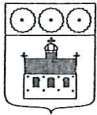


Plats och tid	Lokal Bruket Bibliotekshuset, tisdagen den 27 augusti 2019 kl 13:00- 17:30, ajournering efter föredragning kl 16:45-17:05		
Beslutande	<p>Ledamöter</p> <p>Leif Haraldsson (S), Ordförande Malin Hagström (S), 1:e vice ordförande Tomas Nilsson (S) Ulrika Nilsson (S), jäv § 241 Anders Leander (S) Erivan Waysi (S) Marianne Lidbäck (S) Ersättare</p> <p>Sara Emsevik (S) Lars Fridén (S), tjug ers § 241 Gun-Britt Arvholm (S) Christine Jäger (S) Margareta Bergman (S) Frank Lassen (S) Camilla Nilsson (S)</p> <p>Rafi Mirza (S) Judith Kisch (M), 2:e vice ordförande Ulrika Jacobs (M) Anne-Louise Kron (SD) Solveg Svendsen (SD) Birgit Stuesson (C)</p> <p>Ken Rosén (V) Nicole Jacobs (M) Siri Johansson (M) Bo Johansson (C) Ulf Björk (SD) Jan-Olof Karlsson (SD)</p>		
Övriga närvarande	<p>Else Danielsson Gustafson, arbetsmiljöverket Markus Holm, arbetsmiljöverket Miljö- och hälsoskyddsinspektör Sverre Dahlgren Miljö- och hälsoskyddsinspektör Rebecka Rust Miljö- och hälsoskyddsinspektör Samuel Seliger</p> <p>Sektorchef Thomas Nilsson Kommunchef Annika Lomarker HR-konsult Kristina Lindroth HR-konsult Sara Pettersson Stadsarkitekt Kjell Nyström Områdeschef Pernilla Pettersson Administrativ chef Christina Olsson</p>		
Justerare	Tomas Nilsson och Judith Kisch		
Justeringens plats och tid	Kommunhuset 2019-09-02		
Underskrifter	<p>Sekreterare Christina Olsson</p> <p>Ordförande Leif Haraldsson</p> <p>Justerare Tomas Nilsson</p> <p>Paragrafer §§ 220-247</p> <p>Judith Kisch</p>		
ANSLAG/BEVIS			
Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.			
Instans	Kommunstyrelsen		
Sammanträdesdatum	2019-08-27		
Datum då anslaget sätts upp	2019-09-03	Datum då anslaget tas ned	2019-09-24
Förvaringsplats för protokollet	Kommunhuset		
Underskrift	<p>Ewa Lundqvist</p> <p>Ewa Lundqvist</p>		
Justerandes signatur		Utdragsbestyrkande	Ewa Lundqvist



§ 234

Dnr 2019-000286

Dp 84 - Ett tredje järnvägsspår

Beslut

Utlåtande daterad den 1 augusti 2019 godkänns.

Detaljplanen Dp 84 Ett tredje industrispår antas.

Sammanfattning

Stadsarkitekt Kjell Nyström redogör för ärendet i skrivelse.

Nyström framför att syftet med planen är att anpassa detaljplanen med Trafikverkets "järnvägsplan" så att de överensstämmer i markanvändning.

Detaljplanen tas fram med ett så kallat samordnat förfarande. Trafikverket tar fram en järnvägsplan för denna södra del av bangården. Innehållet är att komplettera den allmänna järnvägen, Norge/Vänerbanan för att möjliggöra ett tredje spår in mot BillerudKorsnäs industriområde. Gångbron tas bort och en gång- och cykelväg anläggs utefter Öbergsgatan (utanför planområdet) för att göra det säkrare för de oskyddade trafikanterna. Karlbergsån får en ny sträckning 10-15 meter åt öster för att kunna vidga bangården.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse 2019-08-01

Beskrivning 2019-08-01

Plankarta 2019-08-01

Utlåtande över inkomna skrivelser 2019-08-01

Fastighetsägarlista 2019-03-20

Samhällsbyggnadsutskottet 2019-08-14

Beslutet skickas till

Samhällsbyggnad Plan/GIS+protokollets förstasida

Justerandes signatur

TN

Utdragsbestyrkande



GRUMS KOMMUN



GRUMS KOMMUN

Samhällsbyggnad/PGV

Dp 84 - Ett tredje järnvägsspår,

6. Gruvön - Östermalm, inom Grums tätort,
Grums kommun, Värmlands län

Grums 2019-08-01

ANTAGANDEHANDLINGAR



Dp 84 - Ett tredje järnvägsspår, 6. Gruvön - Östermalm, inom Grums tätort, Grums kommun, Värmlands län

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

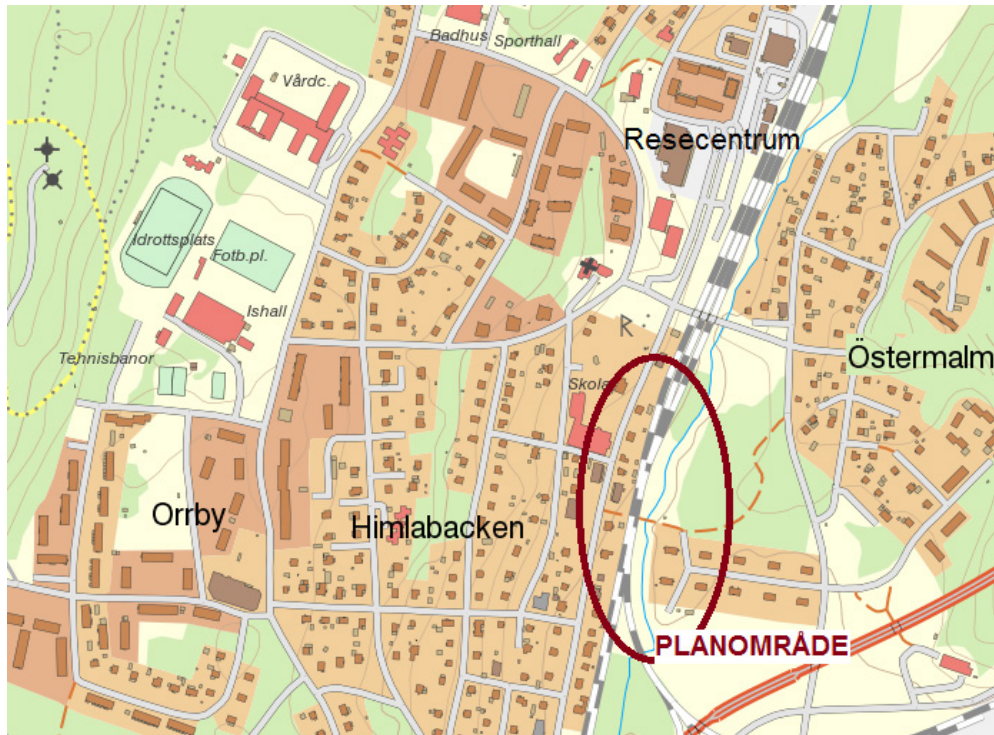
1. Planens syfte och huvuddrag

Planen tas fram med ett s.k. samordnat förfarande och detta görs i samband med att Trafikverket tar fram en järnvägsplan för denna södra del av bangården. Innehållet är att komplettera den allmänna järnvägen, Norge/Vänerbanan så att ett tredje spår in mot BillerudKorsnäs industriområde möjliggörs. Gångbron tas bort och en gång- och cykelväg anläggs utefter Öbergsgatan (utanför planområdet) för att göra det säkrare för de oskyddade trafikanterna. Karlbergsån får en ny sträckning 10-15 meter åt öster för att kunna vidga bangården.

2. Plandata

Lägesbestämning och storlek

Området är den södra delen av Grums bangård och avgränsas i väster till bebyggelsen vid Sveagatan, i söder mot BillerudKorsnäs (Gruvöns bruk) och i öster mot Öbergshaget och Sägverksgatan. Arealen är c:a 4900 m².



Tillhörande handlingar

Plankarta och hur den ska genomföras och vars förutsättningar, förändringar och konsekvenser beskrivs i detta dokument.

Dessutom finns handlingar till järnvägsplanen som visar hur den ska genomföras och dess konsekvenser

Förfarande och tidplan

Detaljplanen tas fram enligt Plan- och bygglagen (2010:900) i ett samordnat förfarande.

Järnvägsplanen och detaljplanen tas fram samtidigt och samordnas för att antas i i direkt anslutning till varandra

Kontakt med Länsstyrelse	Hösten 2018
Samrådsremiss	2019 - 03 - 22 – 04 - 16
Granskning	2019 - 05 - 09 – 05 - 29
Antagande i KS	27 augusti 2019

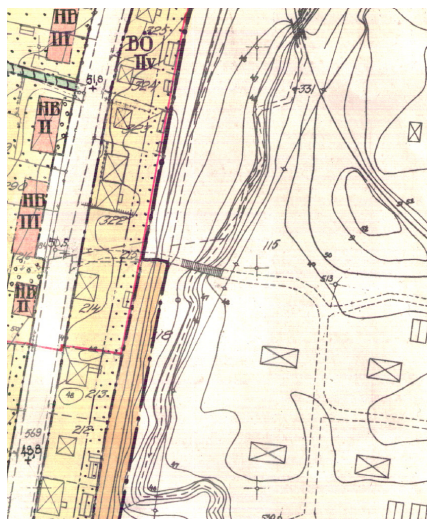
3. Tidigare planer och utredningar

Planprogram

Till grund för både järnvägsplanen och detaljplanen ligger Funktionsutredning för Grums Bangård av Trafikverket, 2017-05-29 (TRV 2015/105738)

Gällande detaljplaner

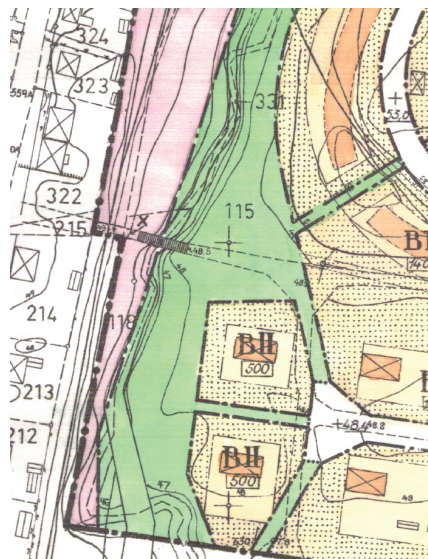
5 A - Grums Köping - Orrby, Himla backen, Tömt



Delen inom planförslaget är markerat som område för Järnväg (Tj) och är avgränsat till den allmänna järnvägen, Norge/Vänerbanan.

Fastställd 1960-01-29

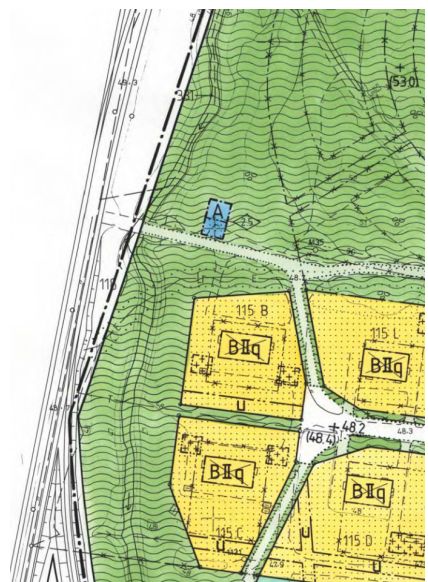
6 A - Västra delen av Östermalm



Delen inom planförslaget är markerat som Järnvägsändamål (Tj) och är avgränsat till omfatta den södra delen av bangården inklusive den allmänna järnvägen, Norge/Vänerbanan.

Fastställd 1964-01-23

6 D - Ändring och utvidgning för Östermalm



Delen inom planförslaget är markerat som Parkområde och är avgränsat till området mellan bostäderna på Sågverksgatan och järnvägsområdet. Inom området finns även avsedd plats för en pumpstation (A)

Fastställd 1987-09-16

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR AV MARKANVÄNDNINGEN INOM PLANOMRÅDET

4. Historik

Tåg och järnväg

Grums ligger vid Norge/Vänerbanan, som är del av fd Bergslagsbanans huvudlinje. Den byggdes mellan år 1855 och år 1879 av de enskilda järnvägsbolagen Gävle-Dala Järnväg och Bergslagens Järnvägar (BJ). Den byggdes för godstrafikens skull och passerade vissa viktiga städer, som Filipstad, Karlstad och Vänersborg, och andra städer och kommuner, delvis beroende på vilka som köpte aktier i bolaget. Grums försågs med järnväg då BJ byggde en järnvägsbro 1879 över Slottsbroundet, när järnvägen drogs fram genom Värmland.

5. Övergripande allmänna intressen

Områden med särskilda hushållningsbestämmelser (MB 4:2)

Planområdet omfattas i sin helhet av geografiska bestämmelser och ingår i det utpekade riksintresset Hushållning med mark och vatten, Vänern med öar och strandområden, med hänsyn till de samlade natur- och kulturvärden som finns i området. Bestämmelserna utgör dock inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet.

Mark- och vattenområde som är särskilt lämplig för anläggningar för kommunikationer (MB 3:8)

Området, som är av riksintresse för järnväg, ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Hela järnvägsområdet, inkl spår och bangård, betraktas som riksintresse.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns registrerade inom planområdet. Det finns dock registrerade lämningar norr och väster härom.

6. Markområden

Strandskydd

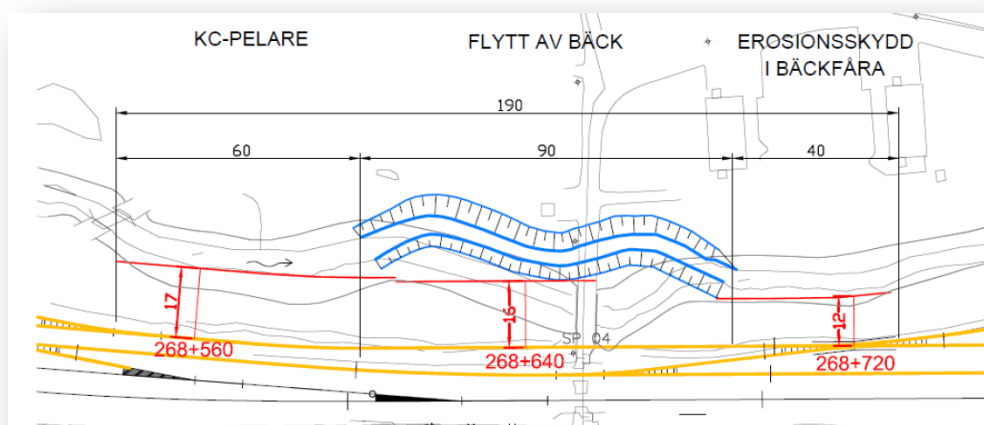
Strandskyddet för Karlbergsån är undantaget enligt Länsstyrelsens beslut (Dnr 11.123-1526-75) 1975-06-11.

Avvattningsföretag

Planområdet berör ett avvattningsföretag ”Karlbergsåns vattenavledningsföretag” från 1939. Kommunen och Trafikverket har utrett ansvarförhållandena i detta och kommit fram till att kommunen är ensam huvudman.

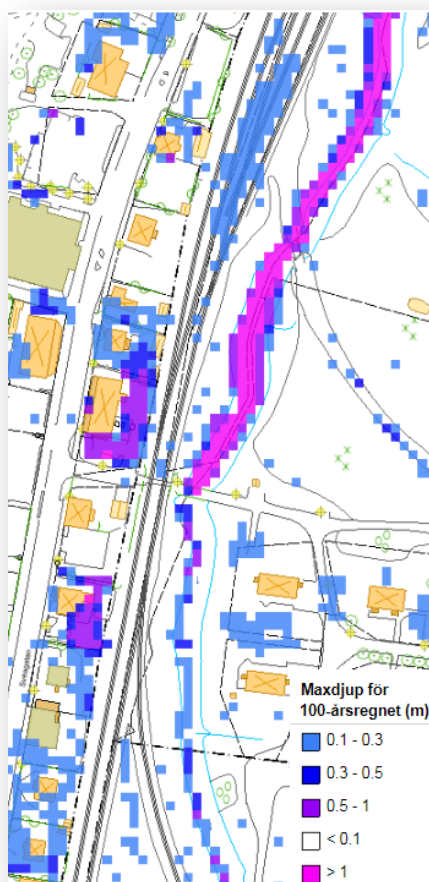
Geotekniska förhållanden

Längs med Karlbergsån kommer förstärkningsåtgärder göras på västra sidan. Detta för att kunna säkra bangården och även möjliggöra utbyggnad av ytterligare ett industrispår.



Översvämningsrisk/Högt vattenstånd

Skyfallskartering (DHI/Länsstyrelsen i Värmland - Februari 2017) visar att Karlbergsån är en viktig del i kommunens dagvattensystem. Den förändring som sker med borttagandet av gångbron ger ett jämnare flöde och ökar därmed kapaciteten ner mot Väneren.



7. Friytor

Allmän plats

Tillgängligheten från väster till parkmarken stängs i.o.m gångbron rivs. Kommunikation med centraldelarna hänvisas till Östermalmsbron och Öbergsgatan som ska förses med separat gång- och cykelväg. Parkmarken utgör södra delen av Öbergshaget som används i rekreationssyfte.

8. Vägar/Gator och trafik

Järnvägar

Den allmänna järnvägen Norge/Vänerbanan är ett riksintresseanspråk för kommunikationer (MB 3:8). Järnvägen ligger i västra delen av planområdet och gränsar till Sveagatans bebyggelse och det industrispår som försörjer Gruvöns båda industrier, Stora Ensos sågverk men i synnerhet BillerudKorsnäs kartongfabrik. Järnvägstrafiken på Norge/Vänerbanan förväntas öka med drygt 100 % (under perioden 2014-2040), och 2040 prognoseras årsdygnstrafiken uppgå (ÅDT) till 60 tåg söderut och 69 tåg norrut dvs att ett tågset passerar ungefär var 11:e minut.

För att öka kapaciteten på Norge/Vänernbanan och på bangården så planeras ett tredje spår (industrispår) för Gruvön samt att den osäkra gångpassagen byggs bort. Det senare medför att längre tågset, upptill 750 m kan ställas upp i avvaktan på planerad avgång.

Vägnät / Gatunät

Påverkas inte.

Angöring

Angöring till pumpstation kvarstår och angörs via Sågverksgatan.

Gång- och cykeltrafik

Gångbron över Karlbergsån kommer att stängas och rivas. Gång- och cykeltrafiken kommer att hänvisas till Östermalmsbron för att transporter mellan Östermalm/Gruvön och de centrala delarna av Grums. En separat cykelväg har anlagts längs med Östermalmgatan för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter. Gång- och cykelväg finns i markerad i befintlig detaljplan, 6 D.

Kollektivtrafik

Boende och arbetande på Östermalm hänvisas till Resecentrum via Östermalmsbron.

Tillgänglighet för räddningstjänst

Förändras inte.

9. Bebyggelseområden

Befintlig bebyggelse

Inga byggnader finns inom planområdet förutom en pumpstation. Inga byggrätter läggs ut.

10. Störningar

Störande verksamheter

Järnvägen alstrar störningar i form av bl a buller och vibrationer. Järnvägsplanen behandlar dessa frågor mer ingående så det hänvisas även till denna.

Buller

Bullersituationen i Grums påverkas inte negativt av projektet, men området är idag bullerutsatt sedan tidigare. En planerad bullerskärm ger en väsentlig positiv inverkan på bullermiljön för ett stort antal bostäder på västra sidan av järnvägen. En reduktion av de ekvivalenta och maximala bullernivåerna på mellan 1-8 dB noteras i beräkningsresultaten.

Fasadåtgärder i form av fönsteråtgärder och skärm vid uteplatser har genomförts tidigare för flertalet av de bullerberörda husen. Som komplement till detta och för att minska bullret i området västerut föreslås ytterligare bullerskyddsåtgärd i form av en 2,5 meter hög skärm från bron och söderut till och med sista huset utmed västra sidan av järnvägen.

Vibrationer

Mätningar av vibrationer har utförts inomhus på två fastigheter som ligger nära järnvägen på västra sidan (Sveagatan) och en fastighet på östra sidan (Sågverksgatan) om järnvägen. Resultatet visar att åtgärdsnivån för vibrationer uppfylls vid samtliga bostadsfastigheter. Nivåerna av vibrationer som uppmätts ligger under åtgärdsnivån. Vibrationer härrör främst från spår 1 (allmänna järnvägen) där tåg passerar i hög hastighet. Eftersom bangårdsåtgärderna inte berör denna trafik bedöms projektet inte påverka vibrationerna.

11. Teknisk försörjning

El/Fjärrvärme

Järnvägsområdena försörjas med egna befintliga elledningar. Genom området går även fjärrvärme över till Östermalm

Dricksvatten och avlopp

Området i sig behöver inte försörjas med dricksvatten eller avloppsledningar. Däremot finns det genomgående ledningar i området.

Ledningars behandling i planen

För de befintliga ledningarna i området tryggas markåtkomsten genom u-områden och ledningsdragande verk har att säkra upp med servitut för sina ledningar.

Dagvatten

Karlbergsån ingår i kommunens övergripande dagvattenhantering och rinner igenom tätorten från Portila i norr till Vänern vid Gruvön i söder. Borttagande av gångbron kommer att underlätta flödet i ån. Karlbergsån föreslås inom planområdet att flyttas något österut för att tekniskt sett få plats med industrispår. Området är markerat som **öppet vattenområde samt översvämningsyta** i planen.

Översvämningsrisk/Högt vattenstånd

Vid 100-årsregn kommer Karlbergsån att vara en viktig del i dagvattensystem för att transporter bort regnvatten. Idag visar utredningar att en viss strypning av flödet sker vid gångbron. Efter att den tagits bort fås ett jämnare flöde även söder om detta.

PLANENS GENOMFÖRANDE

12. Genomförande tid

Genomförande tiden sätts till 15 år

13. Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmänplatsmark och Trafikverket för den allmänna järnvägen

14. Fastighetsrättsliga åtgärder

Fastighetsbildning

För planens genomförande justeras fastighetsgränser enligt tabell nedan

Fastighet	Bestämmelse	Reglering (F = från fastighet och T = till)	Kostnader	Ägare
Östermalm 1:1	Järnväg	Ingen förändring		TrV
Östermalm 1:4	Park	T: Östermalm 1:50	Fastighetsreglering	Kn
Östermalm 1:50	Järnväg Järnväg Järnväg	F: Östermalm 1:4 F: Östermalm 1:53 F: Östermalm 1:57	Fastighetsreglering	TrV
Östermalm 1:53	Järnväg	T: Östermalm 1:50	Fastighetsreglering	TrV
Östermalm 1:57	Park	T: Östermalm 1:50	Fastighetsreglering	Kn

Ledningsrätter (u-områden)

Inom planområdet finns u-områden markerade som ska säkerställa befintliga ledningar. Dessa är kommunens vatten- och avloppsledningar samt fjärrvärme och elledningar. I fastighetsförteckningen redovisas befintliga rättigheter. Ledningsdragande verksamheter ansvarar och initierar rättigheter för sina ledningar/kablar. De bekostar även inskrivning av ledningsrätter.

15. Ansvarsfördelning

Avtal

Fördelningen är klargjord i en avsiktsförklaring mellan parterna, Trafikverket, Billerud Korsnäs, Grums kommun och Region Värmland. Avsiktsförklaringen har även följts upp med ett medfinansieringsavtal

16. Ekonomiska frågor

Kostnader

Fördelningen är klargjord i ett medfinansieringsavtal som tillägg till avsiktsförklaringen mellan parterna.

BESTÄMMELSER INOM PLANOMRÅDET

17. Allmänna platser med kommunalt huvudmannskap

Användning

PARK	Parkområde	PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p Pågående mark- användning ändras inte
SKYDD₁	Översvämningsyta	PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p. Kompletterar den öppna vattenytan - dike

18. Vattenområde

Användning

W₁	Öppet vatten	PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p. Karlbergsåns normala flöde
----------------------	--------------	---

19. Kvartersmark

Användning

T₁	Järnväg	PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p Allmänna järnvägen Norge/Vänerbanan
E₁	Pumpstation	PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p
Egenskap		
m₁	Störningsskydd	PBL 4 kap. 12 § 1 st 2 p. Bullerskydd med en höjd av 2,5 meter över anslutande marknivå

20. Administrativa bestämmelser

Genomförandetid

Genomförandetid är 15 år PBL 4 kap. 21 §

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u₁	Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar inom kvartersmark,	PBL 4 kap. 6 § Befintliga och flyttade ledningar är markerade
----------------------	---	--

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Planändringen är av sådan karaktär att den underlättar till bättre funktionalitet och kapacitet på riksintresset för kommunikationer, Norge/Vänerbanan. Den är även en förutsättning för Trafikverkets järnvägsplan för bangårdsområdet.

21. Planens förenlighet Miljöbalken

Utförningen av detaljplanen kommer inte att påverka miljön menligt utan kan anses överensstämna med miljöbalkens 3, 4 och 5 kap.

22. Bedömning av detaljplanens miljöpåverkan

Länsstyrelsens beslut (2018-11-08)

Länsstyrelsen beslutar enligt 2 kap 4 § Lag (1995:1649) om byggande av järnväg att åtgärder enligt rubricerat förslag till järnvägsplan inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Trafikverket har efter tidigt samråd med Länsstyrelsen den 11 oktober 2018 tagit fram ett samrådsunderlag för järnvägsplan enligt Lag (1995:1649) om byggande av järnväg, upprättat den 17 oktober 2018. Trafikverket,

Länsstyrelsen och Grums kommun träffades 11 november 2016 för inledande diskussioner om aktuellt projekt samt andra åtgärder vid Grums resecentrum. Trafikverket begär nu Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

Syftet med järnvägsplanen är att åtgärda brister och öka kapaciteten på Grums bangård samtidigt som man höjer säkerheten.

Tillämpliga bestämmelser

Länsstyrelsen ska bedöma om det föreslagna järnvägsprojektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detta framgår av 2 kap 4 § Lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

Länsstyrelsen kan konstatera att de föreslagna åtgärder inte omfattas av 6 eller 7 §§ Miljöbedömningsförordning (2017:966).

Länsstyrelsens bedömning

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eftersom föreslagna åtgärder genomförs huvudsakligen inom befintlig järnvägsanläggning i ett område utan höganatur- eller kulturvärden och har en i övrigt avgränsad utsträckning.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning och konstaterar att utredningsbehovet för de frågor som kvarstår bedöms inte så stora att de behöver utredas i form av en miljökonsekvensbeskrivning.

23. Konsekvenser för samhället

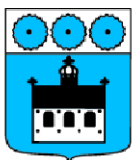
Följdeffekter av att gångvägen till Östermalm stängs är att Östermalmbron/ Öbergsgatan får ökad gång- och cykeltrafik. För att öka säkerheten kommer kommunen under 2019 bygga separat gång- och cykelväg längs med Öbergsgatan. Denna kommer även att knyta samman nya personalentrén till BillerudKorsnäs kartongfabrik.

24. Planhandläggare

Kjell Nyström Stadsarkitekt

Information

Antagande KS 2019-08-27



GRUMS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dp 84 - Ett tredje järnvägsspår 6. Gruvön - Östermalm inom Grums tätort Grums kommun, Värmlands län

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.
Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- +— Planområdesgräns
- · - · - Användningsgräns
- - - - - Egenskapsgräns
- + - Administrativ gräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

- PARK** Park, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- SKYDD₁** Översvämningsyta, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Kvartersmark

- T₁** Järnväg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- E₁** Pumpstation, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

Vattenområden

- W₁** Öppet vatten, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Störningsskydd

- m₁** Bullsskydd med en höjd av 2,5 meter över anslutande marknivå, PBL 4 kap. 12 § 1 st 2 p.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Markreservat för allmännyttiga ändamål

- U₁** Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Kvartersmark, PBL 4 kap. 6 §

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år., PBL 4 kap. 21 §

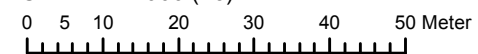
Grundkarta

Grundkartan upprättad genom utdrag ur digitala primärkartans databas.

Referenssystem i plan: SWEREF 99 13.30

Referenssystem i höjd: RH 2000

SKALA 1:1 000 (A3)

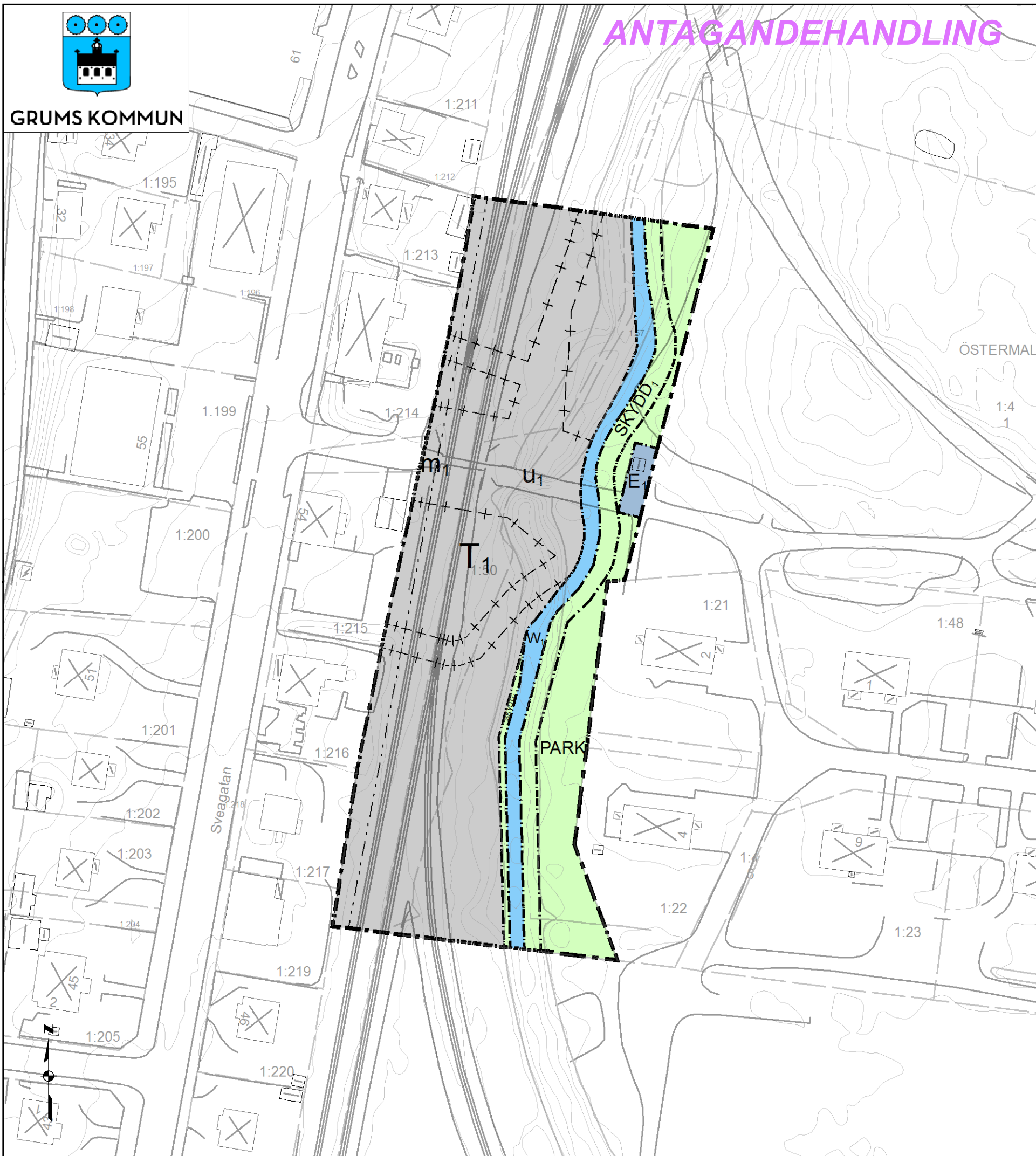


Teckenförklaring

- Byggnader, karterat efter husliv
- Byggnader, karterat efter takkontur
- Häck
- Staket
- Stängsel
- Fastighetsgräns
- Höjdkurva
- Körbana
- Belysningsstolpe

Upplysningar

Diarienummer	2017/000384
Upprättad	2018 - 12 - 18
Antagande	2019
Laga Kraft	2019
Planförfattare	Kjell Nyström, Stadsarkitekt





Dp 84 – Ett tredje järnvägsspår, 6. Gruvön - Östermalm inom Grums tätort, Grums kommun, Värmlands län

Inkomna yttranden under samrådet 22 mars – 16 april 2019

Samråd ägde rum under 22 mars - 16 april och planen har skickats på remiss till länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kommunen och angränsande fastighetsägare och rättighetshavare.

Planen har även funnits tillgänglig för påsyn i kommunhuset, Sveagatan 77 samt på kommunens digitala anslagstavla.

Under samrådstiden har yttranden inkommit från, Länsstyrelsen Lantmäteriet och Trafikverket.

Samtliga inkomna synpunkter under samrådet finns redovisade i denna redogörelse med kommentarer från Grums kommun, plan/gisverksamhet.

1. Länsstyrelsen

Samordnad planering

Planen upprättas med samordnat förfarande då Trafikverket parallellt arbetar med framtagandet av järnvägsplan enligt Lag (1995:1649) om byggande av järnväg för samma åtgärder.

Länsstyrelsen har den 11 november 2016 deltagit i tidiga samråd med Trafikverket och Grums kommun rörande åtgärder kring Grums bangård, inklusive området i rubricerad plan. Därefter har Länsstyrelsen den 8 november 2018 beslutat att de specifika åtgärder som planeras inom området för aktuell detaljplan inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Råd om tillämpningen av PBL m.m.

Planbestämmelser

Länsstyrelsen anser att det är tveksamt om det är lämpligt att benämna ett vattendrag för dike, så som görs i planbestämmelserna. Vattendraget är kraftigt modifierat och fungerar som en dagvattenrecipient men dess ursprung och långa sträckning gör att vattendrag är en bättre benämning än dike. Det går att förtydliga att det ska vara möjligt att nyttja parkområdet för dagvatten.

I gällande och angränsande detaljplan är Karlbergsån redovisad utan egen markering i parkmark och industripark. På plankartan förändras diket till vattenområden med möjlighet till översvämningsskydd.

Klimatanpassning

Planområdet är beläget i den låglänta delen av Grums centrum som är utsatt vid händelse av skyfall. I planen beskrivs att den förändring som sker med borttagandet av gångbron ger ett jämnare flöde och ökar därmed

kapaciteten i Karlbergsån/Svinbäcken ner mot Väneren. Detta arbete välkomnar Länsstyrelsen.

Noteras

Masshantering/avfall

Då Karlbergsån/Svinbäcken ska flyttas 10-15 m kommer det att uppstå schaktmassor. Troligen är massorna förorenade och om provtagning ej är gjord så bör det göras inför planens genomförande.

Överlämnar detta till Trafikverkets som projektets genomförare

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar denna bedömning.

Noteras

Riksintressen

Planen berör riksintresset Norge/Vänerbanan. Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset negativt.

Noteras

Strandskydd

Kommunen och Länsstyrelsen har utrett att strandskydd inte gäller.

Redaktionell ändring

Hälsa och säkerhet

Frågor om farligt gods, buller och vibrationer behandlas i arbetet med järnvägsplanen och slutsatser från det arbetet behöver lyftas in i detaljplanen för att ge en bättre bild av risk- och störningsproblematiken.

Redaktionell ändring

Prövningsgrundande synpunkter

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10 § PBL ta in en detaljplan för prövning. Länsstyrelsen kan av det nu aktuella planförslaget och av i dagsläget kända förhållanden inte se att de föreslagna åtgärderna kommer att föranleda någon prövning.

2. Trafikverket

Ärendet

Trafikverket har tagit del av rubricerat ärende som syftar till att genom ett så kallat samordnat förfarande anpassa detaljplanen med den järnvägsplan som Trafikverket tar fram för den södra delen av bangården i Grums (ärendenummer TRV 2018/60493).

u-område

Markreservat ledningar är lagda över befintliga ledningar och bör justeras för att sammanfalla med de dragningar som ledningarna får då de flyttas i samband med järnvägsprojektet.

Redaktionell ändring i samråd med projektansvarig på Trafikverket

Kvartersmark

I plankartan är kvartersmark med användning för järnvägsändamål, ”T”, indelad i två delar för ”järnväg” respektive ”industrispår”. Om en indelning är

av fördel, behöver gränsen mellan T₁- och T₂-områdena justeras för att sammanfalla med blivande förvaltningsgräns alternativt fastighetsgräns.

Uppdelningen är beroende av tydligheten att särskilja bangårdens industrispår från den allmänna järnvägen Norge/Vänerbanan som är av riksintresse för kommunikation. Indelningen följer fastighetsgränsen mellan Östermalm 1:1 och 1:50 som båda ägs av Stens Trafikverk, Borlänge. Uppdelningen kvarstår

Trafikeringsprognos

Trafikverket använder för närvarande prognoser som sträcker sig till år 2040. (Planbeskrivningen punkt 8.)

Redaktionell ändring till 2040 års siffror

Avtal

Avsiktsförklaringen har även följts upp med ett medfinansieringsavtal. (Planbeskrivningen punkt 15.)

Redaktionell ändring

Sammantagen bedömning

Detaljplanen baseras på Trafikverkets projektering, varför en överensstämmelse förutsätts föreligga.

Trafikverket har utöver ovanstående kommentarer inget att erinra mot förslaget till detaljplan.

3. Lantmäteriet

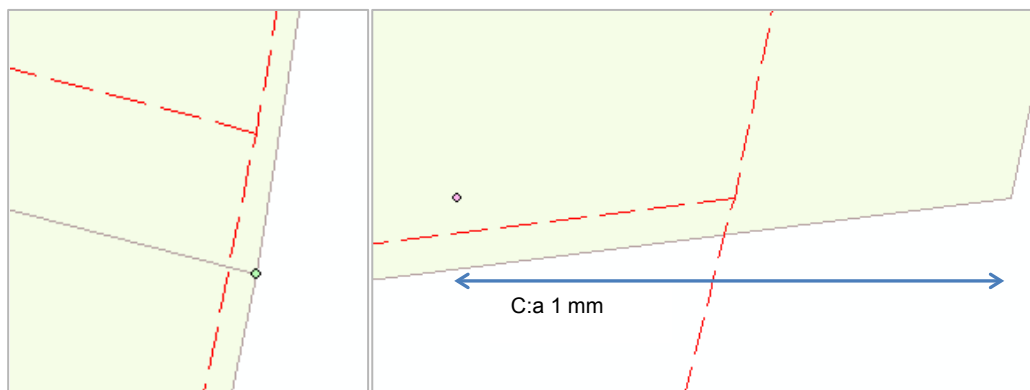
Delar av planen som bör förbättras

Osäker gräns i anslutning till kvartersmark

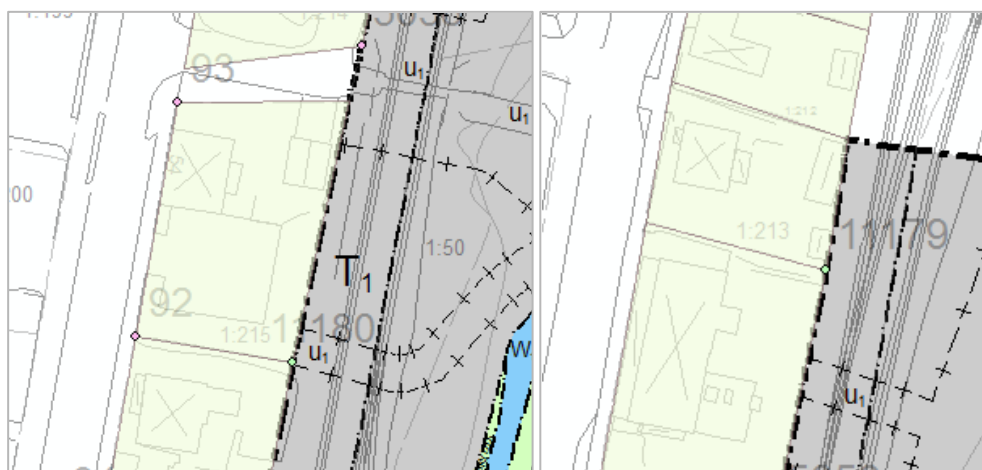
I planförslaget har kvartersmark med ändamål järnväg lagts ut i direkt anslutning till gränsen mot bland annat Orrby 1:1, 1:213 och 1:215. Vissa gränspunkter längs planområdets västra gräns är inte in- mätta. Lantmäteriet vill här påminna om att detaljplanen inte påverkas om gränsen visar sig ha ett annat läge. Risken med att planlägga utan att ha koll på gränsens rätta läge är att antingen en del av kvartersmarken ligger på grannfastigheten eller att det blir en remsa mellan den planlagda marken och fram till fastighetsgränsen. Om gränsen är osäker är det lämpligt att så snart som möjligt utreda gränsen och göra en gränsutvisning där man letar upp befintliga gränsmarkeringar. Visar sig gränsen vara juridiskt oklar krävs det en fastighetsbestämning för att bestämma dess läge. När gränsens läge är klarlagd kan därefter ev. anpassning av planen till fastighetsgränsens rätta läge göras.



Trafikverket har ansökt om en särskild gränsutmärkning hos Lantmäteriet och den skulle levereras under juli månad, 2019. Men för att inte tappa tid och med en okulär besiktning på plats, gjordes bedömningen att gränserna kan användas i samrådet. Lantmäteriet har nu varit ute och kontrollerat gränserna mellan järnvägen och fastigheterna på den västra sidan och har därmed kunnat leverera resultatet tidigare. Lantmäteriet konstaterat att differensen var marginell.



Felmarginalen är c:a 0,5 mm. Röda linjer är från registerkartan.



Kontrollerade gränspunkter och fastighetsytor från Lantmäteriet inlagda på plankarta. På kartan (pdf) är planområdets gräns (i skala 1:1000) en meter bred och rymmer av Lantmäteriet redovisad felmarginal.

Handläggning enligt vilken lagstiftning?

Det finns inte angivet i planhandlingarna vilken version av plan- och bygglagen (med hänvisning till SFS-nummer) som används vid handläggningen av detaljplanen.

Kompletteras med Plan- och bygglagen (2010:900), dvs senaste versionen

Ska exploateringsavtal tecknas?

I planbeskrivningen står det under rubriken Ansvarsfördelning att "Fördelningen är klargjord i en avsiktsförklaring mellan parterna...". Det framgår inte om något exploateringsavtal ska tecknas. Om avsikten är att sådant avtal ska tecknas/har tecknats ska kommunen enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

Exploateringsavtal används inte alls mellan kommun och Trafikverk utan efter en ÅtgärdsValStudie (ÅVS) så skriver parterna en avsiktsförklaring. En

sådan är gjord och har även följts upp med ett medfinansieringsavtal enligt gängse rutiner för Trafikverket.

Inkomna yttranden under Granskning 9 - 29 maj 2019

Granskning av detaljplanen ägde rum under 9 - 29 maj och planen har skickats på till länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kommunen och angränsande fastighetsägare och rättighetshavare.

Planen har även funnits tillgänglig för påsyn i kommunhuset, Sveagatan 77 samt på kommunens digitala anslagstavla.

Under granskningstiden har yttranden inkommit från Lantmäteriet och Trafikverket och Länsstyrelsen kom 2019-06-10.

Samtliga inkomna synpunkter finns redovisade i denna redogörelse med kommentarer från Grums kommun, plan/gisverksamhet.

4. Trafikverket

Kvartersmark

I plankartan är kvartersmark med användning för järnvägsändamål, ”T”, indelad i två delar för ”järnväg” (T₁) respektive ”industrispår” (T₂), för ökad tydlighet av att särskilja bangårdens industrispår från riksintresset Norge-/Vänerbanan. Trafikverket vill påpeka att samtliga spår i bredd i den norra delen av planområdet fortsatt kommer tillhöra Trafikverket. Bangården norr om planområdet ingår tillsvidare i Norge-/Vänerbanan. Den blivande förvaltningsgränsen mellan Trafikverkets järnvägsanläggning och BillerudKorsnäs industrispår kommer att gå ungefär i höjd med fastighetsgränsen Östermalm 1:50/1:53. Trafikverket vidhåller att, om T-området behöver vara uppdelat, ska gränsen mellan T₁- och T₂-områdena justeras för att sammanfalla med förvaltningsgränsen.

I Plan- och bygglagen kan man tolka att det finns allmän järnväg och övrig järnväg, t ex bangård och industrispår, vilka i skilda fall ska bedömas olika. Uppdelningen var tänkt att klargöra detta. Då Trafikverket istället tar allt ansvar så justeras plankartan till enbart T₁. Riksintresset tolkas även så att det omfattar både spårområde och bangård.

Trafikeringsprognos

Enligt senast tillgängliga prognos för Norge-/Vänerbanan uppgår årsdygnstrafiken (ÅDT) år 2040 till 60 tåg söderut och 69 tåg norrut från Grums. (Jämför planbeskrivningen punkt 8.)

Planbeskrivningen ändras

Sammantagen bedömning

Detaljplanen baseras på Trafikverkets projektering, varför en överensstämmelse förutsätts föreligga.

Trafikverket har utöver ovanstående kommentarer inget att erinra mot detaljplanen

5. Lantmäteriet

Delar av planen som bör förbättras

Koordinatkruss

I plankartan saknas koordinatkruss. Dessa underlättar plantolkning vid lantmäteriförrättning.

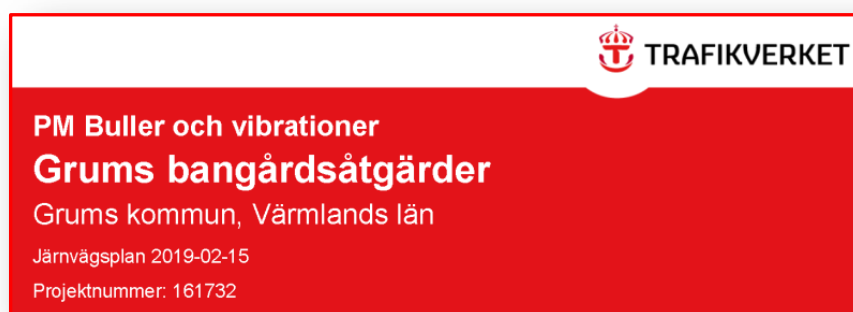
Kommunen gör plankarta digital och därmed saknas koordinatkruss. Lantmäteriet har inte den möjligheten utan vill enbart ha plankartan i s.k.pdf-format. Lagakraftkartan till Lantmäteriet kommer att justeras.

6. Länsstyrelsen

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer är störningar som typiskt sett uppkommer kring en järnväg. Planläggning enligt plan- och bygglagen ska hantera dessa frågor. Länsstyrelsen efterfrågade i samrådsskedet att de slutsatser och eventuella skyddsåtgärder som följer av genomförandet av järnvägsplanen presenteras och inarbetas i detaljplanen.

Planbeskrivningen justeras med mer slutsatser från järnvägsplanens PM Buller och vibrationer. Ingår i järnvägsplanens godkännande av Länsstyrelsen 2019-06-24 (343-5883-2019)



Exempelvis kan skyddsåtgärder såsom bullervallar/-plank behöva stöd i detaljplan. Inga bullernivåer redovisas varför behovet av skydd mot störning är svårt att utläsa. I planhandlingarna anges att en bullerskärm behövs och planeras att uppföras, men plankartan ger inte uttryckligen stöd för en sådan funktion varför frågan om markåtkomst för sådan anläggning framstår som outredd.

Planbestämmelserna justeras och område för bullerskärm om 2,5 meters höjd läggs in längs områdets västra sida utefter gräns mot fastigheterna och öppningen för gångfällan, som ska rivas. Detta överensstämmer med befintlig detaljplan som sträcker sig i norr till bangården och i söder till bostadsbebyggelsens slut.

Vibrationer från järnvägstrafiken har enligt planhandlingarna mätts och är enligt kommunen under åtgärdsnivå. Länsstyrelsen saknar redovisning av uppmätta värden och vilken åtgärdsnivå som åsyftas vilket gör det svårt att ta ställning i frågan.

Planbeskrivningen justeras med slutsatser från järnvägsplanens PM Buller och vibrationer.

Transporter av farligt gods på Värmlandsbanan är en riskfaktor för närboende och miljön. Riskbilden och eventuella behov av åtgärder behandlas över huvud taget inte i planhandlingarna. Även denna fråga måste belysas och eventuella behov av åtgärder för att trygga säkerheten hos närboende ska redovisas och möjliggöras, exempelvis dammar för uppsamling av spill vid olyckor, barriärer mot bostäder etc.

Länsstyrelsen anser att ovanstående frågor inte lyfts in i detaljplanen på ett tillfredsställande vis och bedömer att de störningar som uppkommer från verksamheter som ges stöd av planen ska behandlas för att inte planen ska bli föremål för prövning.

Järnvägsplanen tar inte upp denna fråga då den berör hela sträckningen av Bergslagsbanan och Norge/Vänerbanan och är komplex och som sådan

hänvisas till Trafikverket. Konstateras kan dock att stängningen av gångfällan och byggande av bullerplank är av godo för järnvägens omgivning.

Övriga upplysningar

Planområdet berör ett avvattningsföretag ”Karlbergsåns vattenavlednings-företag” från 1939. Genomförande av detaljplanen kan påverkas av företaget varför Länsstyrelsen anser att detta bör hanteras i planen.

Noteras i planbeskrivningen och visar att kommunen är ensam huvudman.

Antagande

Förändringar inför antagande

I planbeskrivningen och på plankartan har i första hand redaktionella ändringar gjorts enligt ovan.

Kvarstående synpunkter

Det finns efter planens granskning kvarstående synpunkter från Länsstyrelsen. angående risker kopplat till transporter av farligt gods

Prövningsgrundande synpunkter

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10 § PBL ta in en detaljplan för prövning. Mot bakgrund av ovan nämnda anledningar anser Länsstyrelsen att dessa frågor måste utredas före det att ställning kan tas till om planförslaget föranleder någon prövning eller ej

Ställningstagande

Efter justeringar av detaljplanens handlingar bedöms den vara redo för antagande enligt PBL 5 kap 27§.

KOMMUNSTYRELSEN

Kjell Nyström
Stadsarkitekt