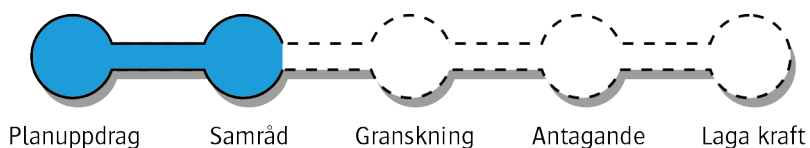


Den ursprungliga planen består av en plankarta, bestämmelser och en beskrivning. I samband med denna ändring görs en ny plankarta med samtliga planbestämmelser som gäller för området samt en beskrivning av ändringen (detta dokument).

Planbeskrivningen ska underlätta förståelsen av planförslagets innebörd samt redovisa planens syfte, förutsättningar, genomförande och konsekvenser. Den har ingen egen rättsverkan. Avsikten är att den ska vara vägledande vid tolkning av planen.

Planprocessen regleras i plan- och bygglagen (PBL). Figuren nedan illustrerar planprocessen och visar i vilket skede detaljplanen befinner sig. Planarbetet sker med öppenhet och insyn. Det ger ett bra beslutsunderlag, besluten får en god förankring och det ger möjlighet till att påverka den egna närmiljön.



Under samrådstiden finns planförslaget tillgängligt på kommunens hemsida:
<https://www.vanersborg.se/tycktill>

Under samrådstiden kan synpunkter på planförslaget lämnas:

via mail: byggnad@vanersborg.se
eller post: Vänersborgs kommun, Miljö- och byggnadsförvaltningen,
462 85 Vänersborg

De handlingar som ingår i ärendet är:

- Plankarta
- Planbeskrivning, laga kraft 2018-09-18
- Planbeskrivning för ändringen (denna handling)

Innehållsförteckning

AVSIKTEN MED ÄNDRINGEN	4
BESKRIVNING	4
FÖRÄNDRINGAR	4
ÄRENDEINFORMATION	5
GENOMFÖRANDETID	6
ÄNDRING AV DETALJPLAN	6
GRÄNSER	7
ALLMÄN PLATS	7
KVARTERSMARK	8
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	9
KOMMUNALA PLANER	9
NYA FÖRUTSÄTTNINGAR	11
MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR	13
MOTIV TILL REGLERING	13
KONSEKVENSER	14
BARN	14
FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER	15
MILJÖKVALITETSNORMER	15
MILJÖ	15

AVSIKTEN MED ÄNDRINGEN

Avsikten med planändringen är att ge bättre förutsättningar för en trygg miljö kring gång- och cykelvägen genom att ta bort planbestämmelsen om bullerskydd längs östra sidan av järnvägen. Ändringen berör fastigheten Holmängen 1:1.

I den bullerutredning som togs fram i samband med att ursprungsplanen gjordes förut-sattes ett heltäckande bullerskydd/plank utan öppningar längs järnvägen. I och med tun-neln under järnvägen kommer det att bli en öppning i bullerskyddet som innebär att lju-det inte avskärmas fullt ut. Orsaken till att kommunen vill ta bort kravet på ett buller-skydd i detaljplanen är att bullernivåerna inte blir så höga att det behövs samt att ett stort avskärmande plank skulle bidra till en otrygg miljö och en visuell separering av stadsdelarna i ett område där särskilt många barn och ungdomar vistas.

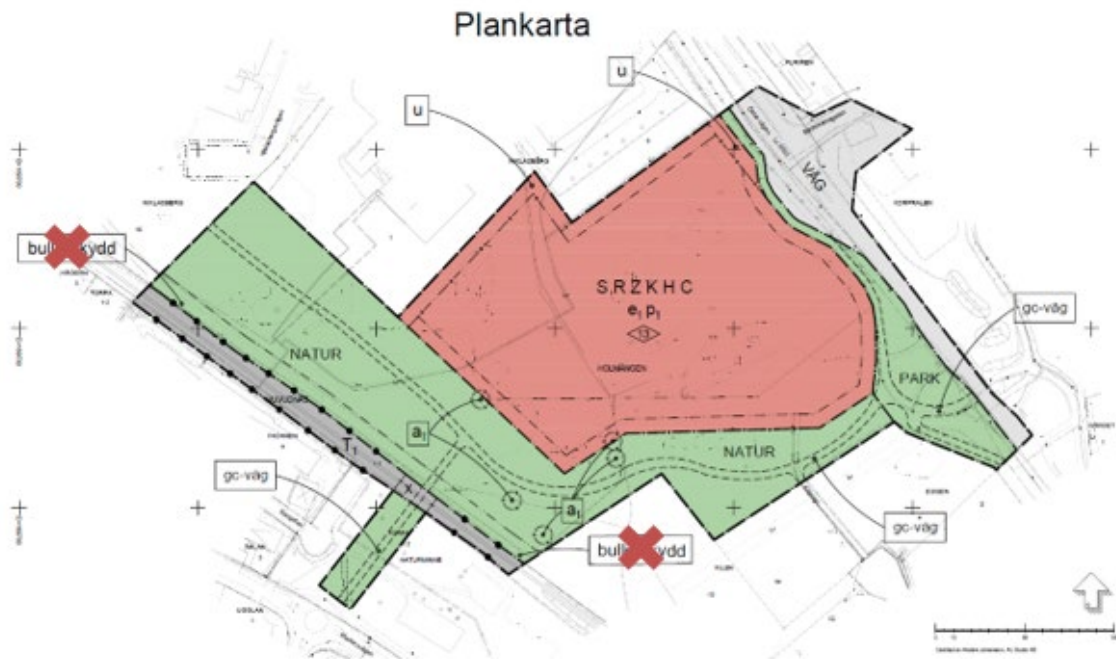
Bullerskyddet i den ursprungliga detaljplanen har även syftet att hindra brandfarliga vätskor i händelse av en olycka på järnvägen. Närmast järnvägen finns en ca 40 meter bred naturmark som ansluter till gång- och cykelväg med diken och därefter ca 15 meter naturmark innan skolgården tar vid. Om vätskor läcker ut kommer de inte att kunna nå skolgården utan blir stoppade av dikena längs gång- och cykelvägen och, om de inte samlas upp innan, rinner de ner i tunneln.

I samband med att ändringen görs kommer planen att digitaliseras och anpassas till Bo-verkets riktlinjer för planbestämmelser och svensk standard för plankartor. Det innebär att planbestämmelserna i den ursprungliga detaljplanen tolkas och i plankartan kommer de anges på ett sådant sätt som planbestämmelser formuleras i dag.

BESKRIVNING

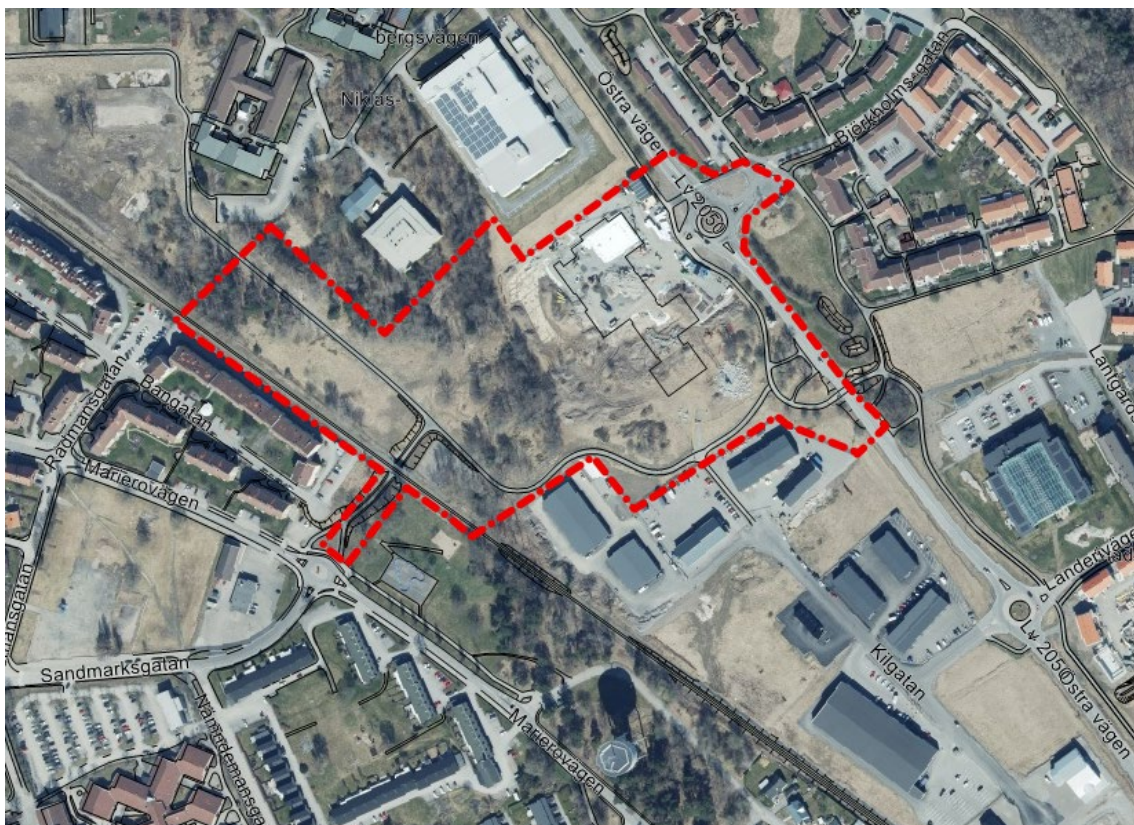
Förändringar

I gällande detaljplan utgörs de största delarna av allmän platsmark för naturområde och kvartersmark för skola, besöksanläggning, idrott, verksamheter, kontor, handel och centrum. Inom planområdet finns också markanvändning för park, väg och järnväg. Ändringen består i att bestämmelsen om bullerskydd öster om järnvägen tas bort. Ändringen innebär bättre förutsättningar för en trygg miljö kring gång- och cykelvägen, att växtligheten på naturmarken inte behöver tas ned samt att den visuella kontakten mellan bostäderna, lek-, park- och naturmiljöerna förblir så ostörd som möjligt.



Ärendeinformation

Planförslaget handläggs med standardförfarande enligt PBL 2010:900. Den 20 juni 2023 § 60 beslutade Byggnadsnämnden att ge förvaltningen i uppdrag att ta fram ett förslag till Ändring av detaljplan för del av Holmängen 1:1, väster om Östra vägen, plan nr 539. Detaljplanen innehåller området där Holmängens nya skola byggs, sydost om Vänersborgs centrum. Den avgränsas av järnvägen i väster och Östra vägen i öster.



Detaljplanens läge sett från ovan.

Tidplan

Planförslaget handläggs enligt följande tidplan:

- Samråd kvartal 3 2023. Samrådet gäller ett första förslag, där tillfälle ges för sakägare att komma med synpunkter och ändringsförslag. Därefter kan förslaget omarbetas.
- Granskning kvartal 4 2023. Granskningen gäller ett reviderat förslag. Under granskningstiden kan ytterligare synpunkter lämnas av sakägare på det omarbetade förslaget innan det går till beslut för antagande.
- Byggnadsnämnden antar planen kvartal 1 2024.
- Planen får laga kraft tre veckor efter att beslut om antagande anslagits på kommunens digitala anslagstavla under förutsättning att beslutet inte överklagas.

Genomförandetid

Den här ändringen får ingen genomförandetid då ändringen består i att en bestämmelse tas bort.

Boverket beskriver det så här: Vid en ändring som innebär att en del av en detaljplan eller en planbestämmelse upphävs ska ingen genomförandetid bestämmas. En sådan ändring får ingen genomförandetid.



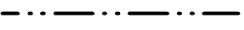
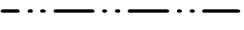
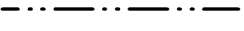
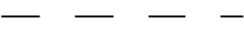
Ändring av detaljplan

Genom processen för ändring av detaljplan anpassas planen till nya förhållanden och hålls aktuell utan att genomföra hela den lämplighetsbedömning som görs vid upprättandet av en ny detaljplan. Syftet med den gällande detaljplanen är att möjliggöra nybyggnation av en skola samt att fastställa läget för en gång- och cykeltunnel under järnvägen. Tunneln är byggd och skolan håller på att färdigställas för att tas i bruk till höstterminen 2024. Det angivna syftet med detaljplanen påverkas inte av den här ändringen. I samband med utformning och byggnation av den nya skolan har framförts att gång- och cykelvägen med dess anslutning under järnvägen, vilken kommer vara huvudstråket till skolan, riskerar att upplevas som otrygg eftersom den skulle bli inramad av staket på alla sidor. Ett ej genomsiktligt plank skulle förvärpa känslan ytterligare. Det har därför gjorts en ny bullerberäkning som visar att bullernivåerna inte överskrider riktvärdena mer än vid enstaka tillfällen, under en mycket kort tid (sekunder) samt på en mycket begränsad yta av skolgården. Ett plank med en öppning vid tunnelundergången skulle inte heller avskärma ljudet från tågen på det sätt som man i detaljplanearbetet kom fram till. Förutsättningarna för bostäderna väster om järnvägen riskerar också att försämrats om ett plank uppförs eftersom järnvägen då skulle bli mer dominerande om den markeras med ett plank. Idag finns dessutom delvis en grön trädridå bakom järnvägen och fri sikt över naturmarken mot den nya skolan. Järnvägsanläggningen är genomsiktig utom vid de tillfällen det passerar ett tåg.

I den här ändringen föreslås därför att planbestämmelsen om bullerplank på allmän plats tas bort för att inte skapa sämre förhållanden på platsen. Kommunen bedömer att det är lämpligt att göra genom processen för ändring av detaljplan.

Nedan redovisas samtliga bestämmelser som finns i detaljplanen från 2018, dessa är tolkade till nu gällande bestämmelser enligt Boverkets riktlinjer för planbestämmelser som gäller från 2021-10-14. I nedanstående tabeller redovisas förändringarna som föreslås genom denna ändring.

Gränser

Bestämmelse detaljplan 539	Tolkad/ändrad bestämmelse (Planförslaget)	
Detaljplanegräns		Planområdesgräns, PBL 4 kap. 5 § 1 p
Användningsgräns		Användningsgräns, PBL 4 kap. 5 § 1 p
Egenskapsgräns		Egenskapsgräns, PBL 4 kap. 5 § 1 p
Administrativ gräns		Egenskapsgräns, PBL 4 kap. 5 § 1 p
Egenskapsgräns och administrativ gräns		Egenskapsgräns, PBL 4 kap. 5 § 1 p
Illustrationslinje		Illustrationsgräns

Allmän plats


Inom detta planområde finns följande bestämmelser för allmän plats.

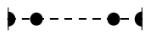
Bestämmelser detaljplan 539	Tolkad/ändrad bestämmelse (Planförslaget)		Kommentar
Väg; Trafik mellan områden	GATA ₁	Huvudgata, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p	Bestämmelsen är tolkad men innebär ingen förändring.
Park; Parkmark	PARK	Park, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.	Ingen ändring
Natur; Naturområde	NATUR	Natur, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p	Ingen ändring
gc-väg; Gång- och cykelväg	gc-väg ₁	Gång- och cykelväg	Ingen ändring
a ₁ : Marklov krävs för fällning av träd	a ₁	Marklov krävs även för fällning av träd	Ingen ändring

Bestämmelser detaljplan 539	Tolkad/ändrad bestämmelse (Planförslaget)	Kommentar
Bullerskydd; Bullerskydd ska uppföras för att begränsa buller på skolgård. Bullerskyddet ska sträcka sig 2,5 meter över järnvägsspårens nivå och vara tätt i nederkant. Bullerskyddet ska utformas så att det inte reflekterar ljud och får inte placeras så att det förhindrar åtkomst till skyddsstaket längs järnvägen.		Bestämmelsen tas bort

Kvartersmark

Inom detta planområde finns följande bestämmelser för kvartersmark.

Bestämmelser detaljplan 539	Tolkad/ändrad bestämmelse (Planförslaget)	Kommentar	
SRZKHC; Skola, besöksanläggning, idrott, verksamheter, kontor, handel och centrum	SRR ₁ ZKH C	Skola, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.	Ingen ändring
	R	Besöksanläggningar, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.	Ingen ändring
	R ₁	Idrottshall, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.	Bestämmelsen är tolkad men innebär ingen förändring
	Z	Verksamheter, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.	Ingen ändring
	K	Kontor, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.	Ingen ändring
	H	Handel, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.	Ingen ändring
	C	Centrum, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.	Ingen ändring
T ₁ ; Järnvägstrafik	T ₁	Järnväg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p	Ingen ändring
Marken får inte förses med byggnad.	 Marken får inte förses med byggnad, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.	Ingen ändring	

Bestämmelser detaljplan 539	Tolkad/ändrad bestämmelse (Planförslaget)		Kommentar
Stängsel ska finnas.		Stängsel ska finnas, 4 kap. 11 § 1 st	Ingen ändring
p ₁ ; Byggnader ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns.	p ₁	Byggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.	Ingen ändring
Högsta byggnadshöjd i meter.	h ₁	Högsta byggnadshöjd är 13 meter, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.	Ingen ändring.
u; Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar.	u ₁	Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar	Ingen ändring
x; Marken ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik i tunnel.	x ₁	Marken ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik i tunnel	Ingen ändring
Buller från trafik ska vid varje tidpunkt gällande riktvärden understigas för de delar av skolgården som avser för lek, vila och pedagogisk verksamhet samt för skolgårdens vistelseytor.	m ₁	Buller från trafik ska vid varje tidpunkt gällande riktvärden understigas för de delar av skolgården som avser för lek, vila och pedagogisk verksamhet samt för skolgårdens vistelseytor.	Ingen ändring
Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.			Genomförandetiden för detaljplanen går ut 2023-09-17.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Kommunala planer

Gällande detaljplan

För planområdet gäller detaljplan 539. Planen antogs år 2018 med avsikten att möjliggöra nybyggnad av en skola samt att se över placering av gång- och cykeltunnel under järnvägen.

KOPIA

PLANBESTÄMMELSER

Följande planbestämmelser gäller inom de utpekade områdena. Planbestämmelserna gäller inom hela området.

- GRÄNSER**
- Gränslinjer
 - Användningsgränser
 - Egenskapsgränser
 - Administrationsgränser
 - Egenskapsgränser och administrativ gräns
 - Intimitetslinjer

ANVÄNDNING AV MARK

- Allmänna bestämmelser (SFS 2011:290)
- Träsk natur skydd
- PARK
- NATUREN
- KONTAKTSKED
- SRZHHC
- UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS
- gcväg

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS

----- gcväg

----- gcväg

SKYDD MOT STÖRNINGAR

----- SRZHHC

----- gcväg

UTNYTTJANDEGRAD, FASTIGHETSINDELNING

----- gcväg

----- gcväg

BEGRENSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

----- gcväg

----- gcväg

MARKENS ANORDNANDE

----- gcväg

----- gcväg

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

----- gcväg

----- gcväg

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

----- gcväg

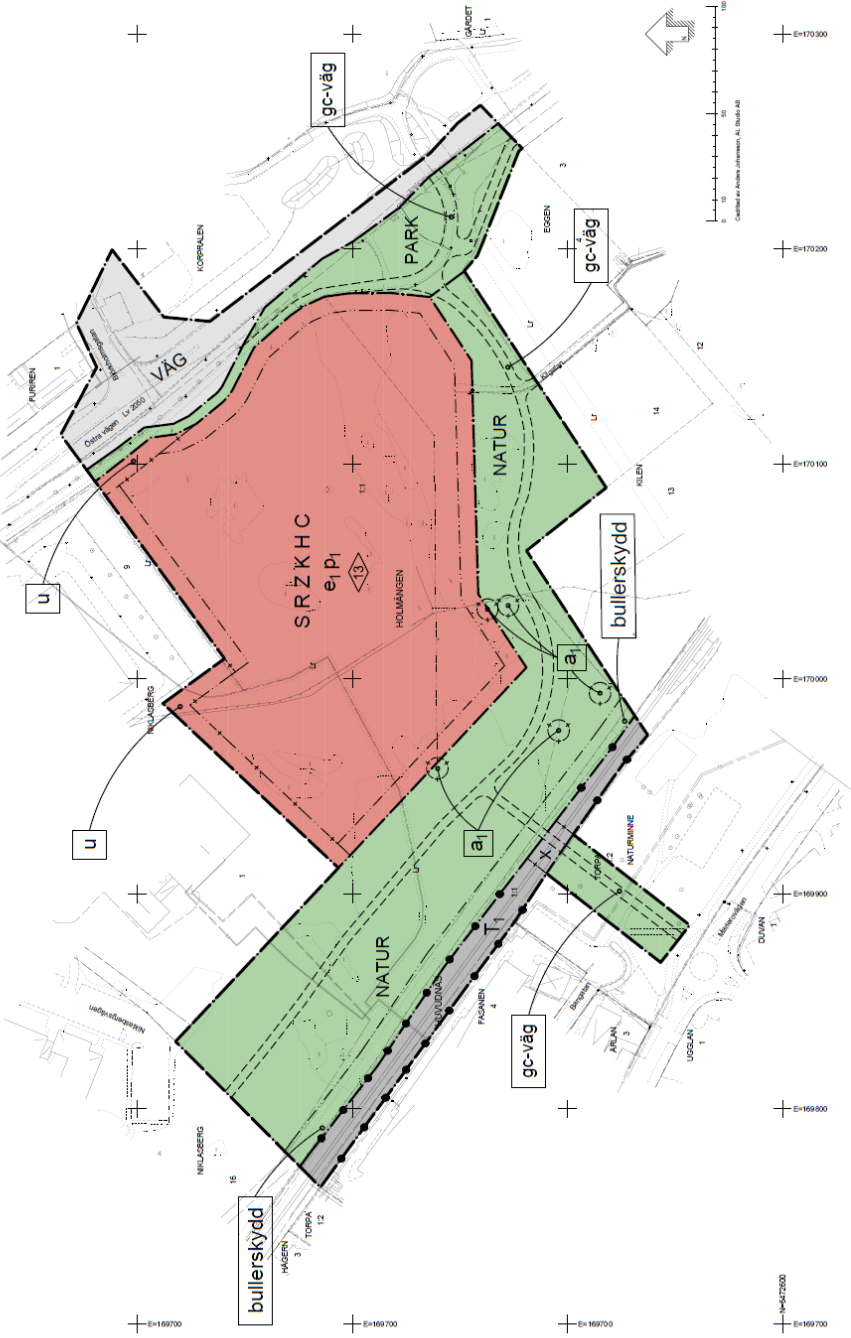
----- gcväg

INFORMATION

----- gcväg

----- gcväg

Plankarta



- TECKENFÖRKLARING**
- Trängnings
 - Kvartergränser
 - Kommungränser
 - Leasningsområdet
 - Apsosgränser
 - Vägavgräns
 - Gc-vägskansen
 - Håll
 - Stäk
 - Järnväg
 - Traktament
 - Reglerområde för taugbet med traktament
 - Kvarterstaxation
 - Reglerområde för taugbet med kvarterskast

- Östra vägen**
- Gatunamn
 - Bostadshus karterad eller karterad för
 - Samhallfunktion karterad eller karterad för
 - Kompensationskarterad karterad eller karterad för
 - Samhälles karterad eller karterad för
 - Övrig byggnad karterad eller karterad för
 - Berg (sagitt)
 - Bönn
 - Akermark
 - Skog
 - Bebyggelse
 - Lövskog
 - Enklip
 - Telesedling - jordabel

- Östra vägen**
- Elledning - jordabel
 - Planeringsledning
 - Förelednings - jordabel
 - Stort
 - Långväg
 - Håll
 - Koordinatvagn och koordinatvagn
 - Gårdsgräns
 - Grundkorten upptäckt som ett utdrag ur Vänersborg kommuns primärkartverk Höjdsystem RH 2000
 - Koordinatvagn Sveref 99 1200
 - Vänersborg 2017-08-15
 - Ulfred AC
 - Cecilia Eriksson
 - Anneli Bård
 - Kart och GISofsef
 - Kart och mätningstjänster

LAGAKTRAFTHANDLING

Vänersborgs kommun
Byggnadsförvaltningen

Bestyrande nämndens beslut
Den 27 september 2017 kl. 13:29
Saknummer: 2017-09-15-112
Lagaktsförhandlingens ärendenummer: 2017-09-15-112

LAGAKTRAFTHANDLING

Sammanträde
18 oktober 2017 kl. 08:00
Saknummer: 2017-09-15-112

539

Gällande plankarta.

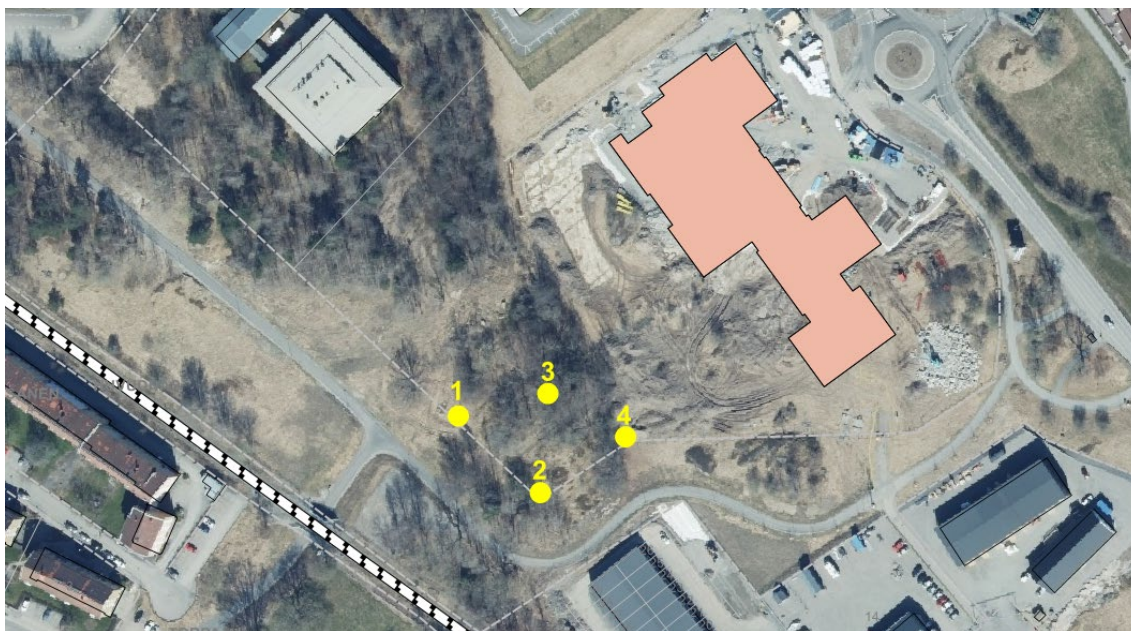
Nya förutsättningar

Buller från järnvägen

På uppdrag av Vänersborgs kommun har Forcit Consulting AB gjort en trafikbullerutredning vid Holmängens nya skola för att utreda behovet samt effekten av en bullerskärm avseende bullersituationen i olika beräkningsfall på den blivande förskolegården; Bullerutredning Spårtrafik-Trafikbuller, Holmängenskola – Vänersborg, upprättad 2023-04-12, reviderad 2023-04-24.

Naturvårdsverket har riktlinjer för trafikbuller vid ny skolgård. För de delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet är den ekvivalenta ljudnivån 50 dBA och den maximala ljudnivån 70 dBA. För övriga vistelseytor inom skolgården är den ekvivalenta ljudnivån 55 dBA och den maximala ljudnivån 70 dBA inte oftare än fem gånger per timme.

Beräkning för ekvivalenta och maximala ljudnivåer från spårtrafik har gjorts för två utsatta mottagarpunkter vid skolgårdens gräns (1 och 2) och två längre in på skolgården (3 och 4), se nedanstående bild.



Prognosen för tågtrafiken 2040 på den aktuella sträckan och under dagtid (06-18) är 0,2 ÅDT godståg, 1,4 ÅDT X55 och 17 ÅDT X50. Högsta tillåtna hastighet på sträckan är 100 km/tim, men den faktiska hastigheten uppgår inte till mer än 80 km/tim för persontågen och 60 km/tim för godstågen. Att tågen inte kommer upp i den skyltade hastigheten, 100 km/h, på den här sträckan beror på att inbromsning/acceleration (beroende på vilken riktning de har) inte kan ske så häftigt att de klarar hastighetsgränsen närmare resecentrum. Att revidera en skyltad hastighet på järnvägen verkar i princip vara omöjligt. Omkring år 2021 byttes den gamla rälsen ut på sträckan men det är oklart för kommunen om den är slipad eller inte.

Nedan redogörs för hur olika situationer (fall) ger olika bullervärden i de olika mät-punkterna.

Fall	Mätpunkt	Leq	Lmax	Lmax, utan godståg	Lmax, utan godståg och med slipad räl
1 Nuläge med dagens spårtrafik och utan något bullerskydd					
	1	47	82	74	68
	2	48	83	75	69
	3	43	78	70	64
	4	43	78	70	64
2 Åtgärd med bullerskärm med öppning vid brodel, trafik prognosticerad 2040					
	1	42	79	70	64
	2	42	78	65	59
	3	40	75	65	59
	4	38	73	62	56
3 Åtgärd med heltäckande buller, prognostiserad spårtrafik					
	1	44	75	63	57
	2	43	76	64	58
	3	40	71	58	52
	4	38	71	57	51
4 Prognostiserad spårtrafik 2040, utan X10-14 tåg, inga åtgärder					
	1	47	82	72	66
	2	47	83	73	67
	3	43	78	68	62
	4	43	78	69	63
5 Åtgärd med reducerad hastighet till 80 km/h, med prognostiserad spårtrafik					
	1	46	81	69	63
	2	46	81	70	64
	3	42	77	65	59
	4	42	77	65	59

Utredningens slutsats är att den ekvivalenta ljudnivån (Leq) är godkänd med marginal men att maximal ljudnivå (Lmax) överskrider i de fall ett godståg passerar. Observera att detta inträffar även om ett heltäckande bullerskydd skulle uppföras, se fall 3.

Bullerutredarens rekommendation är att i beräkningen av bullernivåer avrunda antalet godståg (0,2 st/dag) till noll, anta en realistisk hastighet på tågen samt att ta med i bedömningen att rälsen är ny sedan ett par år. Detta utgör fall 5, sista kolumnen i tabellen ovan. Under dessa mer realistiska förutsättningar överskrids inte den maximala ljudnivån och en bullerskärm bör därmed inte vara nödvändig.

MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

Motiv till reglering

Allmän plats

Huvudgata. Motiveras av att det är en av infarterna till Vänersborg och att den utgör en länk mellan olika delar av staden och mellan Vänersborg och Vargön.

Natur. Motiveras av att det är en del i ett mer tätbevuxet område med naturmark i huvudsak utmed järnvägen.

Park. Motiveras av att området ligger mellan huvudgatan och skolgården.

Gång- och cykelväg. Inom områdena för Natur och Park ska det finnas gc-väg. Beteckningen gc-väg tillämpas för områden avsedda för gång-, cykel- och mopedtrafik. Ett av syftena i detaljplanen är att koppla ihop områdena på båda sidor om järnvägen med en gång- och cykeltunnel. Gc-vägen är inte preciserad i planen utan bara illustrerad just för att kunna vara flexibel i sin placering. Motivet till bestämmelsen är att knyta ihop staden med ett sammanhängande stråk för gående och cyklister.

Marklov krävs även för fällning av träd. Motivet är att de utpekade träden har ett värde ut biologisk och estetisk synvinkel. När träden blir i dåligt skick eller riskerar utgöra fara ska marklov för fällning inte nekas.

Kvartersmark

Skola. Användningen motiveras av att syftet med planen bland annat är att möjliggöra för en ny skola.

Centrum, detaljhandel, kontor, Besöksanläggningar, Idrottshall och verksamheter. Dessa användningar motiveras av att skapa en flexibel detaljplan som ska hålla under lång tid.

Marken får inte förses med byggnad (prickmark). Motivet till bestämmelsen är att bibehålla lite distans mellan bebyggelse på de olika fastigheterna i området. Fastighetsägaren behöver även kunna uppföra och underhålla sina byggnader utan att ta angränsande fastigheter i anspråk vid dessa tillfällen.

Högsta byggnadshöjd är 13 meter. Motivet till bestämmelsen är att ha tillräcklig höjd för skola och idrottshall samt att samspela med omgivande bebyggelse.

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Motiveras av att ha ett utrymme för ledningar under mark utan att för den delen inskränka byggrätten.

Marken ska vara tillgänglig för allmännyttig gång- och cykeltrafik i tunnel. Motivet till bestämmelsen är att ge förutsättningar för rätten att ha en gång- och cykeltunnel under järnvägen.

Byggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns. Motivet till bestämmelsen är att bibehålla distans mellan bebyggelse i det fall kvartersmarken delas upp i flera olika fastigheter. Fastighetsägaren behöver kunna uppföra och underhålla sina byggnader utan att ta angränsande fastigheter i anspråk vid dessa tillfällen.

Stängsel ska finnas. Bestämmelsen motiveras av Lag om stängselskyldighet för järnväg m.m. som anger att järnväg ska förses med stängsel om det behövs från allmän synpunkt, för att skydda personer som bor eller uppehåller sig intill järnvägen.

Största byggnadsarea är 50 % av fastighetsarean inom användningsområdet. Bestämmelsen motiveras av att det behövs friyta i anslutning till olika typer av användningar. För skola behövs yta för till exempel skolgård, varuhantering och parkering. Mark utan byggnader ger också förutsättningar att hantera och infiltrera det dagvatten som blir inom kvartersmarken. Även i händelse av skyfall finns goda möjligheter att ta om hand detta utan att byggnader riskerar skadas.

Buller från trafik ska vid varje tidpunkt gällande riktvärden understigas för de delar av skolgården som avser för lek, vila och pedagogisk verksamhet samt för skolgårdens vistelseytor. Bestämmelsen motiveras av att det på skolgård ska finnas platser där barnen inte blir störda av buller från trafik.

KONSEKVENSER

Barn

Holmängens nya skola är placerad i ett område där det finns en väl utbyggd struktur av gång- och cykelvägar i alla riktningar. Den tunnel under järnvägen som möjliggjordes genom detaljplanen 2018 knyter samman Vänersborg och ger gena vägar för oskyddade trafikanter och därmed trafiksäkra skolvägar.

Skolbyggnaden är placerad mot Östra vägen med skolgården mot järnvägen. Avståndet mellan skolgård och järnväg är drygt 50 meter som minst. Buller från järnvägen har diskuterats i samband med byggnation av skolan och det har bedömts att bullerskyddet inte skulle ge någon positiv effekt. Det skulle snarare ge negativa effekter både visuellt och för trygghetskänslan utmed gång- och cykelvägen/skolvägen. Tågen hörs men upplevs inte som störande då ljudnivåerna är tillräckligt låga och det handlar om få tillfällen och korta tider.

Denna ändring föreslår att kravet på bullerskydd längs järnvägen tas bort vilket innebär att det blir något mer buller men det är endast i det hörn av skolgården som ligger närmast järnvägen där riktvärdena kan överskridas under få sekunder vissa skoldagar. Enligt bygglovshandlingarna är utformningen av skolgården på denna del en vanlig vistelseyta. Skolgården är stor och det finns utrymme vid framtida förändringar att placera samlingsplatser, lekutrustning och liknande frekvent använda ytor längre från järnvägen.

En positiv konsekvens för barnen är att kunna uppleva och koppla ihop akustiska och visuella signaler, genom att ljudet från passerande tåg kan kopplas till bilden av passe-

rande tåg. Det är en undermedveten utveckling av förståelsen mellan orsak och konsekvens. Ljudet upplevs som mindre överraskande och barnen behöver inte undra varifrån ljudet kommer eftersom den visuella upplevelsen direkt verifierar den akustiska. Dessutom gillar många barn att titta på bilar, flygplan och tåg och här behöver man nog inte vara rädd för en överstimulans på den här platsen. Man kan också tro att barnen på sätt och vis präglas av tågens visuella närvaro för att utveckla en önskan att åka tåg, vilket kan ge bra förutsättning för ett framtida hållbart beteende och motsatsen till den vardagliga upplevelsen att blir skjutsat med bilen.

Kommunens bedömning är att barnen och deras skolmiljö inte kommer påverkas negativt av att bullerskyddet inte byggs. Att inte bygga bullerskyddet bedöms istället ge positiva effekter för trygghetskänslan både på skolgården och utmed skolvägen.

Fastigheter och rättigheter

Den ändring som föreslås innebär att bullerplanket inte behöver byggas. Det berör kommunens fastighet Holmängen 1:1 som här är allmän plats för naturmark.

Miljö kvalitetsnormer

Luft

Ändringen medför ingen ökande trafik varför miljö kvalitetsnormerna för luft inte kommer påverkas.

Vatten

Planområdet ingår i verksamhetsområde för dagvatten. Den nya skolan har anslutits till kommunalt dagvattensystem. Avrinning från planområdet sker till Vänern. Vänerns ekologiska status är måttlig på grund av den reglering som sker av Vänerns avrinning.

Miljö kvalitetsnormerna bedöms inte påverkas av den föreslagna ändringen.

Buller

Ändringen medför inte ökande trafik. Den bullerutredning som tagits fram i samband med nybyggnation av skolan visar att riktvärdena för buller på skolgård kan klaras, om man utgår från de faktiska förutsättningar som råder.

Kommunens bedömning är att miljö kvalitetsnormen för buller kommer påverkas men i så liten omfattning att det inte är skäligt att försämra varken boendemiljön på angränsande fastighet eller trygghetskänslan utmed gång- och cykelstråket.

Miljö

Miljöbedömning

Ändringen av detaljplanen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids eller påverkas i den omfattning att planens genomförande kan antas innebära sådan betydande miljöpåverkan att en strategisk miljöbedömning behöver göras. Samråd med Länsstyrelsen om behovet av strategisk miljöbedömning sker i samband med att planförslaget samråds.

Ställningstagande 4 kap. 33 b § plan- och bygglagen (2010:900)

Att ta bort kravet på bullerskydd längs järnvägen i detaljplanen motiveras av flera olika faktiska aspekter. Järnvägen trafikeras inte i den högsta tillåtna hastighet som är skyltad på sträckan, det går få godståg, järnvägsrälsen är utbytt och gestaltningsmässigt skulle ett plank vara ett negativt inslag både för angränsande bostadsbebyggelse och för upplevelsen längs gång- och cykelvägen. Utifrån dessa faktiska förhållanden är det inte nödvändigt att bygga ett bullerskydd som även skulle kräva att växtlighet i spridningskorridoren längs banvallen togs bort.

MILJÖ- OCH BYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Anette Klang
Ansvarig planhandläggare

Annika Karlsson
Plan-och bygglovschef