

## Detaljplan för Porfyren 2 m fl, Lidköpings kommun Samrådsredogörelse

### Hur samrådet bedrivits

Detaljplanen är upprättad i april 2016 och samhällsbyggnadsnämnden beslutade att godkänna planen för samråd den 10 maj 2016. Ett samrådsmöte hölls för sakägare och berörda den 25 maj 2016.

Samrådshandlingarna har skickats till länsstyrelsen, lantmäteriet och trafikverket. Vidare har det sänds till berörda kommunala nämnder och förvaltningar.

Samrådstiden varade fram till och med den 17 juni 2016. Totalt under samrådstiden inkom nio yttranden varav Trafikverket och Räddningstjänsten i Västra Skaraborg inkom utan erinran.

### Inkomna yttranden

#### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser som helhet att det är positivt att kommunen tar fram en ny detaljplan för möjliggörande av handel i Kartåsen. Länsstyrelsen har dock tre synpunkter enligt provandegrunderna. Länsstyrelsen anser att planen behöver kompletteras och förtydligas gällande den geotekniska utredningen. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att stabilitetsfrågorna är tillräckligt utredda och att det framgår av planbestämmelserna hur marken är lämplig att använda. Länsstyrelsen anser att markföroreningar inom planområdet behöver förtydligas och utredas ytterligare. Länsstyrelsen anser vidare att planbeskrivningen behöver kompletteras gällande riskbilden och avståndet mellan planerad bebyggelse och rv 44. I övrigt har länsstyrelsen några rekommendationer gällande natur- och vattenmiljön vid Brantabäcken, om denna flyttas bör åtgärder vidtas så att biologiska kvaliteter kan återetableras. Om och hur dagvatten ska kunna renas samt utformning av lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) bör utredas och beskrivas noggrannare. Vid ytterligare etableringar i Kartåsen bör den gjorda trafikutredningen uppdateras.

### *Kommentar*

*En komplettering till den geotekniska utredningen har gjorts i syfte att utreda stabilitetsförhållandena i det tänka nya läget för Brantabäcken. Denna utredning ersätter helt den tidigare utförda rapporten. Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av resultatet.*

*Den kompletterande utredningen bedöms släntstabiliteten under nuvarande förhållanden vara tillfredställande och den planerade omgrävningen av bäcken kan göras under förutsättning att bäckens slänter ges en lutning av 1:3 eller flackare. Avstånd mellan väggkant och bäckmitt ska vara större än 12.6 m.*

*En arkivstudie har genomförts för att undersöka tidigare verksamhet inom Porfyren 1 och 2. Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av tidigare verksamheter på fastigheterna.*

*En riskanalys har tagits fram i samband med planförslaget. De rekommendationer som finns i riskanalysen har tagits med som planbestämmelser i detaljplanen vilket bland annat innebär att inga byggnader får uppföras närmare varken rv 44 eller lv 184 än 40 meter. Avståndet mellan rv 44 och område där byggnad tillåts uppföras enligt detaljplanen varierar mellan 50 och 70 meter vilket är betydligt längre än de 40 meter som anges som minsta avstånd i riskanalysen. Dessutom kommer antalet transporter med farligt gods att minska på nuvarande rv 44 i samband med att den nya sträckningen av rv 44 byggs. Därför anses utförd riskanalys vara tillräcklig även efter förändring i planen. I samband med utbyggnaden av nya rv 44 kommer lv 184 att breddas men enligt fastslagen vägplan kommer breddningen att ske på den västra sidan av lv 184. Planbeskrivningen förtydligas avseende riskbilden.*

*Gällande utformning av natur- och vattenmiljöer kring Brantabäcken så kommer detta att studeras närmare i samband med det detaljplaneprogram som håller på att tas fram. Det anses bättre att titta på en helhetslösning för hela Kartåsområdet gällande den gröna infrastrukturen för att på så sätt skapa ekosystemtjänster och biologisk mångfald i ett större perspektiv och mer sammanhängande än enbart för denna detaljplan. Vad gäller dagvatten så är det upp till den enskilda fastighetsägaren hur utformning av dagvattenlösningen på fastigheten avses att lösas. Trafikutredningen kommer att uppdateras vid en fortsatt utbyggnad av Kartåsområdet.*

### **Lantmäteriet**

Lantmäteriet har några synpunkter på planförslaget som de anser behöver åtgärdas. Dels att det saknas en fastighetskonsekvensbeskrivning, att det bör framgå vilken Plan- och Bygglag som laghänvisningarna på plankartan hänvisar till, att det bör framgå vilken fastighet som ska ha förmånen för det servitut som ska upplåtas för allmän gångtrafik och att aktualitetsdatumet saknas för grundkartan.

### *Kommentar*

*Rubriken "Fastighetskonsekvensbeskrivning" finns inte med i PBL i avsnittet om genomförande. I den beskrivning som ges i kommentarerna till PBL framgår hur och på vilket sätt berörda fastigheter inom planområdet påverkas och vilka avtal som ska tecknas framöver. Beskrivningen anpassas till detaljplanens komplexitet. I detta fall berörs i praktiken bara ett mindre antal fastigheter. Att tillföra uppgifter som inte är aktuella eller väsentliga i det enskilda fallet kan förvirra mer än tillföra. I planbeskrivningen har rubriken "fastighetsbildning" ändrats till "fastighetsbildning och fastighetskonsekvenser" för att tydliggöra.*

*Laghänvisningarna på plankartan hänvisar till PBL (2010:900) efter 1 januari 2015. Av de avtal som kommer att upprättas kommer det att framgå vilka fastigheter som kommer att vara härskande beträffande gång- och cykelväg respektive elledning. Kommunen har kännedom om vad som gäller för x-områden. Aktualitetsdatumet för grundkartan är alltid det samma som för fastighetsförteckningen, i detta fall i samrådshandlingen den 10 maj 2016. Datum för grundkarta läggs till på plankartan.*

### **Sakägare och berörda**

Ett samrådsmöte hölls med sakägare och berörda i Lidbeckska huset den 25 maj 2016. Under mötet framkom bland annat frågor om infart från nya rv 44, om skogen kommer att tas ner längs med resterande delar av Kartåsens verksamhetsområde och om de andra fastigheterna kommer kunna flytta ut sina fastighetsgränser så att de hamnar i linje med detaljplanens.

Det planeras ingen ny infart från den nya rv 44, först när den nya cirkulationsplatsen görs till trafikplats kan en infart söderifrån bli aktuell. I dagsläget är det enbart skogen vid planområdet som är tänkt att tas ner, om och hur det blir med resterande skogsremsa mot rv 44 och lv 184 är en politisk fråga. Enligt gällande detaljplan för Kartåsens verksamhetsområde är det möjligt att utöka befintliga fastigheter mot lv 184 eller rv 44.

### **Sakägare 1**

Denne har inkommit med två synpunkter på planförslaget. Dels har de synpunkter på utfarten/korsningen mellan Kartåsgatan och rv 44 och dels har de synpunkter på skötseln och utformningen av skogs/naturmarken mellan verksamheterna och rv 44. Synpunkterna som lämnats på in-/utfarten till området är att gjord trafikmätning är genomförd under den period när trafikbelastningen i området är som lägst, att väntetiderna ut mot rv 44 i dagsläget ofta är mellan 5-10 min och att verksamheten i dagsläget har ca 22 000 transporter/år till och från sin anläggning och har dessutom tänkt att utöka med ytterligare ca 5 000-7 000 fordon/år. Verksamhetsutövaren tror dessutom inte att den nya sträckningen av rv 44 kommer att minska antalet fordon som kommer att trafikera befintlig rv 44 i samma omfattning som beräkningarna är baserade på. Sammantaget gör detta att verksamhetsutövaren önskar att ytterligare en infart till Kartåsen skapas. Gällande grönytorna mellan verksamheterna och rv 44 så menar man att de under lång tid försökt få kommunen att öppna upp skogspartiet för att skapa bättre synlighet mot vägen

men utan resultat. Nu förväntar man sig att skogsridån kommer att öppnas upp längs med hela rv 44 fram till Kartåsgatan.

#### *Kommentar*

*Inför trafikutredningen gjordes en trafikmätning, denna är genomförd för Kartåsgatan 26 augusti-2 september 2015 och för Traversgatan 2-9 september 2015. Dessa är alltså utförda efter den ordinarie semesterperioden. Även om det skulle vara så att dessa uppmätta trafikmängder är något i underkant på vad som normalt sett passerar så visar trafikutredningen att befintlig korsning klarar en trafikökning som är tre gånger så stor som för tänkt handelsetablering innan åtgärder behöver vidtas för korsningen mellan Kartåsgatan och rv 44. I och med att den nya sträckningen för rv 44 byggs kommer dessutom trafikmängden att minska förbi in- och utfarten till Kartåsområdet. Detta kommer underlätta för de fordon som idag har svårt att ta sig ut på rv 44. Eventuella åtgärder på Kartåsgatan och in- och utfarten till området ligger utanför detaljplanen men kommer att studeras närmare i samband med det planprogram som håller på att upprättas.*

*Naturmarken som finns mellan rv 44 och Kartåsens verksamhetsområde är i dagsläget inte tänkt att justeras i bredd. Hur resterade delar av skogen kommer att utformas i framtiden kommer att hanteras i det planprogram som håller på att upprättas.*

#### **Kommunstyrelsens verksamheter, Hållbar samhällsutveckling**

Kommunstyrelsens verksamheter, Hållbar samhällsutveckling har inkommit med synpunkter om att det kommer uppstå ett behov av en säker gång- och cykelväg från Änghagen. Möjligheterna till gröna tak och gräsarmerade parkeringsplatser utnyttjas för att behålla grönytefaktorn i området.

#### *Kommentar*

*Förbindelsen för gång- och cykeltrafik mellan Änghagen och Kartåsen kommer att behandlas i det planprogram som pågår parallellt med denna detaljplan. Gång- och cykelpassage över/under nuvarande rv 44 anses som en större fråga och som bör lyftas i ett större sammanhang, därför ingår den inte i denna detaljplan. Denna fråga är avhängt hur stor inverkan den nya sträckningen för rv 44 kommer att få för befintlig sträckning. En detaljplan kan enbart skapa förutsättningar för gröna tak eller gräsarmerade parkeringsplatser, genomförandet och utförandet av detaljplanen åligger exploitören.*

#### **Miljö-Hälsa**

Miljö-Hälsa har inkommit med synpunkter som rör barnkonventionen, dagvattenhantering och gator och trafik. Gällande barnkonventionen har Miljö-Hälsa synpunkter på att det saknas en säker överfart över rv 44 och att de förutsätter att det löses. Gällande dagvatten har Miljö-Hälsa synpunkter på att behovet av rening av dagvatten från parkeringsytor inte berörs i planbeskrivningen. Slutligen har Miljö-Hälsa synpunkter på att det i närområdet finns verksamheter med tung trafik och att detta ställer stora krav på

trafikplanering för att inte utgöra hinder för befintlig verksamhet eller utgöra en risk för människors hälsa.

#### *Kommentar*

*Det pågår arbete med ett planprogram för hela Kartsåsens verksamhetsområde. I planprogrammet kommer mer övergripande frågor att lösas som exempelvis en trafiksäker passage för gång- och cykeltrafik till området och en övergripande trafikplanering för området som helhet. Att ställa krav på rening av dagvatten i detaljplan går inte, en tydlig rekommendation skrivs dock in i planbeskrivningen.*

#### **Övriga**

##### Övriga 1

Personen har inkommit med synpunkter på planförslaget där han anser att detaljplanen i sin föreslagna form är olämplig. Han menar att detaljplanen ger en oklar bild av vad 10 000 kvadratmeter handel egentligen innebär och att planen dessutom tillåter dagligvaruhandel. Vidare menas att handelsetableringen är olämplig eftersom planen inte säkerställer en förbindelse för de oskyddade trafikanterna. Vidare anses att detaljplanen bör föregås av ett planprogram eftersom det inte överensstämmer med översiktsplanen. Det anses högst olämpligt att lämna en lösning av gång- och cykeltrafiken helt utanför detaljplanens genomförande, särskilt som tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna till Kartåsens verksamhetsområde och motorstadion redan idag är mycket dålig. Denna anslutning behöver dessutom kostnadsredovisas och illustreras. Vidare anses att det är olämpligt att sänka parkeringsnormen för detaljplanen eftersom det lika gärna skulle kunna etablera sig en livsmedelskedja inom planområdet istället för sällanköpshandel.

#### *Kommentar*

*Illustrationskartan till detaljplanen illustrerar en bebyggd yta på 9760 kvadratmeter på marken (inklusive en utbyggnad på 985 kvadratmeter). Vissa delar av den stora byggnadskroppen är tänkt att inredas i två våningar vilket innebär att illustrationen till detaljplanen visar hur planområdet kan komma att se ut med en full utbyggnad på 10 000 kvadratmeter bruttoarea. Detaljplanen har reviderats till handel för sällanköpsvaror, ej livsmedel. Detta med hänsyn till planområdets läge i befintligt industriområde. Någon handelsutredning har inte gjorts i samband med detaljplanen utan kommer att bli en fråga i det programarbete som pågår som sätter Kartåsområdets utveckling i ett större perspektiv. Samhällsbyggnad har fått i uppdrag att upprätta ett planprogram för Kartåsens verksamhetsområde och även för utökningen av verksamhetsområdet söder ut mot nya rv 44. Detta planprogram håller på att upprättas och ska lösa frågorna kring en säker passage för gång- och cykeltrafik över befintlig rv 44 liksom utreda hur mycket handel som kan komma att tillskapas i Kartåsområdet. Antalet parkeringsplatser har anpassats utifrån verksamhetsutövarens erfarenhet av behov av parkeringsplatser för liknande etableringar då det inte är önskvärt att skapa onödigt stora parkeringsytor som till stor del står tomma.*

### **Justeringar i planhandlingarna**

Plankartan kompletteras med aktualitetsdatum för grundkartan. En arkivstudie genomförs för att kunna beskriva tidigare verksamheter inom planområdet, Planbeskrivningen kompletteras med en sådan beskrivning. En kompletterande geoteknisk utredning görs för att studera förhållandena för en flytt av Brantabäcken, resultatet av denna redovisas i planbeskrivningen och plankartan revideras. Planbeskrivningen kompletteras även med önskemål om att rening av dagvatten.

### **Ställningstagande och förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden föreslås godkänna detaljplanen för granskning.

Följande sakägare har framfört synpunkter som inte tillgodosetts fullt ut enligt framfört önskemål:

Sakägare 1

LIDKÖPINGS KOMMUN  
Samhällsbyggnad/Plan

Maria Nordqvist  
Planarkitekt