

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

DETALJPLAN för del av GÄLLIVARE 76:1 m.fl.
Bostadsområde vid Norskvägen



HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

Detaljplaneförslaget daterat 2017-11-08 har varit på samrådsremiss under tiden 16 november till och med 10 december 2017. Ett samrådsmöte hölls måndagen den 27 november på Quality Hotel Lapland klockan 18:30. Under mötet fanns kommunens tjänstemän, politiker och plankonsulter på plats för att informera och svara på frågor. Ingen från allmänheten dök upp på mötet.

Kungörelse har förts in i de lokala tidningarna NSD och Norrbottens Kuriren och anslagits på kommunens anslagstavla inför samråd. Handlingarna har skickats till samtliga sakägare samt berörda statliga och kommunala myndigheter för att samla in synpunkter. Handlingarna har även funnits tillgängliga för allmänheten på samhällsbyggnadsförvaltningen samt på kommunens hemsida (www.gallivare.se/detaljplan) under samrådstiden.

INKOMNA YTTRANDEN

Följande yttranden har inkommit till och med 2017-12-12, då länsstyrelsen fick några dagar till på sig utöver samrådstiden:

- Länsstyrelsen, 2017-12-12
- Lantmäteriet, 2017-12-06
- Miljö, bygg- och räddningsnämnden, 2017-11-30
- Gällivare Energi AB, 2017-11-17
- Skanova, 2017-12-05
- Trafikverket, 2017-12-08
- Trafikverket, 2017-12-11
- Socialdemokraterna framtidspartiet, 2017-12-01
- Vänsterpartiet, 2017-12-06
- Hembygdsföreningen, 2017-12-05

SAMMANFATTNING AV ÄNDRINGAR I PLANHANDLINGAR

Med anledning av inkomna synpunkter under samrådsförfarandet har främst följande förändringar skett av detaljplan för del av Gällivare 76:1 m.fl., Gällivare kommun, daterad 2017-11-08.

Följande har förtydligas i planbeskrivningen:

- Avsnittet om buller har tydliggjorts.
- En dagvattenutredning har genomförts och förslag på dagvattenhantering har kompletterats.
- En vibrationsutredning är genomförd och resultatet av denna har kompletterats
- En riskanalys för transport av farligt gods på järnväg är genomförd och resultatet av denna har kompletterats.
- Information om rivningsförbud har kompletterats
- Information om befintliga servitut och ledningsrätter har kompletterats.
- Komplettering av text att stenläggning om möjligt ska bevaras, alternativt återanvändas inom områdets utemiljö.
- Kompletterande utredningar har gjorts till tidigare redovisad MMU. Förslag på åtgärder har kompletterats. Avsnittet om markföreningar har tydliggjorts.

Följande bestämmelser och information har justeras eller lagts till på plankartan:

- Korsmark för del av föreslagna innergårdar kompletteras.
- Tillåten nockhöjd sänks till 15 meter, vilket möjliggör bebyggelse i upp till fyra våningar inom området för ny bebyggelse.
- För att minimera andelen hårdgjord yta regleras detta för bostadskvarter och parkeringsyta.
- Tillägg av egenskapsbestämmelse q – Byggnadens exteriör får inte förvanskas. Vid ombyggnad ska hänsyn tas till byggnadens kulturhistoriska värden och därmed ska fönstersättning, takutformning, fasadmaterial och färgsättning bibehållas likt ursprungligt. Tillbyggnad ej tillåten.
- Tillägg av u-områden för att säkerställa befintliga dagvattenledningar som ska vara i kommunal regi.
- Tillägg av administrativ gräns mellan den tillkommande södra byggrätten och befintlig parkering för kv. Engelsmannen.
- Egenskapsgränser runt carportarna byts ut mot administrativ gräns för att inte omfattas av g. Carportarna ingår inte i gemensamhetsanläggning.
- Startbesked ersätts med slutbesked för bestämmelsen a₂.
- Tillägg av egenskapsbestämmelse f₂ – Byggnader ska utformas med sadeltak och minst 70 % av väggytan ska kläs med träfasad.
- Planområdet har justerats i nordvästra delen samt ett mindre område väster om planerade carports.
- Byggrätt för carportar har förskjutits inåt 4,5 meter från plangräns inom markanvändning P – Parkering.
- Byggrätterna för bostadsbebyggelse har justerats i östlig riktning för att inrymma lokal dagvattenhantering.
- Tillägg av egenskapsbestämmelse för dagvattenhantering utifrån föreslaget koncept

Därutöver har förtydligande i text, grundkarta med teckenförklaring samt förtydligande i MKB gjorts.

SAMRÅDSYTTRANDE

Nedanstående är ett sammandrag av inkomna yttranden som följs av kommentarer i kursivt. Yttrandena i sin helhet finns tillgängliga på kommunen, samhällsbyggnadsförvaltningen.

Länsstyrelsen, enligt skrivelse 2017-12-12

Buller och vibrationer

Den bullerutredning som är gjord visar att området utsätts för bullernivåer över riktvärden från både järnvägen och Norskvägen. Kommunen avser att hantera buller genom avsteg för delar av bebyggelsen, lämplig lägenhetsutformning och föreslagna bullerskyddsåtgärder. Carportar och bullerplank ska enligt planbestämmelser uppföras för att klara utomhusriktvärden för buller samt för bostäder i markplan. Detta regleras med planbestämmelser.

Detaljplanen är i detta skede flexibel och reglerar inte tillkommande byggnaders placering eller inbördes höjder, vilket behöver göras om bullerutredningen visar att det krävs för att klara riktvärden. Reglering är även behövlig så att bästa möjliga ”god bebyggd miljö” kan uppnås i planområdet som är utsatt för både vibrationer och flera bullerkällor.

Kommentar:

Detaljplanen reglerar byggnaders placering med bestämmelsen f_1 – ”Endast lamellhus eller halvslutna kvarter.” För att säkerställa en bebyggelsestruktur som blir god ur bullersynpunkt läggs bestämmelse om korsmark för (del av) föreslagna innergårdar till på plankartan. Nockhöjden sänks till 15 meter, vilket möjliggör bebyggelse i upp till fyra våningar. Detta säkerställer inte fullt ut att byggnader mot järnvägen blir samma höjd eller högre jämfört med byggnader mot Norskvägen, vilket bullerutredningen visat skulle behövas för att hus mot vägen ska klara ”tyst sida” mot innergård. Någon reglering av detta görs dock inte, men planbeskrivningen för redan ett resonemang kring hur bullerproblematiken kan lösas med avsteg och att det då krävs jämnhög bebyggelse.

Enligt bullerutredningens slutsats och enligt planbeskrivningen behöver bullerutredningen uppdateras för att hitta de lämpligaste placeringarna och utformningarna för byggnaderna och för att säkerställa att dessa är möjliga utifrån bullersynpunkt.

Kommentar:

Bullerutredningen har inte uppdaterats till detta skede, då ändringarna i exploateringsförslaget (utifrån den till granskning bearbetade planillustrationen) inte bedöms som så stora att detta är befogat. Fortsatt resonemang kring utformning utifrån den samlade bullersituationen förs i MKB och planbeskrivning. Synpunkten leder inte till några förändringar i planhandlingarna.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att kommunen tar fram ett väl underbyggt beslutsunderlag vad gäller bullerfrågan som förutom att belysa beräknade bullernivåers förhållande till gällande riktvärden även tar upp bullrets påverkan på människors hälsa. Det finns idag belägg för att buller inverkar negativt på människors hälsa och välbefinnande.

Kommentar:

Stycket om buller i planbeskrivningen kompletteras med information om bullrets påverkan på människors hälsa.

Det bör även finnas med ett resonemang om den samlade bullersituationen då området utsätts från flera bullerkällor.

Kommentar:

Den samlade bullersituationen, med buller från både järnvägen och Norskavägen, bedöms redan ha resonerats utförligt kring i planbeskrivning och MKB. Synpunkten leder inte till några förändringar i planhandlingarna.

Vidare bör det finnas med förslag på lägenhetsplanlösningar som visar att minst hälften av bostadsrummen är vända mot en bullerdämpad sida samt en föreslagen placering av en gemensam uteplats med beräkningar som visar att gällande bullerriktvärden kan uppnås.

Kommentar:

Planförslaget medger byggrätt för flerbostadshus med olika djup, vilket öppnar upp för flera tänkbara planlösningar. Då det är möjligt att klara att minst hälften av bostadsrummen är vända mot en bullerdämpad sida (förutsatt att jämnhöga byggnader uppförs) genom många olika planlösningar bedöms det inte nödvändigt att visa exempel på det i detta skede. Synpunkten leder inte till några förändringar i planhandlingarna.

Detaljplanen reglerar byggnaders placering genom att del av föreslagna innergårdar markeras med korsmark tillsammans med bestämmelsen f_1 – ”Endast lamellhus eller halvslutna kvarter.” Den senaste bullerutredningen visar att samtliga innergårdar enligt planillustrationen klarar gällande bullerriktvärden. Synpunkten leder inte till några ändringar i planhandlingarna.

Enligt planhandlingarna ska vibrationer från järnvägstrafiken utredas vidare för att säkerställa rätt grundläggningsteknik för byggnader. Åtgärder som eventuellt krävs ska regleras i detaljplanen.

Kommentar:

En vibrationsutredning har tagits fram (Ramböll 2017-12-19 reviderad 2018-03-07). Denna visar att risken för komfortstörande vibrationer (över 1 mm/s) är liten. Dock finns risk för överskridande av rekommenderade värden vid nyproduktion (över 0,4 mm/s). För att minska risken för störande vibrationer bör speciell hänsyn tas vid konstruktion av ny bebyggelse. Det är lämpligt att nya byggnader pålas, konstrueras med tung stomme (såsom betong) och har korta spännvidder. Detta har dock inte reglerats utan anges i planbeskrivningen.

Farligt gods

En riskanalys kommer att tas fram till granskningen avseende transport med farligt gods på järnväg. Riskanalysen bör basera sig på prognosticerade antal godståg.

Riskanalysen ska visa hur risken påverkar planområdet och vilka åtgärder som behövs för att minska risken. I detaljplanen ska kommunen föreskriva en utformning av den byggda miljön som minskar skadorna vid en olycka. Om risker och konsekvenser till följd av planerna för området är acceptabla är det inte nödvändigt att fortsätta riskhanteringsprocessen. Det är dock viktigt att detta ställningstagande finns med i planhandlingarna.

Kommentar:

En riskanalys för transport av farligt gods på järnväg i höjd med planområdet har tagits fram (Ramböll 2018-02-19). I sammanfattningen av riskanalysen konstateras att det i planeringen

av området redan skapats stora avstånd (50 meter) mellan järnväg och tillkommande bebyggelse. Därmed hamnar ny bebyggelse inom utredningsavståndet, men bortom det rekommenderade skyddsavståndet 30 meter (från Riktlinjer för skyddsavstånd till transportleder för farligt gods, Länsstyrelsen i Norrbottens län i november 2015). Detta innebär att det inte krävs några ytterligare riskreducerande åtgärder. Bedömningen är därmed att risknivån i området är godtagbar utan att ytterligare riskreducerande åtgärder behöver utföras. Riskanalysen inarbetas i MKB:n och planbeskrivningen.

Förorenad mark

Kommunen har tagit med i planhandlingarna att marken måste undersökas med avseende på föroreningar och eventuellt saneras, vilket är positivt.

Det är viktigt i granskningskedet att rapporter från undersökningar och utredningar som kommunen utför bifogas planhandlingarna för att Länsstyrelsen ska ha möjlighet att ta ställning till kommunens ställningstaganden i planen.

Kommenar:

Utförda undersökningar och kompletterade utredningar (Kompletterande MMU och åtgärdsutredning har tagits fram) bifogas granskningshandlingarna. Yttrandet leder inte till några förändringar i planhandlingarna.

Dagvattenhantering

Dagvatten från området planeras tas om hand lokalt genom t ex fördröjningsmagasin inom kvartersmark. Kommunen bedömer att dagvatten kan ledas ut vid bl.a. lokstallarna eller mot Olof Bergkvistgatan som uppges ha kapacitet för att hantera det.

Kommunen avser att ta fram en dagvattenbedömning till granskningskedet för att klargöra hur dagvattnet kan tas om hand inom planområdet. Funktion och kapacitet på dagvattenhantering bör preciseras så att inte recipientens status påverkas negativt. Detta inte minst med tanke på att det finns markföroreningar inom planområdet. I den analysen ska även prognosticerade framtida nederbörds mängder tas med i beräkningen.

I planen anges att områdets hårdgjorda ytor behöver ”brytas upp med grönska” för att bidra till ”en grön, trivsamt karaktär i området.” Ambitionen är lovvärd, planhandlingen behöver dock kompletteras med text om betydelsen av sådana åtgärder för att bidra till en hållbar dagvattenhantering och minska risker vid kraftiga regn.

Kommentar:

En dagvattenutredning har tagits fram och bifogas planhandlingarna inför granskning. Funktion och kapacitet på dagvattenhantering säkerställs i planförslaget. I utredningen har säkerställts att recipients status inte påverkas negativt. Dagvattenutredningen har tagit med prognosticerade framtida nederbörds mängder i beräkningarna. Planbeskrivningen kompletteras med text om betydelsen av att parkering m.m. bryts upp med grönska för att bidra till en hållbar dagvattenhantering och minska risker vid kraftiga regn.

Maximal andel hårdgjord yta läggs till inom tillkommande byggrätter med bestämmelsen n_4 – ”Maximal andel hårdgjord yta i procent”. För den norra byggrätten regleras max 55 % och på den södra max 65 % hårdgjord yta. Även inom parkering inom bostadsanvändningen (B) och parkering på kvartersmark (P) regleras detta till max 55 % hårdgjord yta.

Kulturmiljö

Mot bakgrund av järnvägens betydelse för ortens utveckling bör man undvika att ”tunna ut” järnvägsmiljön genom att element som hör till järnvägen försvinner. Godsmagasinet, som i planförslaget ersätts av en parkeringsyta, är en sådan byggnad som borde få stå kvar och stärka områdets identitet i stället för att ersättas av en P-plats.

Kommentar:

Gällivare kommun har under planarbetets gång kommit fram till att godsmagasinet får rivas eller flyttas vid ett genomförande av detaljplanen. Synpunkten leder inte till några förändringar i planhandlingarna.

Nuvarande Stadsägan 62, en ovanligt välbevarad SJ-byggnad från förra sekelskiftet, har försetts med rivningsförbud, vilket är bra. Rivningsförbudet bör dock kompletteras med relevanta skyddsbestämmelser som säkerställer att byggnadens värden bevaras.

Kommentar:

Plankartan kompletteras med bestämmelse q – ”Byggnadens exteriör får inte förvanskas. Vid ombyggnad ska hänsyn tas till byggnadens kulturhistoriska värden och därmed ska fönstersättning, takutformning, fasadmateriell och färgsättning bibehållas likt ursprungligt. Tillbyggnad ej tillåten.”

Prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL (SFS 210:900)

Under förutsättning att kommunen kan visa att riskerna med farligt gods, vibrationer och buller är hanterade har Länsstyrelsen inte några ytterligare invändningar mot planförslaget som skulle kunna leda till att Länsstyrelsen överprövar kommunens beslut om antagande av detaljplan.

Samråd

Samråd har ägt rum med Länsstyrelsens enheter för miljöskydd samt samhällsskydd.

Lantmäteriet, enligt skrivelse 2017-12-06

Vid genomgång av planförslagets samrådshandlingar (daterade 2017-11-08) har följande noterats:

Plankartan

I plankartan saknas fastighetsgränser (alternativt är de mycket svåra att urskilja) och fastighetsbeteckningar. Det saknas en teckenförklaring till grundkartan, uppgifter om koordinatsystem (i plan och höjd) samt angivelse om aktualitetsdatum för fastighetsredovisningen resp. för övriga detaljer i grundkartan.

Kommentar:

Grundkartan uppdateras med aktuella fastighetsgränser samt fastighetsbeteckningar. Fastighetsgränser är även redovisade i illustrationerna under fastighetsrättsliga frågor, planbeskrivningen.

En teckenförklaring till grundkartan läggs till på plankartan, med uppgifter om koordinatsystem i plan och höjd.

Planbeskrivningen

Ev. ersättning p.g.a skyddsbestämmelser/rivningsförbud

Av planförslaget framgår inte den ev. rätt till ersättning som en fastighetsägare kan ha när kommunen inför rivningsförbud i detaljplanen. Regelverket behöver redovisas i fastighetskonsekvensbeskrivningen.

Kommentar:

Vid införande av rivningsförbud i detaljplan har fastighetsägaren rätt till ersättning av kommunen om den ekonomiska skadan till följd av detta är betydande (PBL 14 kap. 7 §). Information om detta läggs till i planbeskrivningen.

u-områden

I planbeskrivningen står att det kan komma att bli aktuellt med flytt av olika typer av allmännyttiga ledningar. Lantmäteriet vill uppmärksamma att utan u-område blir ledningsdragningen för allmänna ändamål planstridig. Om meningen är att ledningar ska dras över kvartersmarken bör plankartan kompletteras med u-områden.

Kommentar:

De befintliga dagvattenledningarna i norra delen av planområdet ska fortsatt vara kommunala. u-område läggs till för dessa i plankartan. Även u-område för de kommunala VA-ledningarna i södra delen av planområdet läggs till på plankartan.

Servitut

Inom planområdet finns ett flertal vägservitut (Servitut 25-F2003/309.6, 25-F2003/309.7 och 25-F2003/309.8) för att Trafikverket ska komma fram till järnvägen. Hur kommer det lösas nu och vad kommer att ske med servituten vid plangenomförandet, ska de upphävas?

Kommentar:

Planområdet berör servitut 25-F2003/309.5 i norra delen av planområdet finns för att möjliggöra infart för Trafikverket till deras fastighet. Vid ett genomförande av detaljplanen avses in- och utfart lösas gemensamt med de nya bostadsfastigheterna, som gemensamhetsanläggning. Servitutet kan därför upphävas vid ett genomförande av detaljplanen.

Servitut 25-F2003/309.7 går tvärs över föreslagen byggrikt. Detta servitut upphävs.

Sedan finns tre servitut markerade med linjer, 25-F2003/309.6, 25-F2003/309.8 samt 25-F2003/309.4. Det första av dessa servitut har funnits för att trygga åtkomst med stickspår. Samtliga dessa stickspår är idag borttagna, varför servitutet spelat ut sin roll. Inte heller det andra eller tredje servitutet verkar nyttjas längre utan bedöms kunna upphävas.

Centralt i planområdet finns en ledningsrätt 25-F1999/184.1. Denna behövs inte vid ett genomförande av detaljplanen och bedöms därför kunna upphävas.

I södra delen av planområdet finns ytterligare en ledningsrätt, 25-F2001/387.1 som till stora delar ligger inom planområdet. Då rätten ligger inom markanvändningen parkering på kvartersmark (P) samt inom prickmark (marken får inte förses med byggnad) bedöms ledningsrätten kunna ligga kvar vid ett genomförande av detaljplanen. Från denna ledningsrättsyta går två ledningsrättslinjer, 2523-13/14.1 samt 2523-13/14.2. Dessa verkar

inte heller nyttjas längre, då inga ledningar går här enligt grundkarta. De bedöms därför kunna upphävas.

Information om befintliga servitut och ledningsrätter samt behov/möjlighet till upphävande av dessa läggs till i planbeskrivningen.

Gemensamhetsanläggning

Vilka fastigheter ska vara med i gemensamhetsanläggningen? Ska carportarna ingå i gemensamhetsanläggningen?

Kommentar:

Det är inte fastslaget exakt hur fastigheterna kommer se ut när detaljplanen är helt genomförd. Nya fastigheter som delar föreslagen parkeringen inom B ska ingå i gemensamhetsanläggningen, då parkering, körytor, dagvattenhantering, snöröjning m.m. ska ske med gemensam lösning. Kvarteret Engelsmannen ingår inte i gemensamhetsanläggningen. En administrativ gräns läggs därför till mellan den tillkommande södra byggrätten och befintlig parkering för kv. Engelsmannen. Carportarna ingår inte i gemensamhetsanläggning, då dessa sköts av respektive fastighetsägare. Egenskapsgränser runt carportarna byts ut mot administrativ gräns för att inte omfattas av g.

Miljö-, bygg- och räddningsnämnd, enligt skrivelse 2017-11-30

Miljö-, bygg- och räddningsnämnden beslutar att stenbeläggning mellan gamla godsterminalen och granngården tas tillvara, att anta miljö-, bygg- och räddningsförvaltningens synpunkter som sina, att skicka yttrandet till samhällsbyggnadsförvaltningen.

Kommentar:

Text om att stenläggning om möjligt ska bevaras, alternativt återanvändas inom områdets utemiljö, läggs till i planbeskrivningen.

Miljö-, bygg- och räddningsnämnden har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad detaljplan. Efter granskning av samrådshandlingar lämnas följande synpunkter:

- I miljökonsekvensbeskrivningen saknas hur damning från väg och järnväg kommer att påverka bostadsområdet.
- Att utreda konsekvenser av dagvattenhanteringen.
- Att se över ”prickning” av områden för parkeringar för att möjliggöra carportar i framtiden.
- Att se över administrativa bestämmelsen a₂ och ersätta startbesked med slutbesked.
- Att se över utformning av område då bullerutredningen visar att byggnaderna har ekvivalenta ljudnivåer över 60 dB(A) vid flera fasader.
- Att upplysa om att närliggande luftkvalitén som hänvisas i MKB:n inte behöver vara representativt för aktuellt område.
- Att se över om behandling av grundvatten ska ske med tanke på föroreningar i mark och grundvatten.
- Att i enlighet med miljötekniska undersökningen utreda omfattningen av förorenad mark och ge förslag på åtgärder.

- Att nya omlastningsstationen bör betyda att tung trafik måste passera området, vilket saknas i nuvarande bullerutredning och riskanalys.
- Att tydliggöra hur tillgången till släckvatten för räddningstjänsten ska ordnas.

Kommentarer:

Frågan om hur damning från väg och järnväg påverkar bostadsområdet har i behovsbedömningen inte bedömts som en miljöaspekt som särskilt ska utredas, varför denna fråga inte har belysts i MKB:n. Synpunkten föranleder inga ändringar i planhandlingarna.

Konsekvenser av dagvattenhanteringen har utretts i en dagvattenutredning (se tidigare kommentar till Länsstyrelsens synpunkter om dagvatten). Utifrån trygghetsaspekten bedöms dubbla rader carports inte vara ett bra alternativ inom aktuellt planområde. Synpunkten leder inte till några förändringar i planhandlingarna.

Startbesked ersätts med slutbesked för bestämmelsen a₂ som hädanefter lyder "Slutbesked för byggande av bostäder får inte medges förrän bullerskydd enligt m är anordnat."

Utformningen av området har gjorts utifrån bullersituationen. Att flera fasader har ekvivalenta ljudnivåer över 60 dB(A) går inte att komma ifrån. För att området ska kunna bebyggas med bostäder upp till fyra våningar krävs att tysta sidor kan ordnas. Bullerutredningen visar att detta är möjligt med bebyggelse enligt planillustrationen, med samma våningsantal i respektive kvarter.

Upplysning om att närliggande luftkvalitet som hänvisas till i MKB:n inte behöver vara representativt för aktuellt område läggs till i MKB:n.

Kompletterande utredningar har gjorts till tidigare redovisad MMU (Kompletterande MMU och åtgärdsutredning). I åtgärdsutredningen anges förslag på åtgärder och fortsatt utredningsbehov i senare skede. Planen säkerställer att föroreningar ska vara avhjälpna innan startbesked får ges. I dagvattenutredningen har antagandet gjorts att marken saneras (enligt MMU, utifrån platsspecifika riktvärden) då planen medger bostadsbebyggelse. Behandling av grundvatten bedöms därför inte behöva ske efter att sanering av området är genomförd. Synpunkten leder inte till några förändringar i planhandlingarna. Ny kompletterad utredning för MMU bifogas planhandlingarna. Resultatet från den redogörs för i planbeskrivningen och MKB:n.

Omlastning mellan lastbil och tåg sker idag vid lokstallarna på västra sidan järnvägen, drygt 300 meter norr om planområdet. Tung trafik tar sig dit via Cellulosavägen och Oljevägen (del av Cellulosavägen är utpekad som primär väg för transport av farligt gods). Därmed bedöms inte en ökad andel tung trafik passera planområdet. Synpunkten leder inte till några förändringar i planhandlingarna.

Brandposter finns längs Norskavägen, dels i höjd med korsningen Pumparegatan, dels i höjd med den befintliga transformatorstationen vid vägen. Det finns även en brandpost vid Bussgods byggnad i anslutning till södra delen av planområdet. En ny brandpost måste planeras centralt och tillgängligt inom planområdet. Vid dragning av nya vattenledningar till de nya bostadshusen måste ledningarna dimensioneras med detta i åtanke. Detta säkerställs i senare skede. Information om detta läggs till i planbeskrivningen.

Gällivare Energi AB, enligt skrivelse 2017-11-17

Gällivare Energi har fjärrvärmeledningarna inom detaljplanområdet men det ligger inom områden där byggnader ej får uppföras.

Anslutning av fjärrvärme till nya byggnader sker i samråd med kommun/byggtreprenör.

Kommentar:

Fjärrvärmeledningarna har sina slutdestinationer inom planområdet (serviser) och tryggas därför inte med u-område då de kan behöva grävas om vid ett genomförande av detaljplanen. Information om att anslutning av fjärrvärme till nya byggnader sker i samråd med kommun/byggtreprenör läggs till i planbeskrivningen.

Skanova, enligt skrivelse 2017-12-05

Skanova har inget att erinra mot rubricerade plan.

Kommentar:

Yttrandet leder inte till några förändringar i planhandlingarna.

Trafikverket, enligt skrivelse 2017-12-08

Allmänt

Plangränsen går nära spåren och det set på plankartan ut som om det går stickspår in på fastigheten som ska bebyggas. Primärkartan/underlagskartan är felaktig och ej uppdaterad. I verkligheten är stickspår borttagna, och det nya spåret "spår 1" inklusive plattform saknas i underlaget.

Kommentar:

Grundkartan uppdateras.

Buller

Planen möjliggör att tre nya gårdsgrupper kan skapas, endast genom lamellhus eller halvslutna kvarter. Kommunens bullerutredning visar att det ur bullersynpunkt är bäst med jämnhöga hus då bostäderna är utsatta för buller från två håll – från järnvägen och från Norskavägen. För att säkerställa att man klarar bullerriktvärden med jämnhöga hus avser bullerutredningen uppdateras till granskningskedet.

Detaljplanen är i detta skede flexibel och reglerar inte tillkommande byggnaders placering eller inbördes höjder, vilket den måste göra om bullerutredningen visar att det endast är möjligt att klara riktvärden genom detta.

Kommentar:

Detaljplanen reglerar byggnaders placering med bestämmelsen f_1 – "Endast lamellhus eller halvslutna kvarter." För att säkerställa en god bebyggelsemiljö ur bullersynpunkt läggs bestämmelse om korsmark för (del av) föreslagna innergårdar till på plankartan. Nockhöjden sänks till 15 meter, vilket möjliggör bebyggelse i upp till fyra våningar. I övrigt vad avser buller, se kommentarer till Länsstyrelsens yttrande.

På sidan 33 uppges att bullerutredningen visar att rådande rekommenderade högsta bullernivåer innehålls med föreslagen exploatering. Detta motsäger det som står på sidan 31: ”För att klara bullernivåer (med avsteg), ljuddämpad innergård (< 55 dB(A) eqv) för att föreslagen bebyggelsestruktur krävs att bebyggelsen i respektive kvarter är relativt jämnhög. För att säkerställa att detta är möjligt kommer bullerutredningen uppdaterats till granskningskedet.”

Kommentar:

Planbeskrivningen justeras med konsekvent beskrivning om att rådande rekommenderade riktvärden för buller utomhus inte kan uppnås utan att avsteg med ”tyst sida” görs.

Carportar och bullerplank ska uppföras för att klara utomhusriktvärden för buller samt för bostäder i markplan. Kommunen uppger att avtal måste tecknas mellan kommunen och exploatör för att säkerställa detta i området för parkeringen. Trafikverket tycker det är tillfredsställande att plankartan reglerar en byggnadsordning där carport och/eller bullerplank ska uppföras före annan bebyggelse. Men det måste säkerställas genom bullerutredningen att man klarar riktvärdena med dessa åtgärder. Materialvalet kan också spela roll för vilka bullernivåer som erhålles.

Kommentar:

Planbestämmelse f₂ – ”Byggnader ska utformas med sadeltak och minst 70 % av väggytan ska kläs med träfasad” har lagts till på plankartan. Huruvida detta påverkar bullernivåerna är svårt att bedöma, troligtvis kan trä medverka till marginellt bättre ljudmiljö än en hårdare fasad, men då det inte är helt fastslaget var träfasaden hamnar har detta inte tagits med i beräkningarna.

Bullerutredningen bör beakta att tågen stannar/startar och att växling sker på järnvägen invid planerade bostäder. Dessutom utförs omfattande vinterdrift med stora arbetsfordon som genererar buller. Trafikverket anser att en bullerutredning ska göras som säkerställer vilka åtgärder som krävs för att klara bullerriktvärden och dessa åtgärder ska regleras i detaljplanen.

Kommentar:

Bullerutredningen och riskutredningen har gjorts utifrån prognostiserade trafikmängder för år 2040. Ombyggnationen innebär att flera stickspår som tidigare gick in i planområdet nu är borttagna. Då ombyggnationen gjorts för att effektivisera bangården och planområdet ligger på ett så pass stort avstånd från närmaste spår, tillsammans med planens styrande egenskaper för att skapa skyddade innergårdar med tysta sidor, bedöms tillkommande bostadsbebyggelse inte påverkas negativt av verksamhet inom spårområdet. Synpunkten leder inte till några förändringar i planhandlingarna.

Farligt gods

I detaljplaneskedet ska risker identifieras och beskrivas med stöd av en riskanalys om bebyggelse avses uppföras inom uppmärksamhetsavståndet. Aktuellt uppmärksamhetsavstånd för länet är vid transport av farligt gods på järnväg, 90 meter- inte 120 meter som det står på sidan 31 i planbeskrivningen.

Byggrätterna ligger 50 meter från närmaste befintliga spår, alltså krävs en riskanalys, vilket också kommunen har för avsikt att genomföra.

Risakanalysen ska visa hur risken påverkar planområdet och vilka åtgärder som behövs för att minska risken. I detaljplanen ska kommunen föreskriva en utformning av den byggda miljön som minskar skadorna vid en olycka. Om risker och konsekvenser till följd av planerna för området är acceptabla är det inte nödvändigt att fortsätta riskhanteringsprocessen. Det är dock viktigt att detta ställningstagande finns med i planhandlingarna.

Kommentar:

En riskanalys för transport av farligt gods på järnväg i höjd med planområdet har tagits fram (Ramböll 2018-02-19). I sammanfattningen av riskanalysen konstateras att det i planeringen av området redan skapats stora avstånd (50 meter) mellan järnväg och tillkommande bebyggelse. Därmed hamnar ny bebyggelse inom utredningsavståndet, men bortom det rekommenderade skyddsavståndet 30 meter (från Riktlinjer för skyddsavstånd till transportleder för farligt gods, Länsstyrelsen i Norrbottens län i november 2015). Detta innebär att det inte krävs några ytterligare riskreducerande åtgärder. Bedömningen är därmed att risknivån i området är godtagbar utan att ytterligare riskreducerande åtgärder behöver utföras. Riskanalysen inarbetas i MKB:n och planbeskrivningen. I planbeskrivningen ändras uppmärksamhetsavståndet från 120 m till 90 m från tågbanan.

Trafiksäkerhet

Ett minsta säkerhetsavstånd på 30 meter ska hållas mellan byggnader och spår. Planerade byggrätter ligger 50 meter från närmaste befintliga spår, vilket alltså är tillräckligt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Vibrationer från järnvägen

Trafikverket har tagit fram riktvärden för vibrationer i riktlinje "Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg, TDOK 2014:1021". Enligt riktlinjen skall vibrationsnivån i vårdlokaler och bostäder vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av infrastruktur inte överskrida 0,4 mm/s vägd RMS vid fler än fem tillfällen per trafikårsmedelnatt. Trafikverket anser att samma riktvärde ska tillämpas vid nybyggnation intill infrastruktur.

Trafikverket noterar att vibrationer från järnvägstrafiken ska utredas vidare för att säkerställa rätt grundläggningsteknik för byggnader. Åtgärder som krävs ska regleras i detaljplanen, anser Trafikverket.

Kommentar:

En vibrationsutredning har tagits fram (Ramböll 2017-12-19 reviderad 2018-03-07). Denna visar att risken för komfortstörande vibrationer (över 1 mm/s) är liten. Dock finns risk för överskridande av rekommenderade värden vid nyproduktion (över 0,4 mm/s). För att minska risken för störande vibrationer bör särskild hänsyn tas vid konstruktion av ny bebyggelse. Det är lämpligt att nya byggnader pålas, konstrueras med tung stomme (såsom betong) och har korta spännvidder. Vibrationsutredningen inarbetas i MKB:n och planbeskrivningen.

Dagvatten

Dagvatten från området planeras tas om hand lokalt genom t ex fördröjningsmagasin inom kvartersmark. Kommunen bedömer att dagvatten kan ledas ut vid bl a lokstallarna som uppges ha kapacitet för att hantera det. Trafikverket kräver att en dagvattenutredning utförs och det skall säkerställas att Trafikverkets fastighet och anläggningar inte påverkas negativt av tillförsel av dagvatten. Om avvattningsplaneras under järnvägen måste ett avtal upprättas med Trafikverket.

Kommentar:

Se kommentarer till Länsstyrelsens synpunkter angående dagvatten. Om avvattning under järnvägen krävs måste avtal med Trafikverket upprättas. Information om detta läggs till i planbeskrivningen.

Fastighetsrättsliga frågor

Planen berör ett mindre markområde som ingår i järnvägsfastigheten Järnvägen 100:1. Dialog om markförvärv har inletts. I samband med detta måste det säkerställas att tillräckligt med utrymme finns för Trafikverkets verksamhet samt att underhåll av carportarna kan ske utan att beträda spårområdet eller Trafikverkets fastighet.

Kommentar:

Planområdet har justerats i nordvästra hörnet. Byggrätt för carportar har flyttas in 4,5 meter från plangräns inom markanvändning P – Parkering, för att möjliggöra underhåll inom egen fastighet. Byggrätterna för bostadsbebyggelse har justerats i östlig riktning för att inrymma lokal dagvattenhantering. Förslag på detta ges på planillustrationen. (Möjlighet att förvärva markremsan från Trafikverket undersöks)

Trafikverket, enligt skrivelse 2017-12-11

Vi vill komplettera vårt yttrande med synpunkter enligt nedan.

Från Fastighetsavdelningen är vår främsta invändning emot detaljplanen att vi enligt nuvarande plan inte längre kommer att ha tillträde till den av Infranord AB arrenderade byggnaden från norska vägen. Möjligheterna till att ta sig in till fastigheten med lastbil är därmed mycket begränsad vilket skulle skada Infranords verksamhetsutövning. Utöver detta skulle den yta som i planen hänvisas som dagvattensinfiltrationsområde ta en stor del av den yta som i dagsläget behövs av arrendatorn för parkering. Tredje synpunkten är Infranords möjlighet till snöröjning av bangården, i dagsläget innebär att all snö måste uttransporteras från den del av fastigheten som enligt planen ska anskaffas av kommunen.

Kommentar:

En dialog mellan Samhällsbyggnadsförvaltningen och Trafikverket pågår. Trafikverket ser positivt på att lägga infart gemensamt med planerad infart till bostadsbebyggelsen. Infarten avses bli en gemensamhetsanläggning där nya bostadsfastigheter och Järnvägen 100:1 ingår. Trafikverket ser nu också positivt på en försäljning av mark till Gällivare kommun och förhandlingar pågår.

Mot järnvägen, i höjd med området avsatt för dagvatten i samrådsförslaget, finns en grind i stängslet för utforsling av snö från spåren. Denna behöver flyttas om markköpet genomförs.

Information om detta läggs till i planbeskrivningen.

Socialdemokraterna framtidspartiet, enligt skrivelse 2017-12-01

Socialdemokraterna anser visserligen att det är positivt med bostäder i centrum, men vi ser olämpligheter med att planera in bostadsbygge intill järnvägsområdet.

Planförslaget är beräknad på nuvarande tågtrafik. Trafikverket har byggt ut spårområdet, vilket kan medföra svårigheter för framtida planer för tågtrafiken. Utöver ovanstående ser vi fler frågetecken som bör rätas till i planen;

Kommentar:

Bullerutredningen har gjorts utifrån prognostiserade trafikmängder för år 2040. Grundkartan har uppdaterats utifrån det nya spårområdet. Ombyggnationen innebär att flera stickspår som tidigare gick in i planområdet nu är borttagna. Då ombyggnationen gjorts för att effektivisera bangården och planområdet ligger på ett så pass stort avstånd från närmaste spår bedöms tågtrafiken inte påverkas negativt av ett genomförande av detaljplanen. Synpunkten leder inte till några förändringar i planhandlingarna.

- Buller och damningssituationen för de boende måste belysas. Utrymme för Carportar bör finnas
- Behandling av grundvatten ska ske med omsorg med tanke på föroreningar i mark och grundvatten.
- Utredda konsekvenser av dagvattenhanteringen
- Den nya omlastningsstationen som saknas i nuvarande bullerutredning bör utredas med en riskanalys
- Beakta räddningstjänstens framkomlighet

Kommentar:

Dessa synpunkter är liknande dem från Miljö-, bygg- och räddningsnämnden, se därför kommentarer till deras yttrande.

Vänsterpartiet, enligt skrivelse 2017-12-06

Det detaljplanerade området för bostäder på Norska vägen är ambitiöst, men långt ifrån färdigt. Det återstår fortfarande många undersökningar att göra innan vi med säkerhet kan säga att det är meningsfullt att bebygga området. Vänsterpartiet ser ingen anledning att avbryta projekteringen innan det är fastslaget hur kostsamt det kan bli, men vill poängtera att det inte får bli ett prestigeprojekt. Det måste finnas gränser för hur mycket något får kosta.

Vänsterpartiet vill lyfta frågan om namn på vägar och gator. Hittills har beslut om gatunamn tagits av Miljö-, bygg- och räddningsnämnden, utifrån förslag som kommit från kulturavdelningen på kommunen. I nämnden har David Väyrynen lyft frågan om att detta måste tas på större allvar. Eftersom det rör sig om många gator och vägar som skall döpas måste det tas ett större grepp om frågan. En projektgrupp med större kompetens bör tillsättas för att gatorna skall få så bra namn som möjligt.

Vänsterpartiet vill också påpeka att omhändertagandet av rivningsmaterial måste bli bättre. Vi vill bygga en grönare framtid där vi återanvänder hellre än köper nytt och därför bör det utredas hur vi kan låta intressenter få/köpa material som blir över när rivningsmaterial tas om hand från detaljplaneområdet.

Kommentar:

Yttrandet har noterats, men leder inte till några förändringar i planhandlingarna.

Hembygdsföreningen, enligt skrivelse 2017-12-05

Gällivare sockens hembygdsförening har inget att erinra mot bebyggelse efter Norska vägen.

Kommentar:

Yttrandet leder inte till några förändringar i planhandlingarna.

MEDVERKANDE

Lennart Johansson, chef Samhällsbyggnadsförvaltningen, Gällivare kommun

Josefin Ekbäck, planarkitekt, Samhällsbyggnadsförvaltningen, Gällivare kommun

Upprättad 2018-03-26