



Detaljplan för kvarteret

Rälsen med flera fastigheter

i Nybro, Nybro kommun

2011-05-25

Utlåtande

Utställning

Planförslaget har varit utställt enligt 5 kap 23 § PBL från och med den 25 oktober 2010 till och med den 19 november 2010.

Kungörelsen var införd i Barometern, Östran och Nybro Tidning den 22 oktober 2010. Kungörelsen har även sänts ut till alla enligt fastighetsförteckning på sändlistan samt till Länsstyrelsen, Lantmäteriet, banverket Södra Banregionen, Nybro Handel, Nybro Företagsgrupp, Posten, Vägverket (numera Trafikverket), KSRR, Telia-Sonera Skanova Access, tekniska förvaltningen, Nybro Elnät AB, Nybro Energi AB, räddningstjänsten, kommunstyrelseförvaltningen samt polismyndigheten.

Yttranden under utställning

Länsstyrelsen skriver att de under samrådet påpekade att planhandlingarna behöver kompletteras med information om dels vilken typ av verksamheter som kan bli aktuell inom området och hur dessa kan påverka omgivningen och dels hur trafik och vägar till och från området är tänkta att fungera. Länsstyrelsen anser inte att kommunen i tillräcklig utsträckning har beaktat synpunkterna om trafiksituationen i utställningshandlingarna.

Ett av syftena med en kombiterminal är att generera trafik och det måste därför säkerställas att trafiksituationen fungerar. Risken för olyckor, buller och vibrationer måste utredas liksom kapaciteten på vägar och korsningar längs tillfartsvägen. I samrådsredogörelsen hänvisar kommunen till en avsiktsförklaring som inom kort ska träffas mellan kommunen och Trafikverket. Avsiktsförklaringen gäller en idéskiss som bland annat ska ge förslag på hur den planerade kombiterminalen ska trafikförsörjas. Länsstyrelsen anser att trafikförsörjningen måste vara säkerställd redan innan en detaljplan för kombiterminalen antas.

Även om avsiktsförklaringen undertecknas, med avtal bland annat om en ny anslutning till väg 25 och 31 och ny planskild korsning, så är det en lång process av planering och byggnation innan en sådan väganlutning kan tas i bruk. Kommunen måste därför i planen visa hur trafikförsörjningen av området ska fungera fram till dess. Trafikverket bedömer att trafiksituationen redan nu är otillfredsställande i anslutning till planområdet och att det därför inte är acceptabelt med ytterligare trafikstrande verksamheter innan en ny anslutning är klar.

Länsstyrelsen anser att en trafikutredning behöver tas fram för att beskriva dagens situation och konsekvenserna av den föreslagna markanvändningen. Utredningen bör belysa frågor om buller (bland annat vid korsning och backkrön), lämplig färdväg, kapacitet, risk för olyckor (bland annat vid skolan), trafikökning och konsekvenser av detta samt hantering av farligt gods.

Behovsbedömning/miljöbedömning

Kommunen har genomfört en behovsbedömning och gjort den sammanvägda bedömningen att genomförandet av detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att en MKB därmed inte behöver upprättas. Länsstyrelsen instämmer i kommunens uppfattning att en MKB inte behöver upprättas men anser att en konsekvensutredning bör göras avseende trafikfrågor, se ovan.

Prövningsgrunder enligt 12 kap 1 § PBL

Det går med nu aktuellt underlag inte att bedöma om detaljplanens utformning är lämplig med hänsyn till hälsa och säkerhet. Planhandlingarna behöver kompletteras med information om hur trafik och vägar till och från området är tänkta att fungera både på kort och på längre sikt.

Planen berör inte något strandskyddat område eller område av riksintresse och bedöms inte innebära att någon nu gällande miljökvalitetsnorm överskrids. Enligt länsstyrelsens bedömning kommer planen inte heller att påverka någon annan kommun negativt.

Deltagande

I detta ärende har beslut fattats av länsarkitekt Marianne Örnblom efter föredragning av planhandläggare Therese Byheden. I den slutliga handläggningen av ärendet har även Eva Brynolf, avdelningschef för förvaltningsavdelningen och Peter Sieurin, samhällsbyggnadsenheten, deltagit

Kommentar

Nuvarande trafik till terminalen

Terminalen färdigställdes i slutet av 2008 och trafik till och från terminalen kom i gång under våren 2009. Sammanlagt har ett 30-tal tåg avgått sedan starten. Det motsvarar cirka ett tåg varannan vecka i genomsnitt. Ett tåg lastat med 850-1000 m³ rundvirke, cirka 20 vagnar, motsvarar 20-25 lass med bil och släp. En lastbil med släp tar 40 m³.

Flöden

Transporterna med lastbil med släp in till Östra Industrispåret sker inom ett avstånd av 2,5 mil. Cirka 80 % av järnvägstransporterna från Östra industrispåret har destination Frövi (norr om Örebro) samt Husum. Sträckan Nybro-Frövi är drygt 37 mil. Antal tonkm är här 21 261 tonkm/lastbil. Ett tågset motsvarar totalt 20 lastbilar med släp, det vill säga 425 220 tonkm ute på vägarna och cirka 650 ton CO₂ i utsläpp (cirka 2,6 kg CO₂/l och cirka 6 l/mil). Inkommande timmer till Östra industrispåret kommer från Mora och utgör en mindre mängd. Uttransport med lastbil sker till sågverken i närområdet.

Av de inkommande lastbilarna kommer 70-80 % från områden norr och nordväst om spåret, det vill säga Rv 31 norrifrån. Resterande andel kommer från Växjöhallet, Rv25.

Nuvarande trafik på Norra vägen vid korsningen med Tallgölsgratan är 6 249 fordon per dygn varav 570 (9 %) är tung trafik (2006).

Kommande trafik till terminalen

Avsikten med terminalen är att öka volymen tågtransporter till och från vår region – i första hand södra Kalmar län. Bedömningen är att det är volymen av rundvirke som kommer att vara den helt dominerande produkten i terminalens verksamhet. I bästa fall fem tåg i veckan inom en tioårsperiod. En sådan volym initierar en lastbilstrafik om cirka 100 lastbilar i veckan, det vill säga 15-20 fordon per dag, vilket utgör en ökning på cirka 3 % av den tunga trafiken på Norra vägen.

Det är betydligt svårare att hitta lönsam utbyggnad av container/trailertransporter. Här handlar det om kanske 1-2 tåg per vecka inom en tioårsperiod. Det är mer troligt med uttransport än

med intransport. Uttransporterna initierar trafik till den omkringliggande regionen inom 5-10 mil. Om det i framtiden blir fler intransporter till terminalen är det troligt att en stor andel ska till Kalmar. Det finns inga planer på att hantera farligt gods på terminalen.

Nybro kommun har förhoppning om att närheten till en kombiterminal ska möjliggöra nyetablering av verksamheter i området, framför allt lager, men även tillverkning. Det finns planlagd industrimark i området för sådana verksamheter. Det finns även möjlighet att utöka verksamhetsområden österut i framtiden.

Konsekvenser av nuvarande trafik

Nuvarande trafik till terminalen och området omkring skapar enligt kommunens mening vare sig trafikproblem eller andra miljöproblem av någon betydelse.

Trafikverket är väghållare för Norra vägen som är den norra förbifarten förbi Nybro tätort. Tillåten hastighet är sedan ett antal år sänkt från 70 till 50 km/tim på sträckan från Glasrondellen till och med Kristvallavägen. På Norra vägen är gång- och cykeltrafiken sedan mer än trettio år separerad från biltrafiken. Även Järnvägsgatan har gång- och cykelbana fram till Kärrgatan. Där mynnar planskild gång- och cykelväg under järnvägen från det trafikseparerade Hanemålaområdet.

Åkrahällsskolan är en gymnasieskola som har tre enheter i området. Det är huvudbyggnaden, före detta yrkesskolan och transportprogrammet på Verktygsgatan. Alla lokalerna kan angöras trafikseparerat utom ”yrkesskolan”. Här erfordras endast cirka 50 m gång- och cykelväg utmed Tallgölsgatan från Norra vägen till korsningen med Mossvägen. Det finns utrymme för en gång- och cykelväg utmed Tallgölsgatan liksom på hela sträckan fram till terminalen om det skulle behövas i framtiden. På fastigheten Ljunghaga 1 fanns tidigare vuxenutbildning, men den är numera flyttad till centrum. Under 2011 fungerar en mindre del av Ljunghaga som evakueringslokal vid ombyggnad av en förskola i Madesjö. Såväl Ljunghaga som hela eller delar av ”yrkesskolan” kan komma att avvecklas som kommunala lokaler och eventuellt avyttras inom ett antal år. Sammanfattningsvis anser kommu-

nen att det är väl sörjt för trafiksäkerheten i det berörda planområdet. Den kan ytterligare förbättras genom måttligt kostbara insatser om så skulle anses erforderligt.

Norra vägen passerar nära bostads- och annan bebyggelse. Kommunen har uppfört och bekostat bullerplank i höjd med Transtorpsskolan och den närliggande förskolan. Enligt en, av kommunen nyligen utförd, bullerberäkning föreligger goda förhållanden på sträckan. Det skulle också vara fallet om tillåten hastighet höjs till 60 km/tim på sträckan norr om Tallgölsgatan fram till Kristvallavägen. En sådan förändring skulle kunna bli resultatet av den hastighetsöversyn som ska ske i projektet ”Rätt fart i staden”.

Konsekvenser av genomförandet av den föreslagna detaljplanen

Av det ovan redovisade framgår att ökningen av trafiken på Norra vägen och i det närmaste området blir begränsad vid utbyggnad av kombiterminalen. Nybro kommun gör bedömningen att inga trafikförbättrande åtgärder behöver vidtas för närvarande. Lastbilstrafiken till terminalen är förhållandevis jämnt fördelad över vardagarna. Det blir också viss trafik under lördagar och söndagar beroende på när det är avgång med rundvirkeståg. Trafiken sammanfaller inte med maxtimma. Trafikens maxtimme inträffar på Norra vägen 11:00-12:00 och 16:00-17:00 och på Tallgölsgatan 11:00-13:00. Trafikanter mellan Åkrahällsområdet och centrum väljer med fördel Järnvägsgatan som passerar planskilt med Norra vägen. De är alltså inte tvingade att vänta i utfarten från Tallgölsgatan om köbildning skulle uppkomma.

Om trafiken ökar i framtiden finns det möjlighet att vidta åtgärder för att möta eventuella olägenheter. Det kan vara åtgärder i korsningen Tallgölsgatan/Norra vägen och möjligen också gång- och cykelväg utmed Tallgölsgatan.

Under 2008 utredde Nybro kommun möjligheten att etablera ett idrottscentrum med bland annat ishall och bandybana i Åkrahällsområdet. En sådan etablering är troligtvis inte längre aktuell. I samband med utredningen gjordes en analys av lämplig utformning av korsningen Norra vägen/Tallgölsgatan för den trafik som skulle

kunna alstras till och från idrottsområdet. Där redovisades alternativa lösningar bland annat dubbla körfält för utfarten vid Tallgölgatan, cirkulationsplats och vänstersvängfält på Norra vägen. Var och en av dessa måttligt kostsamma åtgärder skulle ha klarat den kraftiga trafikökning som en ishallsetablering skulle ha medfört. Nybro kommun anser därför att den begränsade trafikökningen som en utbyggd terminal kan medföra kommer att klaras med förhållandevis enkla åtgärder i korsningen. Sådana åtgärder kan genomföras i den takt trafikutvecklingen kräver det.

Terminalen är redan etablerad och om den utvecklas mer kan det medföra etableringar av verksamheter på de befintliga tomterna och troligtvis planläggs nya verksamhetsområden längre österut. Det är kommunens förhoppning att på sikt bygga en anslutningsväg österut med anslutning till den planfria korsningen med järnvägen vid Glasporten. När denna anslutningsväg kan komma till stånd är beroende av exploateringsstakten. Det är kommunens avsikt att bland annat utreda detta i samverkan med Trafikverket under den närmaste tiden. Vägen kommer också att behandlas inom ramen för arbetet med fördjupad översiktsplan för Nybro stad. Samråd för den fördjupade översiktsplanen planeras till hösten 2011.

Sammanfattning

Det är kommunens uppfattning att förslaget till detaljplan kan genomföras med begränsade åtgärder i den takt som utveckling av terminalen sker. Sådana åtgärder kan vara förbättrade utfartsförhållanden i korsningen Norra vägen/Tallgölgatan och utbyggnad av gång- och cykelväg i området.

Trafikverket lämnade synpunkter under samrådet och utifrån samrådsredogörelsen samt övriga utställningshandlingar kan de konstatera att flera av synpunkterna inte har beaktats i tillräcklig utsträckning. Trafikverket vidhåller de synpunkter som lämnats i samrådsyttrandet och vill ytterligare poängtera vikten av dessa.

I utställningshandlingarna hänvisar kommunen till en avsiktsförklaring mellan kommunen och Trafikverket som gäller en idéstudie som bland annat omfattar en ny planskild korsning med väg 25, vägen mot Sankt Sigfrid och Smedstorpområdet. Idéstudien ska ge förslag på hur industriområdet i Smedstorp samt den planerade kombiterminalen ska trafikförsörjas, var och hur en ny anslutning till väg 25 och 31 ska ske på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Studien ska även visa hur kollektivtrafikförsörjningen tillgodoses samt hur gång- och cykeltrafiken kan lösas inom området. Avsiktsförklaringen är i nuläget inte undertecknad.

Innan en ny väganlutning enligt ovan kan tas i bruk är det från första idéskiss till färdigt resultat en process- och ledtid på flera år. Detta innebär för nu föreslagen detaljplan att trafiksituationen kommer att bestå enligt nuvarande förhållanden under en lång tid framöver. Trafiksituationen är redan nu otillfredsställande i anslutning till det aktuella området korsningen Tallgölgatan - Norra vägen är, med nuvarande utformning och läge, inte lämplig anslutningspunkt för trafiken till och från planområdet. Därför vill Trafikverket markera att ytterligare trafikåstrande verksamhet innan trafikförsörjningen till och från området med ny anslutning är klar, oavsett var denna hamnar, inte är acceptabel.

Trafikverket saknar en utförlig beskrivning över hur det ser ut idag, vilka problem som kan urskiljas och hur dessa påverkar omgivningen etc. Trafikverket vidhåller att kommunen bör ta fram en trafikutredning för att tydligare klargöra på vilket sätt området trafikförsörjs på bästa sätt, bland annat med hänsyn till befintlig och planerad markanvändning, samt hur mycket trafik som kan komma att genereras och vilka konsekvenser det får. Denna utredning kan ligga till grund för vidare arbete med ovan nämnda idéstudie och kan eventuellt även bidra till att skapa lösningar även ur ett kortsiktigt perspektiv.

Trafikverket anser att en förutsättning för ett antagande av detaljplanen är att utbyggnad enligt planförslaget inte får ske innan en ny anslutning till väg 25 och 31 är klar, under förutsättning att ingen annan temporär lösning kan ordnas.

I övrigt har Trafikverket inget att erinra mot föreslagen detaljplan.

Kommentar

Se kommentar till länsstyrelsen ovan.

Tekniska förvaltningen har följande synpunkter:

- Viktigt att man tillser att gång- och cykelvägnätet byggs ihop med gång- och cykelvägnätet som leder till centrum.
- Tät vegetation ska kvarstå. Skolskog och tät vegetation är inte samstämmigt.
- Blandar Vägverket och Banverket som ska vara Trafikverket.
- Dagvatten lokalt. Dagens avvattning sker i befintliga öppna diken som rinner österut.

Kommentar

- Gång- och cykelväg ryms inom begreppet "INDUSTRIGATA".
- Tät vegetation ska finnas inom det område som redovisas som "SKYDD" på plankartan. Inom område som betecknas som "NATUR" på plankartan kan naturen vara mer öppen. Skolskogen finns inom båda dessa områden.
- Denna detaljplan startade 2008, då Vägverket och Banverket fortfarande var två verk. Under tiden har de slagits ihop till Trafikverket. Det är dock Vägverket respektive Banverket som lämnat sina yttranden under samrådet, medan det är Trafikverket som lämnat yttranden under utställningsskedet.
- Bestämmelsen om dagvatten står kvar på plankartan, men en komplettering görs i planbeskrivningen som lyder: " Vid behov kan omhändertagandet lokaliseras utanför den egna fastigheten, men inom närområdet."

Synpunkter från samrådet som inte blivit tillgodosedda

För kommentar till synpunkterna, se samrådsredogörelsen.

Länsstyrelsen och Trafikverket har i utställningsskedet påpekat att deras synpunkter i samrådsskedet inte blivit tillgodosedda. De uppger därför dessa synpunkter i ovanstående yttranden.

Namnlista

Nedan följer en uppräknig på de sakägare och myndigheter som inte fått sina synpunkter tillgodosedda under samråd eller utställning och som senare har rätt att överklaga kommunfullmäktiges beslut.

Trafikverket
551 91 Jönköping

Ställningstagande

Utställningen har lett till att några ändringar behöver göras i planbeskrivningen. Det gäller kompletteringar under en ny rubrik "Trafik" under rubriken "Inverkan på miljön" samt att en komplettering görs under rubriken "Teknisk försörjning", "Planförslag" som lyder: " Vid behov kan omhändertagandet lokaliseras utanför den egna fastigheten, men inom närområdet."

Ändringarna som har gjorts är inte så väsentliga att det krävs någon ny utställning.

Detaljplanen föreslås bli antagen

Planhandläggare

Lise Svensson planarkitekt

Samhällsbyggnadsförvaltningen