



## Detaljplan för Strömstad 4:16 m fl

# Österröd

## Samrådsredogörelse

2016-09-01

---

### HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

Miljö- och byggnämnden beslutade 2016-06-30 § 132 att genomföra ett samråd gällande rubricerat ärende. Samrådshandlingarna har varit utsända för samråd under tiden 2016-07-07 – 2016-08-15. Handlingarna har även funnits tillgängliga i trapphuset på plan 2 i Strömstads Stadshus, på Stadsbiblioteket och på kommunens webbsida.

---

### INKOMNA SYNPUNKTER

Följande skriftliga synpunkter har inkommit till och med 2016-09-02:

- |                                       |                  |
|---------------------------------------|------------------|
| 1. Länsstyrelsen                      | Inkom 2016-08-15 |
| 2. Statens Geotekniska Institut - SGI | Inkom 2016-09-02 |
| 3. Trafikverket                       | Inkom 2016-08-15 |
| 4. Kommunstyrelsen                    | Inkom 2016-07-27 |

## 1. Länsstyrelsen

### Sammanfattning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa/säkerhet med avseende på markföroreningar och farligt gods måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande av planförslaget inte ska prövas av Länsstyrelsen.

### Förorenad mark

Eftersom de befintliga verksamheterna är tillståndspliktiga kan frågor gällande förorenad mark i stor grad hanteras inom tillsynen. De föroreningar som kan förväntas kan sannolikt härröras från pågående verksamhet. Dock framgår det av planhandlingarna att det finns vissa stabilitetsproblem i området, och att vissa åtgärder kommer behöva göras med anledning av det.

Eftersom pålning och schaktning är åtgärder som är förenade med ökad risk för spridning av föroreningar är det viktigt att det utreds om det finns föroreningar som riskerar att spridas och vilka försiktighetsmått som i sådana fall kan behöva vidtas innan förstärkningsåtgärder genomförs. Om ytterligare geotekniska utredningar ska göras inför arbetena är det en fördel att samordna miljöprovtagningar med dessa.

Det nämns i planbeskrivningen att uppställning av båtar har förekommit på delar av den yta som idag används som infartsparkering. Platsen finns med i EBH-stödet och har tilldelats riskklass 2, stor risk. Ytterligare utredningar behöver genomföras för att kartlägga förekomst av föroreningar, som exempelvis TBT. Så länge detaljplanen inte tillåter några förändringar som försvårar framtida markundersökningar (dvs. byggnation eller liknande) utan enbart fastställer nuvarande markanvändning bedöms det inte utgöra ett hinder för att detaljplanen ska kunna antas.

### *Kommentar:*

*En historik kommer att tas fram inom områden som berörs av geotekniska åtgärder. Om det är nödvändigt kommer provtagningar genomföras för att säkerställa markens lämplighet för bebyggelse. Där kännedom om markföroreningar framkommer ska detaljplanen reglera att de avhjälpas på lämpligt sätt. Eftersom detaljplanen medger byggrätter (för parkeringshus, biltvätt) på långtidsparkeringen kommer även den ytan studeras i erforderlig grad i det fortsatta planarbetet.*

### Farligt gods

Planområdet ligger i anslutning till väg 164 som är en sekundär transportväg för farligt gods.

Länsstyrelsen anser att planförslaget ska kompletteras med tydligare beskrivning och bedömning i frågan om risker med avseende på farligt gods. Det som bör beaktas är bland annat skyddsavstånd/krav på byggnaders utformning (fasadkrav), ev. barriär (t.ex. dike) som hindrar vätska att rinna mot planområdet, att ev. exploatering inte förvärrar ett eventuellt olycksförlopp på vägen. Verksamheten är idag befintlig men kommunen

behöver utgå från rätta förutsättningar och se vad för riskreducerande åtgärder som är möjliga och rimliga att genomföra när en expanderingsverksamhet möjliggörs.

Kommunen skriver i planbeskrivningen att de har gjort en bedömning av riskerna med transport av farligt gods. Man skriver att *”de föreslagna (och befintliga) verksamheterna i planförslaget är reglerade som miljöanläggning (E) och parkering (P)”*. Bägge uppges ligga i zon A enligt Länsstyrelsens zonindelning för riskpolicyns riskhanteringsavstånd. Endast parkering ligger dock i zon A. Vidare medges även verksamheter (Z) på plankartan. Dessa förutsättningar gör att kommunens resonemang brister.

Länsstyrelsen kan inte heller förstå resonemanget som kommunen gör i planbeskrivningen om att *”Enligt riktlinjer från andra länsstyrelser är verksamheter inom zon A så pass låg att risken kan tolereras utan krav på särskilda åtgärder.”* Meningen går inte att förstå, det är inte verksamheterna som utgör en risk utan riskkällan är i detta fall farligt godsleden. Länsstyrelsen vill påpeka att i zon A är risken som störst och här är tanken att okänslig verksamhet, där få personer uppehåller sig, ska ligga.

Länsstyrelsen förordar dessutom ett bebyggelsefritt avstånd om 30 meter från farligt godsled.

*Kommentar:*

*Kommunen har använt sig av Länsstyrelsen i Norrbottens riktlinjer för skyddsavstånd till transportled för farligt gods. Dessa riktlinjer bygger på Länsstyrelsen i Västra Götalands policy men har en större detaljgrad sett till transportmängd, hastighet och en annan zonindelning. Formuleringen Länsstyrelsen pekar på är olycklig och kommunen delar uppfattningen att risken kommer från transportleden.*

*Inför granskningen kommer planhandlingarna att revideras med en tydligare beskrivning av hur kommunen avser att hantera riskfrågorna i planförslaget. Kommunens utgångspunkt är att det är den faktiska risken som ska bedömas och att detta bör ligga till grund för en bedömning av eventuellt behov av skyddsavstånd.*

Vatten och dagvatten

De åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen bör säkerställas i planförslaget genom införande av lämpliga bestämmelser på plankartan.

Dagvattenhanteringen är sparsamt beskriven i planbeskrivningen och regleras inte på plankartan. Efter genomgång av dagvattenutredningen tycks föreslagen lösning vara möjlig ur miljöskyddssynpunkt. Frågan bör dock redovisas bättre i planbeskrivningen och tilltänkt lösning bör säkerställas i plankartan.

Vid arbeten i vatten så som omgrävning av vattendrag, igenläggning av dammar och kulvertering av dike/vattendrag ska anmälan om vattenverksamhet göras till Länsstyrelsen. I det enskilda fallet kan Länsstyrelsen komma att förelägga om tillståndsplikt för anmälda vattenverksamheter.

*Kommentar:*

*Kommunen anser inte att dagvattenlösningen bör regleras i planförslaget. Lösningen är helt beroende av anläggningens användning och det är viktigt att den är flexibel. Det är svårt att veta på förhand vilka framtida principlösningar som kan bli aktuella, och eftersom planen ska fungera långt fram i tiden är det inte lämpligt att föreskriva den specifika lösningen som är aktuell för tillfället.*

*Planhandlingarna kommer att revideras med en motivering av detta ställningstagande.*

Övrigt

I övrigt lämnar Länsstyrelsen synpunkter som överensstämmer med kommunens bedömning. Länsstyrelsen lämnar också information om framtida tillståndsprövningar som kan bli aktuella för att genomföra förändringarna planförslaget medger.

*Kommentar:*

*Informationen noteras*

## 2. SGI

Den översända geotekniska utredningen avser inte hela planområdet, då vissa delar bedömts ha betryggande stabilitet eller sakna förutsättningar för geotekniska säkerhetsrisker. SGI gör med översänt material ingen annan bedömning. De noterar dock att det i utredningen beskrivs att det förekommer oklara förhållanden vid bäcken samt i området väster om bäcken i delområde 4 i utredningen. Om det visar sig att detta område har en påverkan på markens lämplighet kan det krävas en kompletterande utredning. SGI förutsätter att detta klarläggs i det fortsatta planarbetet.

*Kommentar:*

*De geotekniska förhållandena kommer att beskrivas i större detalj i granskningen för att besvara SGI:s synpunkter gällande bäcken.*

Utförda beräkningar visar att det krävs åtgärder kombinerat med belastningsrestriktioner för att marken ur geoteknisk säkerhetssynpunkt ska kunna anses lämpligt. På plankartan har det införts ett flertal planbestämmelser, m1 till m9, som beskriver vilka markbelastningar som tillåts efter det att föreslagna åtgärder har utförts. Som planbestämmelserna är skrivna är dessa, i vissa fall, inte tvingande. SGI anser således att stabiliteten i utpekade områden inte fullgott har säkerställts i planen. En översyn av införda planbestämmelser rekommenderas.

*Kommentar:*

*Planbestämmelserna avseende lastbegränsningar och stabiliserande åtgärder kommer att ses över enligt SGI:s synpunkter.*

Vidare noterar SGI att det på plankartan saknas höjdangivelser. Införda bestämmelser hänvisar till nivåer som redovisas i en av bilagorna till den geotekniska utredningen. För att på plankartan tydliggöra var nivåer för åtgärder redovisas anser SGI att det på plankartan, som exempelvis en upplysningstext, bör finnas en hänvisning till geotekniskt PM och aktuell bilaga.

Vad avser bedömning av risk för bergras gör SGI ingen annan bedömning.

*Kommentar:*

*Synpunkterna noteras. En upplysningstext kommer att införas på plankartan.*

### **3. Trafikverket**

Planområdet berör den statliga järnvägsanläggningen samt de statliga vägarna 176, 164. Vägarna ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet.

Väg 164 berörs av själva Österröd. Väg 164 har en bebyggelsefrizon enligt Väglagens 47§ om 12 meter utanför vägområdet.

Järnvägsanläggningen berör den planerade pendelparkeringsytan nord ost om cirkulationsplatsen. Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen, (räknat från spårmittpå på närmaste spår). Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligt vistas, till exempel parkering, garage och förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmittpå. Parkering bör placeras ca 13-15 meter från spårmittpå, detta främst för risken för gnistbildning från kontaktledning.

#### Synpunkter

Trafikverket anser att detaljplanen justeras enligt följande punkter:

- Prickmarken längs väg 164 justeras så att den omfattar 12 meter utanför vägområdet.
- Att den nordöstra pendelparkeringsytan kompletteras med prickmark om 30 meter från spårmittpå, för eventuell byggrätt för anläggning.
- Att pendelparkering utformas så att parkering av bilar inte kan ske närmare än ca 15 meter från spårmittpå.

*Kommentar:*

*Kommunen och Trafikverket har efter samrådet besökt planområdet tillsammans och kommit överens om omfattningen av vägområde och byggnadsfria avstånd. I stort kommer Trafikverkets synpunkter att tillmötesgå, undantaget byggnadsfritt avstånd från järnväg där parterna enats om ett avstånd på 15 meter istället.*

### **4. Kommunstyrelsen**

Ingen erinran

Miljö- och byggförvaltningen 2016-09-05

Plan- och byggavdelningen

Jimmy Magnusson  
Planeringsarkitekt