och från stationen via undergången.</i></p> <p><i>Den bullerutredning som genomförts efter samråd tidens slut visar, att den tilltänkta tomten närmast järnvägen inte är lämplig för bostäder utan omfattande bullerdämpande åtgärder. Användningen ändras med anledning härav till kontors- och handelsändamål.</i></p> <p><i>Marken söder därom kan bebyggas med två friliggande hus, om fasader och fönster väljs så, att erforderlig bullerdämpning uppnås och uteplatser placeras på bortsidan från spårområdet. En bullerskärm behöver tillkomma i den norra och i delar av den västra tomtgränsen. Åtgärdsförslagen är dimensionerade utifrån Boverkets Allmänna råd 2008:1.</i></p> <p><i>För att inte begränsa användningsmöjligheten inom den södra delen, utökas användningsområdet till att omfatta såväl bostäder som handel och kontor.</i></p> <p><i>I samrådsförslaget föreslogs byggnadsrätt för tre friliggande enfamiljshus på mellan 50 – 150 meters avstånd från järnvägen, vilket har minskats till två hus, varav det närmsta kan placeras ca 80 meter från spåret. Banverket skriver i sin rapport "Järnvägen i samhällsplaneringen", att ny bebyggelse bör lokaliseras på ett sådant sätt, att det blir ett naturligt val att resa kollektivt. Planering av ny bebyggelse bör utgå från att stödja befintliga stationslägen, genom att öka resandeunderlaget och utnyttja befintliga anläggningar.</i></p>

<p>Under punkten <i>Riksintrasse</i> skriver Länsstyrelsen, att de ska framgå av planbeskrivningen, hur riksintrasset för kommunikation kan tillgodoses för Dalabanan.</p>	<p><i>De åtgärder, som detaljplanen föreslår, kan inte påtagligt försvåra utnyttjandet av Dalabanan som riksintrasse. Ett genomförande av undergången främjar en långsiktig hållbar utveckling av tågtrafiken, genom att två plankorsningar försvinner.</i></p>
<p>Under punkten <i>Övrigt</i> skriver Länsstyrelsen, att förutsättningarna för att bygga den planskilda korsningen måste utredas tillsammans med Banverket, innan planen ställs ut.</p>	<p><i>Diskussioner har, parallellt med detaljplanens utarbetande, förts med Banverket. Gagnefs kommun fick i februari 2006 besked från Banverket om, att förslaget är tekniskt genomförbart. Några synpunkter av banteknisk karaktär på utbyggnad av en undergång har inte heller framförts senare.</i></p>
<p>Synpunkter lämnas också på genomförandefrågor rörande avtal, ekonomi och ansvar.</p>	<p><i>De avtal, som upprättas för detaljplanens genomförande, skall vara undertecknade innan arbetet påbörjas. Frågor rörande ekonomi är avhängiga den fördelning, som görs av de pengar, som anslagits från regeringen för upprustning av Dalabanan.</i></p>
<p>Funktionen och utformningen av det redovisade skyddsområdet behöver beskrivas.</p>	<p><i>Skyddsområdet är avsett som grönområde för plantering av lämplig vegetation för viss bullerdämpande verkan.</i></p>
<p>Man skriver också, att nya anläggningar öster om järnvägen bör göras med största möjliga anpassning till omgivande landskap och bymiljö.</p>	<p><i>Den enda nyanläggning som blir aktuell på östra sidan, vid detaljplanens genomförande, är en ny anslutningsväg mellan undergången och den befintliga byvägen. Vägkroppen tillhörande den befintliga anslutningsvägen ca 60 meter längre norrut, mellan plankorsningen och byvägen, kommer att tas bort.</i></p>
<p>Planförslaget behöver kompletteras med en illustrationskarta.</p>	<p><i>Plankartan är kompletterad med illustrationslinjer, som redovisar läget för lokalgatan samt GCM-vägen.</i></p>
<p>Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om, att planen inte medför betydande miljöpåverkan.</p>	<p><i>Vi noterar, att Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om, att planen inte medför betydande miljöpåverkan.</i></p>
<p>Banverket är positiv till detaljplanens syfte att möjliggöra en planskild korsning, men anser att det måste utredas ytterligare, om det är tekniskt och ekonomiskt genomförbart.</p>	<p><i>Vi noterar, att Banverket ställer sig positivt till detaljplanens syfte, att möjliggöra planskild korsning. Gagnefs kommun fick i februari 2006 besked från Banverket om, att förslaget är tekniskt genomförbart. Diskussioner har, parallellt med detaljplanens utarbetande, förts med Banverket Leverans Anläggning. Några synpunkter av banteknisk karaktär på utbyggnad av en undergång har inte framförts. Frågor rörande ekonomi är avhängiga den fördelning, som görs av de pengar, som anslagits från regeringen för upprustning av Dalabanan.</i></p>
<p>Banverket anser, att det tydligt skall framgå i genomförandebeskrivningen, vilka avtal som</p>	<p><i>Genomförandebeskrivningen redovisar de avtal, som är nödvändiga för genomförande av detaljplanens</i></p>

<p>skall upprättas beträffande projektering och byggande av vägporten. Vägen genom porten skall tillhöra väghallaren och kräver servitut.</p> <p>Alla avtal med Banverket skall vara påskrivna, innan detaljplanen går vidare för antagande.</p> <p>Vem, som skall vara huvudman för vägar och ny port, måste klargöras tydligt i detaljplanen. En pumpanordning i porten kan eventuellt krävas och Banverket anser, att kommunen i så fall måste vara ansvarig med tanke på, att det kan vara betungande och utanför den tekniska kompetens, som en vägförening besitter.</p> <p>Banverket anser, att platsen är olämplig för bostäder med tanke på buller- och vibrationsstörningar från järnvägen. Bostäderna kan också medföra, att en framtida utveckling av järnvägstrafiken påverkas negativt.</p> <p>Parkeringsplatser bör läggas minst 15 m från närmsta spårmitt och körytor minst 9 m från närmsta spårmitt för att undvika lackskador på bilarna vid passage av tåg.</p> <p>Banverket vill ha ett förtydligande av hur området med användningsbestämelsen SKYDD, ska skydda mot störning.</p>	<p><i>intentioner.</i></p> <p><i>Vid förnyade kontakter med Banverket gjordes en överenskommelse om, att de avtal, som upprättas för detaljplanens genomförande, skall vara undertecknade innan arbetet påbörjas.</i></p> <p><i>Aktuell vägförening skall vara huvudman för vägen genom järnvägsunderfarten. Gagnefs kommun skall vara huvudman för den pumpanläggning eller de ledningar, som eventuellt kan komma att krävas för bortförande av dagvatten.</i></p> <p><i>Den bullerutredning, som genomförts efter samrådstitidens slut, visar att den tilltänkta tomten närmast järnvägen inte är lämplig för bostäder utan omfattande bullerdämpande åtgärder. Användningen ändras med anledning härav till kontors- och handelsändamål.</i></p> <p><i>De båda tomterna söder därom kan bebyggas med friliggande hus, om fasader och fönster väljs så, att erforderlig bullerdämpning uppnås och uteplatser placeras på bortsidan från spårområdet. En bullerskärm behöver tillkomma i den norra och i delar av den västra tomtgränsen. Det närmsta bostadshuset placeras ca 80 meter från spåret.</i></p> <p><i>Åtgärdsförslagen är dimensionerade utifrån Boverkets Allmänna råd 2008:1.</i></p> <p><i>För att inte begränsa användningsmöjligheten inom den södra delen, utökas användningsområdet till att omfatta såväl bostäder som handel och kontor.</i></p> <p><i>Banverket skriver i sin rapport "Järnvägen i samhällsplaneringen", att ny bebyggelse bör lokaliseras på ett sådant sätt, att det blir ett naturligt val att resa kollektivt. Planering av ny bebyggelse bör utgå från att stödja befintliga stationslägen, genom att öka resandeunderlaget och utnyttja befintliga anläggningar.</i></p> <p><i>De redovisade parkeringsplatserna och körytorna, som anlades i samband med utbyggnaden av Gagnefs resecentrum, ligger i enlighet med rekommendationerna på minst 15 respektive 9 meters avstånd från närmsta spårmitt.</i></p> <p><i>Området närmast järnvägen med användningsbeteckningen Skydd, är avsett som grönyta med vegetation med viss bullerdämpande effekt.</i></p>
---	--

Banverket anser, att ovanstående synpunkter behöver samrådats ytterligare, innan detaljplanen kan ställas ut.	<i>Uppföljande telefon- och samrådsmöten har, i enlighet med framfört önskemål, hållits med berörda parter inom Banverket.</i>
Kommunala nämnder, styrelser, förvaltningar mm	
Dala Vatten och Avfall AB påpekar att området, som är avsatt för bostadsbebyggelse, ligger utanför verksamhetsområdet för den allmänna va-anläggningen, men att det är möjligt att ansluta. Kommande va-projektering får utvisa, om det kan ske inom ramen för gällande taxa. Dala Vatten och Avfall AB har i övrigt inga synpunkter på detaljplanen.	<i>Vi noterar, att Dala Vatten och Avfall AB bedömer, att verksamhetsområdet kan utökas och omfatta den föreslagna bostadsbebyggelsen samt att inget i övrigt finns att erinra mot detaljplanen.</i>
Övriga	
Skanova har inget att erinra mot detaljplanen, men önskar behålla det befintliga kabelnät, som passerar genom området.	<i>Vi noterar, att Skanova inte har några erinringar mot planförslaget. Ett u-område för underjordiska ledningar läggs in på plankartan enligt Skanovas önskemål.</i>
Moje bys vägsamfällighet överlämnar synpunkter på huvudmannaskapet, gång- och cykelvägen, svängradien vid östra vägkorset samt småtvatten vid järnvägsunderfarten. Man lämnar också synpunkter på frågor, som rör ägande, skötsel och bidrag. Vägsamfälligheten vill ha ett möte med kommunen angående snöröjning mellan ICA-butiken och det östra vägkorset.	<i>Ett uppföljande möte har hållits, då vidstående frågor och synpunkter diskuterades samt då överenskommelse gjordes beträffande huvudmannaskapsfrågorna . Svängradien vid östra vägkorset kommer att ändras i enlighet med de framförda synpunkterna, vilket medför en smärre justering av den nordöstra plangränsen. Kommunen skall vara huvudman för dagvattnets bortledande, vilket kan komma att ske antingen med hjälp av en pumpanläggning eller via dagvattenledningarna. Aktuell vägförening skall, enligt överenskommelse, vara huvudman för snöröjningen inom den körbara ytan. För snöröjningen på GC-vägen skall kommunen vara huvudman.</i>
Gunnar Gullberg, Moje 17:7 , bedriver jordbruk i Moje och vill, att så lite som möjligt av åkermarken försvinner. Önskemål framförs om,	<i>En viss justering av plangränsen görs, med anledning av att svängradien utökas, vid den nordöstra korsningen.</i>

<p>att plangränsen görs så rak som möjligt på den östra sidan av vägen, som gränsar mot Moje 17:7.</p> <p>Mitt för vägkorsningen finns ett dike genom åkern, vilket inte kommer att fylla sin funktion efter undergångens genomförande. Gunnar Gullberg önskar få diket igenfyllt med överbliven matjord i samband med schaktningen.</p> <p>Infartsmöjligheterna till åkern, vid både den norra och den södra gränsen till Moje 17:7, önskas bibehållas.</p>	<p><i>I samband med att detaljstudier görs för dagvattnets bortförande, kommer även funktionen av det befintliga diket att ses över.</i></p> <p><i>Infartsmöjligheterna till åkern kommer inte att regleras i detaljplanen.</i></p>
<p>Mia och Markus Berglin, Gröntuv 190, är hästägare och skriver, att man vid träningsridning tar sig över järnvägen via den södra plankorsningen. En stängning av denna skulle innebära en avsevärd försämring, då man måste ge sig ut i mer omfattande trafik med hästarna, vilket utgör en säkerhetsrisk.</p> <p>Mia och Markus Berglin ger i sitt yttrande exempel på lösningar med separat ridväg vid sidan om vägbanan. Man anser också, att det vore lämpligt att ridvägen sträcker sig förbi ICA-butiken.</p>	<p><i>Stängningen av de två plankorsningarna över järnvägen syftar till att höja säkerheten. En separat GC-väg, som kan nyttjas som ridväg, kommer att anläggas mellan Tyskens väg och den nordöstra vägkorsningen. Några ytterligare GC- eller ridvägar kommer inte i nuläget att anläggas.</i></p>

Behovsbedömning enl. 6 § Förordningen om miljökonsekvensbeskrivning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning, att planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Ställningstagande

Detaljplanen bör ändras i följande avseenden:

- För tomten närmast järnvägen ändras användningsområdet till handels- och kontorsändamål.
- Användningsområdet för den södra delen av kvarteret utökas till att omfatta såväl bostäder som handel och kontor.
- En planbestämmelse införs om, att en bullerskärm måste uppföras i tomtgräns mellan HK-området och BHK-området, om det senare upplåtes för bostäder, samt på en sträcka av 25 meter söder därom i tomtgräns utmed lokalgatan.

- En skrivning införs i genomförandebeskrivningen om att de avtal, som upprättas för detaljplanens genomförande, skall vara tecknade innan arbetet påbörjas.
- Plankartan kompletteras med illustrationslinjer, som redovisar läget för lokalgatan samt GCM-vägen.
- Ett u-område för underjordiska ledningar läggs in på plankartan enligt Skanovas önskemål. Kolla vid jvg!
- Svängradien utökas vid den nordöstra vägkorsningen, vilket även medför en mindre förändring av plangränsen. Plangränsen i planområdets södra del ändras, för att få tillräcklig svängradie för större fordon.

Eva Gidlund
stadsarkitekt

Caisa Hjorth
plantekniker