



Detaljplan för del av Strömstad 4:16 m fl
Österröd
Granskningsutlåtande
2016-10-11

Hur granskningen har bedrivits

Granskningshandlingarna har varit tillgängliga för granskning under tiden 2016-09-15 – 2016-10-06. Handlingarna har även funnits tillgängliga i informationen på Strömstads Stadshus, på Stadsbiblioteket och på kommunens webbsida.

Inkomna synpunkter

Följande skriftliga synpunkter har inkommit till och med 2016-10-06:

- | | |
|---------------------------------------|------------------|
| 1. Länsstyrelsen | Inkom 2016-10-05 |
| 2. Statens Geotekniska Institut - SGI | Inkom 2016-10-04 |
| 3. Trafikverket | Inkom 2016-10-05 |
| 4. Lantmäteriet | Inkom 2016-10-05 |
| 5. Kommunstyrelsen | Inkom 2016-09-23 |
| 6. Tekniska förvaltningen | Inkom 2016-10-06 |

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen kan accepteras och därför inte kommer att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Rådgivande synpunkter på granskningshandlingen

Farligt gods

Till granskningsskedet har kommunen förtydligat sin bedömning av riskerna med transport av farligt gods förbi planområdet. Kommunen har använt sig av Länsstyrelsen Norrbottens riktlinjer för bedömning av risken. Länsstyrelsen Västra Götaland vill påpeka att den riskpolicy som Länsstyrelsen Västra Götaland tagit fram är det underlag som kommunerna bör tillämpa och som Länsstyrelsen Västra Götaland har i uppdrag av länsledningen att tillämpa vid granskning av planer.

Att tillämpa en annan Länsstyrelses riktlinjer kan ge en felaktig bedömning av riskerna då olika förutsättningar kan råda. Det framgår klart i Norrbottens riktlinjer att dessa är avgränsade till att gälla för Norrbottens län och den riskbild som råder där. I Norrbottens riktlinjer är det så kallade uppmärksamhetsavståndet längre för järnväg än för väg, men i Göteborg Stads FÖP för transport av farligt gods är det tvärtom ett längre avstånd för väg, dvs. riskbilden för väg är större. Det innebär att det kan leda till en underskattning av risken för transporter på väg om andra läns riktlinjer, som haft andra ingångsvärden vid utarbetandet av dessa, är vägledande vid riskbedömning i en annan del av landet.

Som ett exempel skulle det enligt Länsstyrelsen Norrbottens riktlinjer vara okej att bygga vad som helst utan skyddsåtgärder på ett avstånd om 60 meter från en farligt godsled. Det är något som Länsstyrelsen Västra Götaland inte ställer sig bakom. Det finns känslig verksamhet som bör ligga på ett betydligt längre avstånd än så utan åtgärder. Det finns dessutom åtgärder som alltid bör beaktas vid planering intill en farligt godsled, såsom säkerställandet att fordonet håller sig vid vägen, att vätskor inte kan rinna mot planområdet och att rikta friskluftsintag bort från riskkällan.

Det redovisas dock i underlaget ett antal parametrar som ur ett farligt godsperspektiv är gynnsamma; kvartersmarken ligger högre än marken och det finns ett dike som kan fånga upp eventuella utsläpp med farligt gods. En jordvall avskiljer dessutom en parkeringsyta från vägen.

Utifrån detta och att det inte rör sig om någon känslig markanvändning så har Länsstyrelsen inget att invända mot detaljplanen. Däremot skulle vi vilja skicka med lite synpunkter som kommunen kan beakta i kommande planer:

Vad menar kommunen med kopplingen till BK1 och BK3 och att de farligaste transporterna inte får köra på sträckan förbi Österröd? BK1 och BK3 handlar om bärighetsklass, dvs. tillåten vikt på fordon. Alla typer av farligt gods får köra på vägar om det inte finns en lokal trafikföreskrift som förbjuder detta. Dessutom är det oklart vad kommunen menar med de farligaste transporterna. Farligt gods delas in i nio olika

klasser utifrån ämnets egenskaper. Flera av dessa klasser ses som farliga men ur olika aspekter.

Förorenad mark

Sen samrådet har ytterligare utredningar och historiker gällande markföroreningar inom planområdet genomförts. Ett område har i plankarta fått bestämmelsen a2 som anger att starbesked för ändrad användning får inte ges förrän förorenad mark sanerats. Här finns ett stavfel i plankartan som bör rättas till.

I övrigt bör planbeskrivningen förtydligas så att det framgår att det i områden där det finns risk för markföroreningar ska det alltid utföras markprover för att kontrollera halten av föroreningar innan schaktningsarbetet påbörjas (se bland annat på sid. 23).

Dagvatten

I samrådet hade Länsstyrelsen synpunkter på att dagvattenhanteringen är sparsamt beskriven i planbeskrivningen och att dagvattenutredningens förslag borde säkras i plankartan. Strömstad kommun har bemött detta och anser att en specifik dagvattenlösning inte är lämplig att föreskriva i detaljplanen. Länsstyrelsen godtar att en specifik lösning inte föreskrivs i plankartan men anser fortfarande att planbeskrivningen bör kompletteras med en bättre beskrivning av dagvattensituationen. Beskrivningen bör ange vart dagvattnet leds och om det behöver renas innan de släpps ut i recipient.

Kommentar:

Kommunen godtar Länsstyrelsens syn på hur gällande policydokument bör användas. Uppgiften om klassning på vägen kommer internt och ska kontrolleras för framtida användning. Tills vidare kommer inte beskrivningen att användas. Det är trots detta Plan- och byggavdelningens uppfattning farligt godstransporter som medför större risk inte går förbi planområdet, baserat på dialog med Räddningstjänsten.

Stavfel gällande markföroreningar kommer att rättas till. Beskrivningen av provtagning vid schaktarbeten kommer att redigeras.

Dagvattenlösningen kommer att beskrivas mer utförligt i planbeskrivningen.

2. SGI

I SGI:s samrådsyttrande belystes att stabiliteten för området väster om bäcken, delområde 4, behövde vidare utredas i det fortsatta planarbetet. Det geotekniska PM:et har reviderats med en bedömning av stabiliteten för den västra sidan inte ytterligare behöver undersökas. Med hänseende till att stabiliteten för den östra sidan, med införd nollbelastning, uppfyller erforderlig säkerhetsnivå delas SGI konsultens bedömning avseende stabilitetssituationen för den västra sidan av bäcken.

Vidare uppmärksammades ett behov av att omformulera planbestämmelserna för att säkerställa stabiliteten för planen. Detta har nu gjorts och som bestämmelserna nu är skrivna anser SGI att stabiliteten för planen är säkerställd ur geoteknisk synvinkel. Detta förutsätter dock att dessa är skrivna på ett plantekniskt godtagbart sätt.

Sammanfattningsvis har SGI från geoteknisk säkerhetssynpunkt ingen kvarstående erinran mot planförslaget.

Kommentar:

Informationen noteras. Kommunen bedömer att planbestämmelserna är skrivna på ett plantekniskt godtagbart sätt.

3. Trafikverket

Trafikverket lämnade synpunkter i samrådsskedet, samt att platsbesök gjordes kort därefter. Kommunen har i planen tillmötesgått Trafikverket på alla punkter och i frågan om skyddsavstånd till byggnader så framfördes i samrådsskedet 30 meter från spårmit till byggnad. Då en eventuell byggnad inte kommer att innehålla bostäder accepterar Trafikverket att skyddsavståndet i planen sätts till 15 meter.

Trafikverket har inget ytterligare att erinra i detta ärende.

Kommentar:

Informationen noteras.

4. Lantmäteriet

Ingen erinran

5. Kommunstyrelsen

Ingen erinran

6. Tekniska förvaltningen

Tekniska förvaltningen har ingen erinran på planförslaget. Avtal kommer att tecknas med VA-avdelningen för genomförandet enligt yttrande.

Kommentar:

Informationen noteras.

Miljö- och byggförvaltningen 2016-10-11

Plan- och byggavdelningen

Jimmy Magnusson
Planeringsarkitekt