



DETALJPLAN FÖR DEL AV FASTIGHETEN

HARSTENSLYCKE 1:17 M.FL., KV. ÅKAREN

I ÅKRAHÄLL, NYBRO

UTLÅTANDE

OM GRANSKNING

Ett förslag till detaljplan har upprättats för del av Harstenslycke 1:17 m.fl., kv Åkaren, i Åkrahäll, Nybro. Samhällsbyggnadsförvaltningen skickade ut planförslaget på granskning under perioden 27 februari till och med 3 april 2020. Planförslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan och till planförslaget har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats. Miljökonsekvensbeskrivningen var tillgänglig för synpunkter under samma period som planförslaget var utställt för granskning.

Planförslaget har tidigare varit ute på samråd vid två tillfällen, under perioden 22 december 2017 till och med 23 januari 2018, samt under perioden 4 juli 2019 till och med den 22 augusti 2019.

Granskningshandlingarna har skickats till Länsstyrelsen, kommunstyrelsen, berörda förvaltningar och myndigheter, samt berörda fastighetsägare. Handlingarna har även funnits tillgängliga i kommunhusets entré och på kommunens webbplats.

INKOMNA YTTRANDE MED KOMMENTAR

Vid granskningstidens slut har ett antal skriftliga synpunkter/svar inkommit. Yttranden redovisas nedan i sin helhet tillsammans med kommunens kommentarer.

En sammanställning av ändringar efter granskning finns på sida 7.

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsens synpunkter under *miljö kvalitetsnormer samt dagvatten* måste beaktas för att planförslaget ska kunna anses vara förenligt med 11 kap. PBL och därmed inte riskera att överprövas. Länsstyrelsens synpunkter under *upplysningar* bör beaktas då de kan påverka genomförandet av detaljplanen.

Kontroll enligt 11 kap. PBL

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten samt dagvattenhantering

MILJÖKVALITETSNORMER (MKN) FÖR VATTEN SAMT DAGVATTENHANTERING

MKN vatten och dagvattenhanteringen beskrivs i MKB och planbeskrivning samt regleras i tillräcklig mån i plankartan.

Det behöver tydligare framgå hur dagvattenhantering och värdefulla naturmiljöer kan samverka. När olika dagvattenlösningar genomförs ska hänsyn tas till våta miljöer vid dagvattenrening och fördröjningar, via särskilda anordningar, så att yt- och dagvatten som försörjer de närliggande värdefulla våtmarkerna är av bra vattenkvalitet. I förlängningen är ju avsikten att vattenåtgärderna ska bidra till att de vattendrag som berörs av dagvatten, fortsatt håller bra vattenkvalitet för att i sin tur inte ytterligare belasta recipient Ljungbyån samt slutrecipient Östersjön.

Konsekvenserna för naturvärden ska tillföras MKB. Kommunen kan inte göra en MKB utan att utreda konsekvenserna för de värden som finns i området även om just naturvärden inte är utpekade som betydande miljöeffekt. Enligt naturvärdesinventeringen finns det en del naturvärden som berörs av planen och dessa ska vara med i MKB. MKB ska visa hur planförslaget med föreslagen utbyggnad kommer påverka befintliga naturvärden och hur dessa värden kan påverkas av den planerade hanteringen av dagvatten.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar

Kommunen har uppdaterat miljökonsekvensbeskrivningen med text om hur naturvärdena kommer att påverkas och kompenseras, se Miljökonsekvensbeskrivning sida 13-14.

Konsekvenserna för naturmiljön har utretts under planprocessen, men endast tillgängliggjorts i planbeskrivningen och då uppdelad på flera rubriker.

UPPLYSNINGAR

Infrastruktur

Korsningspunkten Tallgölgatan/Riksväg 31

Det kompletterande PM trafik som tagits fram är tämligen kortfattat. Genom kontakter med SWECO som tagit fram PM kan dock Trafikverket konstatera att de beräknings- och prognosmodeller som använts är korrekta och rimliga. Slutsatserna av detta är därför att den exploateringsgrad som anges i planförslaget kan anses acceptabel för framkomlighet och trafiksäkerhet på för RV 31. Trafikutvecklingen måste dock noga följas och åtgärder måste vitas om nödvändigt vilka ska finansieras av kommunen efter upprättande av avtal med Trafikverket.

Rv 31 utgör inte Riksintresse men ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för gods- och långväga persontransporter.

Korsningen Tallgölgatan/Rv 31 bedöms klara den exploatering på 30% av det totala planområdet som detaljplanen avser. De köer som kan uppstå kommer att uppstå på Tallgölgatan. Trafikverket kan inte bedöma att det extra påfartsfält som föreslås mot söder på Rv 31 har någon nytta i systemet eller är möjligt att genomföra. Den typ av påsvängsfält som man föreslår finns inte i beräkningsmodell (Capcal) som används i PM, men man kan approximera det på olika sätt. När det gäller tung trafik tar det dels lång tid/sträcka för dessa att uppnå rätt hastighet för att kunna väva in i den genomgående trafiken och dels har de tunga transporter en sådan inverkan på övrig trafik att övrig trafik anpassar sig. Det korta

avståndet mellan Tallgölsгатans anslutning till Rv 31 och bron över järnvägen samt att det är uppförsbacke gör att effekten/nyttan av föreslaget påfartsfält är mycket osäker.

Övrigt

Korsningen Tallgölsгатan/Rv 31 bedöms alltså kunna klara nu aktuellt planförslaget på ett acceptabelt sätt. Några ytterligare trafikallstrande detaljplaner i området bedöms i dag dock inte möjliga utan ett helhetsgrepp över området vilket inkluderar nya trafiklösningar.

Anslutningarna mot såväl Rv 31 som Rv 25 bedöms ha nått kapacitetstaket i och med nu aktuellt planförslag. För ytterligare exploatering i området krävs därför nya trafiklösningar enligt vad som framkommit i den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som tagits fram (TRV 2017/106285) i vilken även Nybro kommun deltagit. I de fall utvecklingen fordrar ombyggnader av statlig väg måste kommunen också tydligt indikera att kommunen åtar sig det finansiella ansvaret för åtgärden, eller medfinansiering i delar av åtgärden i de fall åtgärden prioriteras i nationell eller regional transportplan.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar

Planbeskrivningen har ändrats så att Rv 31 inte längre står listat som ett riksintresse.

Kommunen kommer att fortsätta att arbeta med Trafikverket för en planskild korsning längs med Rv 25 i höjd med Glasporten.

Ersättning vid upphävande av gemensamhetsanläggning

Gemensamhetsanläggningarna Persmåla ga:4–5 behöver som en följd av planförslaget upphävas. Enligt 40 a § anläggningslagen ska ägaren till den mark som blir av med belastning av en ga betala ersättning till de fastigheter som deltagit i ga:n om det uppkommer en skada. I planbeskrivningen nämns inget om dessa regler som inte är dispositiva och numera gäller när en gemensamhetsanläggning upphävs.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar

Planbeskrivningen har ändrats så att det under rubriken fastighetsrättsliga ekonomiska frågor står:

”Nybro kommun står för de kostnader som uppkommer i samband med upphävandet av Persmåla ga:4 och Persmåla ga:5. Eventuella skadeanspråk från deltagande fastigheter, enligt 40 a § anläggningslagen, sker i samband med upphävandet av gemensamhetsanläggning inom lantmäteriförrättning. Kostnaderna för dessa åtgärder regleras enligt Lantmäteriets avgifter för lantmäteriförrättning.”

LANTMÄTERIET

ERSÄTTNING FÖR UPPHÄVANDE AV GA

Gemensamhetsanläggningarna Persmåla ga:4-5 behöver som en följd av planförslaget upphävas. Enligt 40 a § anläggningslagen ska ägaren till den mark som blir av med belastning av en ga betala ersättning till de fastigheter som deltagit i ga:n om det uppkommer en skada. I planbeskrivningen nämns inget om dessa regler som inte är dispositiva och numera gäller när en gemensamhetsanläggning upphävs.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar

Planbeskrivningen har ändrats så att det under rubriken fastighetsrättsliga ekonomiska frågor står:

”Nybro kommun står för de kostnader som uppkommer i samband med upphävandet av Persmåla ga:4 och Persmåla ga:5. Eventuella skadeanspråk från deltagande fastigheter, enligt 40 a § anläggningslagen, sker i samband med upphävandet av gemensamhetsanläggning inom lantmäteriförrättning. Kostnaderna för dessa åtgärder regleras enligt Lantmäteriets avgifter för lantmäteriförrättning.”

TRAFIKVERKET

KORSNINGSPUNKTEN TALLGÖLSGATAN/RIKSVÄG 31

Det kompletterande PM trafik som tagits fram är tämligen kortfattat. Genom kontakter med SWECO som tagit fram PM kan dock Trafikverket konstatera att de beräknings- och prognosmodeller som använts är korrekta och rimliga. Slutsatserna av detta är därför att den exploateringsgrad som anges i planförslaget kan anses acceptabel för framkomlighet och trafiksäkerhet på för RV 31. Trafikutvecklingen måste dock nog följars och åtgärder måste vitas om nödvändigt vilka ska finansieras av kommunen efter upprättande av avtal med Trafikverket.

Rv 31 utgör inte Riksintresse men ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för gods- och långväga persontransporter.

Korsningen Tallgölsgatan/Rv 31 bedöms klara den exploatering på 30% av det totala planområdet som detaljplanen avser. De köer som kan uppstå kommer att uppstå på Tallgölsgatan. Trafikverket kan inte bedöma att det extra påfartsfält som föreslås mot söder på Rv 31 har någon nytta i systemet eller är möjligt att genomföra. Den typ av påsvängsfält som man föreslår finns inte i beräkningsmodell (Capcal) som används i PM, men man kan approximera det på olika sätt. När det gäller tung trafik tar det dels lång tid/sträcka för dessa att uppnå rätt hastighet för att kunna väva in i den genomgående trafiken och dels har de tunga transporter en sådan inverkan på övrig trafik att övrig trafik anpassar sig. Det korta avståndet mellan Tallgölsgatans anslutning till Rv 31 och bron över järnvägen samt att det är uppförsbacke gör att effekten/nyttan av föreslaget påfartsfält är mycket osäker.

ÖVRIGT

Korsningen Tallgölsgatan/Rv 31 bedöms alltså kunna klara nu aktuellt planförslaget på ett acceptabelt sätt. Några ytterligare trafikallstrande detaljplaner i området bedöms i dag dock inte möjliga utan ett helhetsgrepp över området vilket inkluderar nya trafiklösningar. Anslutningarna mot såväl Rv 31 som Rv 25 bedöms ha nått kapacitetstaket i och med nu aktuellt planförslag. För ytterligare exploatering i området krävs därför nya trafiklösningar enligt vad som framkommit i den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som tagits fram (TRV 2017/106285) i vilken även Nybro kommun deltagit. I de fall utvecklingen fordrar ombyggnader av statlig väg måste kommunen också tydligt indikera att kommunen åtar sig det finansiella ansvaret för åtgärderna, eller medfinansiering i delar av åtgärderna i de fall åtgärderna prioriteras i nationell eller regional transportplan.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar

Planbeskrivningen har ändrats så att Rv 31 inte längre står listat som ett riksintresse.

Kommunen kommer att fortsätta att arbeta med Trafikverket för en planskild korsning längs med Rv 25 i höjd med Glasporten.

RÄDDNINGSTJÄNSTEN

1. Tillgängligheten för räddningstjänstens fordon måste garanteras så att utrustning för livräddning och/eller brandsläckning ej behöver bäras längre än 50 meter, (BBR 5:7). Detta medför även krav på att lokalgator och anslutningsgator har erforderlig bredd för att räddningstjänstens fordon kan ta sig fram utan att hindras av parkerade fordon, snövallar, träd, lyktstolpar eller andra hinder samt att rundkörning och/eller vändning är möjliggjord genom väl tilltagna gatuhörn och/eller vändplatser.
2. För att säkerställa möjligheten till effektiv brandsläckning ska ett utbyggt brandpostnät enligt VAV P76 vatten för brandsläckning, samt VAV P83 allmänna vattenledningsnät anordnas med erforderligt antal brandposter och med vattenflöden och tryck i enlighet med dessa.
3. Släckvatten eller kemikalier efter en brand/olycka i området som når dagvattnet skall kunna samlas i en damm eller liknande och att avrinningen från dammen skall kunna stoppas eller fördröjas.
4. Vid nyetablering av företag med större risker (t.ex. gasoltankar, ammoniak mm.) så vill räddningstjänsten ha möjlighet att yttra sig om placering av dessa verksamheter.
5. Räddningstjänsten vill ha tillgång till serviceväg till mötesspåret och befintlig väg öster om detaljplanen enligt tidigare krav när mötesspåret byggdes. Se bilagan.

Till yttrandet bifogas även en karta över servicevägar till mötesspår och industrispår.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar

Många av de synpunkter som Räddningstjänsten har fört fram under granskningstiden är frågor som säkerställs av annan lagstiftning. Frågorna behandlar en detaljnivå som normalt inte regleras i detaljplan, utan blir aktuella först i ett senare skede. Däremot så kan kommunen bli bättre på att bjuda in Räddningstjänsten för tidig dialog under planprocessen och inför genomförandet av detaljplaner.

Information gällande tillgång till serviceväg vid spåret förs in i planbeskrivningen. Befintlig serviceväg ersätts av den nya huvudgatan och en ny koppling till vändplanen görs i kanten av användningsområdet för industri.

FASTIGHETSÄGARE [REDACTED] och [REDACTED]

Angående detaljplan för Harstenslycke 1:17 (Persmåla, Harstenslycke och Hanemåla byar)

Saknar fortfarande data om alla höjd- och lågpunkter (möh) längs gränsen mellan [REDACTED] och Harstenslycke 1:17. Ta fram ett dokument som visar höjdprofilen för hela sträckan. Till detta fogas den planerade dikesbottens profil. Ta fram en detaljerad höjdprofilkarta för detaljplaneområdet (en för nuläget och en för när området är schaktat) och det närliggande området, inklusive Stenbäckens bäckfåra. Detta för att kunna se ytvattnets rörelseriktningar idag och framöver. (Exempelvis ljusare nyanser för höjder och mörkare nyanser för svackor.)

Jag saknar analys för [REDACTED] och [REDACTED] av hur grundvatten, markvatten och ytvatten påverkas av detta detaljplaneförslag, exempelvis utifrån volym, nivå och eventuell förändrad flödesriktning. Saknar även analys för hur markfuktigheten påverkas. I

förlängningen saknas analys av hur skogsmarkens produktionsförmåga och motståndskraft mot sjukdomar och insektsangrepp påverkas av detaljplanen och dess dagvattenhantering. Dagvattenhanteringen får ej innebära några uppdämnings- eller dräneringseffekter som försämrar skogsmarkens produktionsförmåga på kort eller lång sikt. Därmed behöver ett nuläge fastställas och kvalitetssäkras. Jag förutsätter att Nybro kommun till fullo ansvarar för och åtgärdar eventuella negativa effekter för [REDACTED] och [REDACTED].

Från den "Före detta odlade mossen" går ett vattenförande stråk (vattenförande jordlager) åt nordost, fram till Stenbäcken. Hur kommer detta vattenförande stråk och min skogsmark att påverkas beroende på höga eller låga vattennivåer i den tänkta dagvattendammen i den "Före detta odlade mossen"? Analys saknas.

Vidhåller det som tidigare har framförts, exempelvis att en remsa om minst tio meter, längs hela gränsen mot Persmåla 4:4, lämnas orörd för att förhindra skada på trädrötterna. Inga schaktbranter eller utfyllnadsbranter inom dessa tio meter. Dagvattendikets hela konstruktion, inklusive uppbyggda stödsidor, måste vara mer än tio meter från gränsen.

Sammanfattning

Detaljplanen kan inte antas så länge frågan om hur detaljplanens dagvattenhantering påverkar grundvatten, markvatten och ytvatten på [REDACTED] och [REDACTED]. Materialet måste kvalitetssäkras. Det måste även finnas åtgärdsplaner om mina fastigheter påverkas negativt, direkt eller indirekt, av dagvattenhanteringen, förändrade grundvattennivåer eller förändrade flödesriktningar gällande mark- och ytvatten.

En remsa om minst tio meter lämnas orörd mot [REDACTED] för att skydda trädrötter.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar

Samhällsbyggnadsförvaltningens bedömning är att skogens produktionsförmåga på fastigheterna [REDACTED] och [REDACTED] inte kommer att påverkas till följd av planförslaget. Diket i planområdets norra kant är ett tillägg efter samråd för att skapa ett avstånd och skydd mellan skogen och industrimark eftersom det har funnits ett sådant önskemål från markägare. Efter granskning har kommunen valt att lägga mer av underlaget till dagvattenutredningen som bilagor. I bilaga 2 finns nu en höjdanalys före och efter exploatering och i bilaga 3 skyfallskartering över 20-årsregn och 100-årsregn. Kommunen ser inte att det blir en stor skillnad. En karta över vattengången, eller grundvattnets riktning, finns på sida 7 i dagvattenutredningen.

Vatten från dammen i planområdets nordvästra hörn leds inte via diket i den norra kanten, utan leds söder ut längs med järnvägen. Det naturområde i plankartan som har bestämmelsen "fördröjning" är inte en dagvattendamm, utan en lågpunkt som håller vatten först vid höga flöden.

Skulle det uppstå en skada till följd av anläggandet av dike och svämytor, till exempel skada på rötter, i samband med genomförandet av detaljplanen kommer kommunen att ersätta fastighetsägaren för detta.

Sammantaget anser kommunen att framtaget underlag och analyser till planen är tillräckliga för att kunna göra bedömningen att risken för att planförslaget skulle påverka grannfastigheten negativt är liten.

STÄLLNINGSTAGANDE EFTER GRANSKNING

Efter granskning har ny kunskap tillförts planarbetet och ett antal ändringar har gjorts inför granskning.

Sammanfattning av ändringar

- * Miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras med en text om hur naturmiljön påverkas och kompenseras under rubriken Vattenkvalitet.
- * Riksväg 31 har felaktigt angetts som ett riksintresse. Denna uppgift är nu borttagen.
- * Dagvattenutredningen har kompletterats med två bilagor som tydliggör höjd- och lågpunkter före och efter exploatering, samt skyfallskartering vid 20-års respektive 100-årsregn.
- * Räddningstjänstens behov av framkomlighet inom planområdet har förtydligats i planbeskrivningen. Detta gäller särskilt åtkomsten till serviceväg vid mötesspåret.
- * Illustrationslinjer har lagts till i plankartan som stöd i genomförandet av planen. Illustrationslinjerna är inte bindande, men visar ungefärlig utbredning av damm, serviceväg till mötesspår och genväg mellan huvudgata och naturområde.

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Jessica Dahl
planeringschef

Elin Hausenkamp
planarkitekt