



Stadsbyggnadsförvaltningen
Johan Wiik
031-315 14 38
johan.wiik@molndal.se

2016-08-16

Detaljplan, inklusive miljökonsekvensbeskrivning, för **Kållerød köpstad**

Mölnådal's stad
Västra Götalands län

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Tidigare behandling

Kommunstyrelsen beslutade 2014-10-29 § 200 att ta fram en ny detaljplan för Kållerød köpstad. Ett förslag till detaljplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning har varit föremål för samråd under tiden 25 juni – 27 augusti 2015. Inkomna synpunkter under samrådet har sammanställts i en samrådsredogörelse. Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutade 2016-04-05, § 47, att bearbeta planförslaget enligt samrådsredogörelsen och därefter ställa ut planen för granskning.

Detaljplanens syfte

Planens syfte är att möjliggöra en förnyelse och utökning av handelsverksamheterna inom det befintliga handelsområdet Kållerød köpstad. Planen ska möjliggöra tillskapandet av ett modernt och attraktivt handelsområde som är välfungerande såväl fysiskt som kommersiellt. Vidare är syftet att genom riktade satsningar på kommunikationer för gång-, cykel- och kollektivtrafik förbättra möjligheterna för en ökad andel resande med dessa trafikslag till och från handelsområdet.

Hur granskningen genomförts

Planförslaget har varit utställt för granskning enligt 5 kap 21 § Plan- och bygglagen (2010:900) under tiden 12 maj – 2 juni 2016. Under granskningstiden har 20 yttranden kommit in till stadsbyggnadsförvaltningen. Inkomna yttranden sammanfattas och kommenterats nedan. Länsstyrelsens yttrande redovisas i sin helhet i [bilaga 1](#). Övriga yttranden finns att ta del av i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen i Mölnådal's stad. Synpunkter framförda under samrådet samt kommentarer till dessa framgår av samrådsredogörelsen.



INKOMNA SYNPUNKTER OCH KOMMENTARER

YTTRANDE UTAN ERINNINGAR

1. Försvarsmakten

(daterat 2016-05-17)

2. Vattenfall Eldistribution AB

(daterat 2016-06-02)

3. Kultur- och fritidsnämnden

(daterat 2016-06-09)

4. Göteborgs stad

(daterat 2016-05-23)

5. Härryda kommun

(daterat 2016-06-03)

STATLIGA OCH REGIONALA ORGAN OCH BOLAG

6. Länsstyrelsen

(daterat 2016-06-01)

MKN vatten

I planbeskrivningen anges slutsatsen att MKN vatten inte påverkas negativt men vattenförekomsten som påverkas (Kålleredsbäcken SE639524-127498) är inte beskriven. Slutsatsen kan mycket väl vara korrekt men bedömningen är svår att följa utan ovanstående beskrivning.

Buller

Mölnåls stad har låtit uppdatera den bullerutredning som togs fram till samrådet. Enligt bullerutredningen beräknas den nybyggnation som detaljplanen medger inte överlag medföra ökade bullernivåer från vägtrafik för de mest bullerutsatta fastigheterna. Vid Äpplekullevägens norra del beräknas enligt bullerutredningen dock fastigheterna Äpplekullevägen 2 och 4 utsättas för 1 dBA högre dygnsekvivalent och maximal ljudnivå vid fasad som följd av nybyggnationen. Då planen bidrar till att öka bullernivåerna vid fastigheterna Äpplekullevägen 2 och 4 ska staden belysa vilka åtgärder som behöver vidtas för att sänka de redan idag mycket höga bullernivåerna. Då dessa åtgärdsområden inte omfattas av nuvarande planområde behöver planen redovisa hur nödvändiga bullerskyddsåtgärder regleras.



För övriga bostäder som överskrider gällande riktvärden avseende buller i anslutning till detaljplaneområdet anser Länsstyrelsen att åtgärder kan behandlas i den omnämnda åtgärdsvalsstudien för E6/E20 och Västkustbanan på sträckan Göteborg-Kungsbacka.

Hälsa och säkerhet

I samrådsskedet så hade Länsstyrelsen synpunkter på bristen på skyddsåtgärder med tanke på typen av exploatering och det korta avstånd som råder till E6 som är en primär transportväg för farligt gods. Länsstyrelsen ansåg att det fanns brister i framtagna riskutredning. Riskutredningen har kompletterats och nu föreslås ytterligare riskreducerande åtgärder i riskutredningen. Länsstyrelsen anser dessa som nödvändiga och dessa regleras också i planbestämmelser. Ett uppförande av ett vägräcke dimensionerat för tunga fordon kommer också att regleras i avtal.

I planbeskrivningen beskrivs att *utrymning ska kunna ske i skydd av byggnad. Detta ska exploatören kunna visa i bygglovet.* Länsstyrelsen anser att det vore lämpligare att reglera detta på plankartan med planbestämmelse om att inom 50 meter från E6 ska minst en utrymningsväg finnas som inte vetter mot E6. Vidare bör det övervägas att införa *automatisk* nedstängning av ventilationen i händelse av utsläpp av giftig gas. Det kan göras genom att reglera att gasdetektor kopplat till automatiskt nedstängningssystem ska finnas. Systemet bör i sådana fall anpassas till de två-tre vanligaste gastyperna. Länsstyrelsen påpekade i samrådsskedet att manuell avstängning av ventilationen vid en olycka med farligt gods kan vara svår att få till i en skarp situation då det ställer krav på att organisationen vet hur den ska agera. Ytterligare en synpunkt är att kommunen bör överväga risken för splitterverkan vid eventuell explosion på E6 för eventuella glasfasader som vetter mot E6.

Kommentar: *Beskrivningen av vattenförekomsterna Kålleredsbäcken och Ävabäcken har förtydligats i planbeskrivningen.*

Fastigheterna vid Äppelkullevägen 2 och 4 berörs av inlösen allmän plats (VÄG). Staden har redan kontakt med ägarna och kommer i samband projektering av ombyggnaden av motet diskutera hur komplettering av bullerskydd kan genomföras för att begränsa bullernivåerna.

Det är viktigt att det går att utrymma handelsbyggnaden i skydd av densamma. Det kan dock diskuteras om skyddet måste införas som planbestämmelse eller inte. Av erfarenhet så leder, enligt stadens riskutredare, brandskyddsprojekteringen av en sådan byggnad som i planförslaget normalt till att utrymningsvägar behövs i alla fyra riktningar för att uppfylla BBR's krav på brandskydd.



Når det gäller automatisk avstängning av ventilation har detta övervägts under arbetet med riskanalysen. Automatisk detektion med gasdetektorer är dock i praktiken mycket komplex då det krävs ett omfattande kontroll- och underhållsprogram för att upprätthålla systemet. Gasdetektorer i system som skyddar mot olyckor finns inom industrin, men längs transportleder för farligt gods är de ovanliga. Även om ett heltäckande gasdetektionssystem kan implementeras för de två, tre vanligaste gaserna så täcker det ändå bara in en del av de potentiella gaserna och kostnaden i relation till nyttan bedöms således vara oskäligt hög. Det bör noteras att med dagens byggregler har alla byggnader av denna storlek ventilationsaggregat med en styr- och reglerfunktion som gör att de i framtiden kan ställas om till möjlighet att nödstoppa på distans. Även manuellt nödstopp kan användas förebyggande vid olika tillbud och olyckor, t ex kan räddningstjänsten nödstoppa ventilationen om ett utsläpp av giftig gas har skett i närområdet.

Når det gäller risk för splitterverkan pga glasfasader har stadens riskutredare bedömt att alla scenarier med klass 1 (explosiva ämnen) är försumbara ur risksynpunkt för aktuell vägsträcka utifrån gällande riskacceptanskriterier. Det finns därmed inga motiv att ur riskhänseende ställa särskilda krav på glasfasader.

Utifrån ovanstående kommer möjligheten att utrymma i skydd av byggnaden visas i bygglovet och kommunen anser således inte att det är motiverat att införa en särskild planbestämmelse om detta. Vidare gör staden bedömningen att system för automatisk nedstängning av ventilationen inte kan motiveras och nuvarande planbestämmelse om manuellt avstängningsbar ventilation anses därför utgöra en tillräcklig reglering. Når det gäller risk för splitterverkan anser staden inte att det ur riskhänseende kan motiveras några särskilda krav på fasaderna.

7. Lantmäteriet

(daterat 2016-06-02)

Plankartan

Kvartersmark Z: det som gäller för kvartersmark Z ska stå på plankartan och inte i planbeskrivningen, eftersom det är enbart plankartan som är det gällande dokumentet.

Allmänna platser VÅG: det är oklart vad "Trafik mellan områden" innebär.

Koordinatangivelsen är ofullständiga inom både delområde 1 och 2.

Planbeskrivning

På sidan 40, avsnittet *Gemensamhetsanläggningar* noteras att Kållerød S:1 inte berörs av detaljplanen.

På sidan 41, avsnittet *Ansvars- och kostnadsfördelning* noteras att det är motsägelsefulla uppgifter om vad som gäller angående intrångsersättning.



***Kommentar:** Hänvisningen till planbeskrivningen har tagits bort för bestämmelsen Z på plankartan.*

Bestämmelsen "VÄG" avser, enligt Boverkets allmänna råd, väg som är avsedd främst för trafik till, från och/eller genom en tätort samt mellan olika områden inom en tätort.

Bestämmelsen "LOKALGATA" har utifrån de allmänna råden ändrats till "GATA", då det avser körytor som ska nyttjas för trafik inom en tätort eller för trafik som har sitt mål vid gatan.

Koordinatangivelser har infogats i plankartan.

Avseende Kållerød S:1 har i planbeskrivningens genomförandedel förtydligats att S:1 är belägen utom planområdet men att den påverkas av de förändringar av väginfrastrukturen som är en direkt följd av den nu aktuella detaljplanen. Planbeskrivningens genomförandedel har förtydligats avseende intrångsersättning.

8. Trafikverket

(daterat 2016-06-02)

Dagvatten

Trafikverket förutsätter att dagvattenhanteringen dimensioneras och utformas så att ett ökat dagvattenflöde inte riskerar medföra skada på E6.

Utfart mot söder från parkering

I planillustrationen finns i planområdets sydöstra hörn en utfart från parkeringen. Den är inte tänkt att ansluta i cirkulationen utan till en punkt väster om denna. Trafikverket har i tidigare skede varit kritiskt till denna lösning med anledning av att det finns risk för påverkan av trafikflödet från avfartsrampen från E6. Vid en anslutning väster om cirkulationen blir påverkan mindre än om den anslutit till cirkulationen. Trafikverket kan godta utfarten förutsatt att den förses med väjningsplikt, att det inte är fysiskt möjligt att köra ut i den cirkulation som avfartsrampen ansluter emot samt att det tydligt skyltas vid cirkulationen inne vid parkeringen. Illustrationen visar att in- och utfart till parkeringen ligger dikt ann varandra och att det föreligger risk att besökare väljer fel ben att köra ut via. Utfarten i cirkulationen kan därför behöva justeras så det tydliggörs vilken som är rätt väg ut.

Droppen

Delområde 2 i detaljplanen avser trafiklösning över och i anslutning till E6. Vid E6 avfartsramps slut har en dropplösning diskuterats. I illustrationen finns en lösning presenterad men planområdet tillåter även en större yta främst mot väster. Trafikverket förutsätter att denna yta är tillräckligt stor för att rymma den lösning



Mölnåls stad

som fastställs. Det kan komma att behövas stöd mot E6 för att klara att anlägga den gång- och cykelvägen som planeras.

Alternativa färdmedel

Det har tagits fram en kollektivtrafikutredning och det finns en tydlig ambition att få fler att välja andra alternativ än bil. Målbilden anges vara att 15 % av besökarna ska välja andra alternativ, vilket får ses som ett ambitiöst mål i sammanhanget. Några av förutsättningarna bör bland annat vara att alternativen är attraktiva och effektiva och att det även sker ett informationsarbete kring möjligheterna. Trafikverket ser positivt på att exploatören och kommunen gör denna satsning som ett led i att minska bilanvändandet.

Sammanfattning bedömning

Förutsatt att nödvändiga avtal kommer på plats och att synpunkterna ovan beaktas har Trafikverket inget att erinra i detta skede.

Kommentar: *Dagvattenhanteringen i området innebär att fördröjning och rening ska ske innan avledning av vatten till det allmänna dagvattensystemet. Diket som vetter mot E6 omfattas av planbestämmelsen "Dike" som anger "Befintligt dike som ska hållas öppet. Vid åtgärder som syftar till att öka kapacitet/volym ska erforderliga stabilitetshöjande åtgärder utföras.". Bestämmelsen har justerats så att hänvisningen till planbeskrivningen har tagits bort, förtydligande av bestämmelsen har dessutom skett genom en komplettering som innebär att "Alla åtgärder som utförs i eller i direkt anslutning till diket kräver marklov".*

Planområdet är vid droppen avgränsat så att de olika skisserade lösningarna, inklusive den som redovisas i framtagna ÅVS, möjliggörs. Avseende den gång- och cykelbana som staden önskar kunna bygga ut längs med Gamla riksvägen har planområdesgränsen justerats något för att medge ett tillräckligt utrymme för gång- och cykelbanan.

Utfarten söderut från handelsområdets parkering kommer att ansluta väster om cirkulationen samt förses med väjningsmarkering. Illustrationen visar endast en principlösning för hur trafiksystemet inom kvarteret kan utformas, den exakta utformningen av systemet kommer att studeras mer ingående för att skapa en lösning som är tydlig för trafikanterna.

Inför antagande av detaljplanen har staden och Trafikverket kommit överens om en avsiktsförklaring som reglerar principerna för genomförande av detaljplanen och de trafikåtgärder som är kopplade till planen.

Övriga synpunkter noteras.



9. Våstrafik

(daterat 2016-06-03)

Våstrafik är positiv till åtgärder som förbåttår framkomligheten för och tillgänglighet till kollektivtrafiken inom planområdet.

Vad betråttår de åtgärder om linjestråckningar och turutbud som hänvisas till i trafikutredningen för planen vill Våstrafik vara med och fortsåttå diskussionen då frågorna ligger inom Våstrafiks ansvarsområde.

***Kommentar:** Mölnåls stad ser ett stort värde i att staden, exploitören och Våstrafik samarbetar kring de i planförslaget beskrivna åtgärderna och ser fram emot en fortsatt dialog i frågan.*

10. Statens Geotekniska institut, SGI

(daterat 2016-06-03)

SGI uppmårkssammade i samrådeskedet att rekommendationen i den geotekniska utredningen betråttående föråndringar av markytans nivå borde införas på plankartan. Dessutom belyste vi i samrådsyttrandet att det förkom en skrivelse i den geotekniska utredningen att lokalstabiliteten skulle kontrolleras men att detta var hånksjutet till ett senare skede, vilket inte är möjligt.

SGI noterar att lokalstabiliteten vidare har undersökts i det fortsatta planarbetet. Enligt reviderad geoteknisk utredning har 3 objekt studerats; ny cirkulationsplats på Ekenleden, breddning av avfart från E6, E6 i södergående riktning mot planområdet Kållered köpstad. Kontrollen av lokalstabiliteten på dessa platser visar att stabiliteten vid cirkulationsplatsen och för planerad breddning av avfarten från E6 inte är tillfredstållande. Detta innebär att en stabilitetshöjande åtgård med exempelvis KC-pelare erfordras för att uppnå en godtagbar stabilitet. En beskrivning av erforderliga åtgärder finns tydligt och utförligt beskrivet i planbeskrivningen. SGI ståller sig dock frågande till om åtgärderna är tillräckligt säkerstållda i planen när dessa enbart finns beskrivna i planbeskrivning och inte finns medtagna på plankartan.

Vidare visar utförda beråknningar att stabiliteten för området närmast E6 är tillfredstållande för befintliga förhållanden men med reservationen att nivåskillnaderna mellan E6 och planområdet inte bör åndras med hänvisning till risken för lokala stabilitetsbrott. Dårtill rekommenderas att åndringar av markytan ska föregås av en stabilitetshöjande åtgård för att inte åventyra stabiliteten för vägen. SGI gör med översånt material ingen annan bedömning. På plankartan har detta säkerstållts med en planbeståmmelse benåmnd "dike". Denna beståmmelse medför att stabilitetshöjande åtgärder kråvs utifall en föråndring i dikets bottennivå utförs. SGI har från geoteknisk synvinkel ingen synpunkt på införd



planbestämmelse. Vi ställer oss dock frågande till om den i sin nuvarande utformning är planteknisk godtagbar.

Sammanfattningsvis ser SGI att lokalstabiliteten vidare har klarlagts i det fortsatta planarbete och att en beskrivning av erforderliga åtgärder har införts i planbeskrivningen. Däremot noterar vi att åtgärdsförslagen bara delvis införts på plankartan. Vidare har synpunkten från samrådsskedet beträffande förändringar av markytans nivå inte ytterligare beskrivits eller säkerställts i planhandlingarna. Denna synpunkt kvarstår således och SGI anser att det är angeläget att den fråga klarläggs i det fortsatta planarbetet.

Kommentar: *En generell planbestämmelse om att "Maximal uppfyllnad resp. avschaktning får inte avvika mer än +/- 1 m från ursprunglig markyta om inte erforderliga förstärkningsåtgärder vidtas" har införts.*

Planbestämmelsen "Dike" har justerats så att hänvisningen till planbeskrivningen har tagits bort, bestämmelsen ("Befintligt dike som ska hållas öppet. Vid åtgärder som syftar till att öka kapacitet/volym ska erforderliga stabilitetshöjande åtgärder utföras.") har förtydligats genom en komplettering som innebär att "Alla åtgärder som utförs i eller i direkt anslutning till diket kräver marklov".

En planbestämmelse om att stabilitetshöjande åtgärder ska vidtas vid den nya cirkulationsplatsen vid Ekenleden har införts; "Stabilitetshöjande åtgärd krävs för exploatering."

Avseende den föreslagna breddningen av avfarten från E6 norrifrån ligger åtgärden utanför planområdet och kan därmed inte regleras genom planbestämmelse. Trafikverket kommer att utföra den planerade direktavfarten och är informerade om att förstärkningsåtgärder är nödvändiga. Detta kommer därmed att bevakas i samband med projektering och genomförande.



11. Räddningstjänsten

(daterat 2016-06-02)

Överväganden

Samtliga punkter i räddningstjänstens yttrande daterat 2015-09-01 har beaktats. Dock har det som en följd därav i riskutredningen (daterad 2016-01-22) och på plankartan tillkommit brister gällande strålnings- och explosionskydd.

Ett skyddsavstånd på 8 meter till pölbränder är för litet och att i de fall som den brinnande vätskan kan nå fasaden enbart ha ett skydd som klarar 15 kW/m^2 i en halvtimme är inte tillräckligt. I Boverkets allmänna råd (2011:27) om analytisk dimensionering av byggnaders brandskydd har man ansatt 15 kW/m^2 i en halvtimme som gräns för när det inte krävs något byggnadstekniskt brandskydd. Det innebär att om man med beräkning kan påvisa att den infallande strålningen inte överstiger 15 kW/m^2 per kvadratmeter under en halvtimmes tid så krävs inga åtgärder. Att vända på resonemanget fungerar illa vilket även framgår i riskutredningen tabell 21. Är ett dike vid väg en förutsättning skall det dimensioneras, finnas med bland föreslagna åtgärder och om möjligt ingå i planbestämmelse.

Räddningstjänsten efterfrågar utifrån redovisade beräkningar gällande klass 1, dvs. att risken för splitter från glas i fasad beaktas. Riskutredningen förutsätter trycktålighet i byggnad vilket inte framgår i sammanfattningen eller på plankartan.

Vid konsekvensberäkning av oxiderande ämnen antas en blandning mellan last och fordonets bränsle kunna ge en approximerad explosiv blandning motsvarande 20 kg klass 1. Enligt Göteborgs stads fördjupade översiktsplan för sektorn transporter med farligt gods (FÖP99) kan en blandning med motsvarande mängd som används i rapporten likställas med 3080 kg klass 1. Det saknas källa i rapporten avseende approximeringen till 20 kg klass 1.

I riskutredningen har acceptanskriterier från FÖP99 lagts till figur 7 som redovisar samhällsrisk. I FÖP99 återfinns två förslag på aversionskurvor och räddningstjänsten menar att den som bygger på riksdagens mål är den som skall användas och inte enbart näringslivets, alternativt kan båda användas. Räddningstjänsten ifrågasätter även genomförd omskalning av FÖP99:s acceptanskriterier. Samtidigt är det inte ett krav i Kålleröd att jämföra samhällsriskerna med FÖP99:s acceptanskriterier men det kan anses som lämpligt med tanke på närheten till Göteborg.

Bedömning

Räddningstjänsten erinrar mot detaljplanen med anledning av bristfälligt skydd mot strålning och explosion.



Kommentar: Enligt bedömning av stadens riskutredare orsakar pölbränder från farligt gods på E6 inte kritisk strålning mot glasfasad under rådande förutsättningar, åtminstone inte så att individrisken vid 30 meter från vägen automatiskt föranleder byggnadstekniskt brandskydd mot detta som särskild planbestämmelse. Visserligen är marken sättningskänslig, men för att uppnå större pölstorlekar krävs att hårdgjorda ytor har nästintill obefintlig [regnvatten] avrinning. Riskutredaren bedömer att 8 meter från fasad, 30m från vägen, täcker in de allra flesta pölstorlekarna (dvs.brandscenarier) under rådande förutsättningar.

När det gäller risk för splitserverkan pga glasfaser har bedömts att alla scenarier med klass 1 (explosiva ämnen) är försumbara ur risksynpunkt för aktuell vägsträcka utifrån gällande riskacceptanskriterier. Det finns därmed inga motiv att ur riskhänseende ställa särskilda krav på glasfaser.

När det gäller oxiderande ämnen finns ingen källa då approximeringen är en bedömning. Riskutredaren har valt att approximera den brännbara blandningen till 20 kg TNT, dock har högsta detonationsklass (10) använts i beräkningarna. I FÖP99 har man valt 100-percentilen av alla explosiva blandningar (Stökiometrisk inblandning av 400 kg bränsle). Vilken blandning som är den mest representativa finns utrymme att diskutera, dock påverkar det inte slutsatser i utredningen eftersom risknivån grundat i olyckor med klass 5 ändå är små i förhållande till riskacceptanskriterierna, även med mångdubblat konsekvensområde.

Utifrån ovanstående anser staden att några ytterligare planbestämmelser, utöver de som sedan tidigare finns på plankartan, inte kan motiveras ur ett riskperspektiv.



KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG

12. Tekniska nämnden

(2016-06-10)

Tekniska nämnden har inget att invända mot detaljplanen förutsatt att exploatören finansierar de föreslagna åtgärderna och att exploateringsavtalet utformas i enlighet med de utredningar som ligger till grund för detaljplanen och som tekniska nämnden tillstyrkt.

Nämnden ser också gärna att de tankar och resonemang som förts, i linje med stadens mål och visioner, kring alternativa transportmedel till biltrafik inarbetas och genomsyrar avtalsförhandlingarna.

***Kommentar:** Inför antagande av detaljplanen har staden och Trafikverket kommit överens om en avsiktsförklaring som reglerar principerna för genomförande av detaljplanen och de trafikåtgärder som är kopplade till planen.*

I det exploateringsavtal, mellan staden och exploatören, som är knutet till planen kommer regleras hur åtgärder ska genomföras och vem som ska bära kostnaderna för desamma. Avtalen med såväl Trafikverket som exploatören baseras på de inom uppdraget framtagna utredningarna.

13. Mölnadal Energi AB Fjärrvärme

(2016-05-31)

Inom området finns ett flertal befintliga ledningar som kommer i konflikt med planerade byggnader.

I stråket utmed Bangårdsvägen går en matarledning med en pumpstation, ledningarna går under E6:an och järnvägen. Längre söderut finns risk för konflikter med befintliga serviser. Kostnaderna för flyttningar alternativt andra förändringar av våra ledningar, kommer att debiteras den som påkallar densamma. Innan eventuella åtgärder utförs skall skriftlig beställning ha erhållits.

***Kommentar:** Synpunkterna har framförts till exploatören samt stadens Tekniska förvaltning för beaktande under projektering och genomförande.*



14. Miljönämnden

(daterat 2016-06-07)

Miljönämnden har inget att invända mot förslaget till detaljplan men önskar att det som framförs under rubrikerna dagvatten och energi i förvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2016-05-30 beaktas.

Kommentar: Miljönämnden framförde i sin tidigare skrivelse, under samrådsskedet, att dagvatten så långt som möjligt ska omhändertas och renas inom planområdet och att oljeavskiljare ska installeras för att ta hand om föroreningar från trafik- och parkeringsytor samt från eventuella golvavlopp i täckt parkeringsgarage.

På plankartan regleras som generell bestämmelse att "Dagvatten ska fördröjas och oljeavskiljare ska anläggas innan utsläpp till kommunens dagvattennät sker", vidare anges i bestämmelse att "Inom område med användningarna Z, H och (H) ska minst 5 % av kvartersmarken vara planterad". Vatten från golvavlopp i täckt parkeringsgarage ska enligt gällande riktlinjer också renas genom oljeavskiljare, detta följs upp i bygglovprövningen.

Sammantaget syftar åtgärderna till att säkerställa att dagvattenflödet ifrån området inte ökar efter förändringen samtidigt som kvaliteten på det vatten som avleds ska vara bättre än i dagsläget.

När det gäller energiförsörjning framförde nämnden under samrådsskedet att möjligheten till användning av förnyelsebar energi bör utredas.

Hur bebyggelsen ska energiförsörjas har diskuterats under planarbetet men specifika system eller lösningar för energiförsörjning kan inte regleras genom planbestämmelser. I planbeskrivningen behandlas dock möjliga lösningar vilka innebär att IKEA-varuhuset och köpcentrumet kommer byggas enligt principer för miljöanpassat byggande. För köpcentrumet har exploatören en strävan att uppföra byggnationen med god energieffektivitet samt att byggnaden ur miljöhänsyn är uppförd på ett hållbart sätt. Exploatören strävar efter att uppfylla EU GreenBuilding som ett led i att skapa en byggnation med bra energiprestanda. För att skapa en hållbar byggnation kommer byggnaden även att certifieras enligt BREEAM vilket innebär att en mängd olika miljöfrågor såsom energi, inomhusmiljö och material beaktas. IKEA har som ambition att uppföra en byggnation som är bra ur ett brett hållbarhetsperspektiv, målet är att bygga ett energieffektivt varuhus där huvuddelen av energiförsörjningen kommer från ett miljövänligt alternativ. IKEA arbetar också för att certifiera byggnaden.



SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

15. Holiday Fritid AB

(daterat 2016-05-31)

Holiday Fritid AB hyr lokal i Kållerød på Gamla Riksvägen 150, för företagets grossistverksamhet. På tomten lossas containers vilka redan idag är mycket svåra att få till dörrarna vid den södra ingången. Om delar av tomtmarken minskas kommer detta påverka verksamhetens logistik och få konsekvenser för bolagets möjligheter till en effektiv hantering.

Holiday Fritid AB anser att byggnationen kommer få icke önskvärda konsekvenser och önskar att kommunen ser över förslaget, förslagets lösning är inte acceptabel.

***Kommentar:** Detaljplanens gränser följer befintliga fastighetsgränser och något intrång på fastigheten Backen 1:74 kommer inte att ske. Den exakta utformningen av anslutningen mellan avfartsrampen från E6 söderifrån och Gamla riksvägen, den s.k. droppen, har ännu inte beslutats men vid utvecklingen av trafikplatsen kommer inte mer mark än vad som krävs för utförandet av vägen tas i anspråk.*

16. Husvagn-Svensson

(daterat 2016-05-27)

Den del av vår fastighet, "Husvagn-Svensson" i Kållerød, som kommunen vill överta används av Michaels Husvagnsservice för uppställning av husvagnar/husbilar före och efter reparation/service. Genom att Michaels Husvagnsservice får mindre yta önskar han få tillgång till den yta som idag används för lossning av containers till en annan hyresgäst, Holiday Fritid AB. Dessa containers är redan idag mycket svåra att få till våra dörrar vid den södra ingången. Om tomtmarken minskas kommer även vår hyresgäst Erikssons EI (som har sina lokaler längs motorvägen på högra sidan) och dess kunder inte att kunna komma till sin ingång vid de ca 40 tillfällen då ankommande containers lossas.

På de ritningar vi tagit del av, är vi mycket frågande inför varför inte mark tas i anspråk på motsatt sida, mark som ägs av kommunen. Vi motsätter oss att överlåta mark för byggnation av "droppen".

***Kommentar:** Detaljplanens gränser följer befintliga fastighetsgränser och något intrång på fastigheten Backen 1:74 kommer inte att ske. Den exakta utformningen av anslutningen mellan avfartsrampen från E6 söderifrån och Gamla riksvägen, den s.k. droppen, har ännu inte beslutats men vid utvecklingen av trafikplatsen kommer inte mer mark än vad som krävs för utförandet av vägen tas i anspråk.*



17. Ägare till Backen 1:75

(daterat 2016-06-01)

Enligt förslag från stadsbyggnadsförvaltningen kommer en del av fastigheten Backen 1:75 att lösas in. Mitt förslag är att den del som skall lösas, kan bytas mot en del av den mark som kommunen idag äger som ligger söder om fastigheten. Det skulle underlätta för *Bra Sommarmöbler*, som jag hyrt ut till i 20 år, då de behöver mer parkeringsplatser till sina kunder.

En annan önskan är att vägarbetet inte sker när Bra Sommarmöbler har verksamhet mellan 1:e mars och 15:e september. Vägarbetet skulle störa verksamheten avsevärt genom buller samt begränsad framkomlighet.

Kommentar: En yta om ca 330 m² av fastigheten Backen 1:75 har sedan tidigare ianspråktagits då fastigheten sträcker sig in över Gamla riksvägen.

När det gäller marken söder om fastigheten vill staden i nuläget inte släppa rådigheten över denna, dock görs bedömningen att nuvarande markanvändning, parkering, kan fortgå tills vidare.

Synpunkten om påverkan under genomförandet har vidarebefordrats till Tekniska förvaltningen att beakta vid projektering och genomförande.

18. Ägare till Kållerød 1:20

(daterat 2016-06-02)

I brevet vi mottagit framgår att vissa fastigheter kommer att lösas in i delar eller i sin helhet av staden. Den del vi äger och som berörs av det förslag som presenterats är Kållerød 1:20. Efter att ha tittat på förslaget på er hemsida förstår vi inte hur eller vad i detaljplanen som rör denna fastighet. Med tanke på att vi inte förstår vad i planen som rör fastigheten Kållerød 1:20 motsätter vi oss i dagsläget dess utformning tills vi får en mer detaljerad förklaring till vad som gör att Kållerød 1:20 berörs av planen som presenterats.

Kommentar: En yta om ca 1095 m² av fastigheten Kållerød 1:20 har redan ianspråktagits då fastigheten sträcker sig in över Kållerødsmotet på den västra sidan. Staden har efter fråga från fastighetsägaren skickat särskild information, inklusive en förtydligande kartbild, som visar fastighetens utbredning.



19. Boende på Norra Källåsvägen

(daterat 2016-06-02)

Eftersom det kommit till min kännedom att ljudmätningar i samband med projektet bara är prognoser och inte har konkreta mätningar som underlag, vill jag protestera mot detta. Vi bor på Norra Källåsvägen 74 och har helt andra ljudnivåer än de mätningar 2 meter över mark som ligger till grund för de prognoser som gjorts. Ekenleden var tänkt som lokalbana från början. Nu är den en genomfarts- och leveransled för både personbils- och tung långtradartrafik både dagtid och nattetid. Redan nu störs vi mycket av trafikbullret och det ökar hela tiden.

Motorvägen har utökats med ytterligare 2 filer som inte har varit med i planen från början. Dessa filer har tydligen inte godkänts innan bygget och innebär också en ökad ljudnivå. Vi oroar oss mycket för de nya bullernivåer som kan bli av den förmodade ökade trafik som den nya köpstaden kan innebära.

Kommentar: Staden är mycket angelägen om att beskriva, och hantera, bullerförhållandena i området på ett korrekt sätt. Med anledning av detta har en utredning som omfattar trafik- och industribullerberäkningar genomförts för att få fram ett underlag som visar hur ljudutbredningen från E6:an, lokaltrafiken samt från handelsbyggnader påverkar området tagits fram som underlag till detaljplanen. Att utredningen omfattar beräkningar och inte mätningar är ett vedertaget arbetssätt då beräkningar bygger på en kalibrerad beräkningsmodell som innebär att risken för externa påverkansfaktorer, som skulle påverka en mätning, elimineras. Det kan också noteras att de riktvärden som finns för buller är avsedda att jämföras med bullerberäkningar för aktuella miljöer. Utredningens beräkningar har utförts med hjälp av datorprogrammet SoundPlan version 7.3 i enlighet med Naturvårdsverkets rapport, "Vägtrafikbuller – Nordisk beräkningsmodell, reviderad 1996", rapport 4653.

När det gäller bullret från E6/E20 har i beräkningarna konstaterats att nivåerna vid några fastigheter vid Äpplekullevägen och Ävavägen redan idag innebär ett överskridande av riktvärdet för trafikbuller vid befintlig miljö. I de fall bullerkällan till övervägande del är att hänföra till trafiken på E6/E20 är det stadens bedömning att frågan ska behandlas av Trafikverket, en princip som stöds av Länsstyrelsen. Lämpligen görs detta i den åtgärdsvalsstudie som Trafikverket förväntas göra för E6/E20 och Väst kustbanan.



20. Boende på Gamlehagsliden, Kållerød

(daterat 2016-06-01)

Dagens förutsättningar

En mätning har utförts avseende samtliga lokaler i handelsområdet enligt bifogad tabell från norr till söder mellan Labackavägen i norr samt Ekenleden i söder och väster om E6 i enlighet med gränser för föreslagen detaljplan.

Mätningen har utförts avseende butiksplan samt lagerytor, t ex har IKEA-bygganden räknats markyta i två plan. Detta är inte någon exakt jämförelse med BTA-yta men ger ändå en indikation hur stort handelsområdets golvyta är i dagsläget, ca 72 000 m² enligt tabell.

Föreslagen detaljplan medger en ökning från 72 000 m² till 94 000 m², ökningen blir ca 22 000 m², en ökning med 31 % av handelsvolymen. Detta är inte någon mindre ökning/justering som anges i detaljplanen utan en betydande ökning av ytor avsedda för handelsändamål och omkullkastar den anpassning som Mölnåls stad hänvisar till.

Vakanta lokaler

Utredningarna som ligger till grund för detaljplaneförslaget är utförda i en tidsperiod då det förekommer vakanta, tomma lokaler främst i den norra delen där vissa byggnader som är avsedda för handelsändamål enligt gällande detaljplan är helt tomma. Detta ger felaktiga förutsättningar avseende ytterligare tillskapandet av handelsytor då vakanskgraden är betydande.

Utförs en studie av vakanta lokaler som uppgår uppskattningsvis till ca 12 000 m² i procent är det ca 17 % vakanta lokaler. Skulle vakanta lokaler fyllas samt utbyggnad av föreslagen detaljplan gå igenom innebär det en ökning avseende handelsytor med ca 34 000 m² som i procent ger 47 % ökning vilket omkullkastar samtliga förutsättningar som ligger till grund för detaljplaneförslaget.

Mölnåls stads översiktsplan bör gälla med bl a att skapa en ny trafiklösning med ett nytt mot vid Labacka.

Luftutredning

Luften är dålig i anslutning till E6 och överstiger gränsvärden. Enligt planförslaget tillåts en marginell ökning av avseende luftföroreningar men detta får ej göras gällande enligt miljölagstiftningen då det är försiktighetsprincipen som gäller. Någon hänsyn till köer samt startmoment (kallstarter) har inte redovisats i rapporten.

Någon ny aktuell mätning avseende luftkvalitet utmed Ekenleden har inte redovisats.



Dagvattenhantering

Vid höga flöden och mycket regn blir området idag översvämmat, den östra delen av parkeringen kan delvis stå under vatten. Redovisningen av dagvattenhanteringen uppvisar brister, att förbättra Kålleredsbäckens flöde är viktigt men norr om planområdet korsar Kålleredsbäcken E6 och vid mycket vatten går "trumman" som ligger inom Trafikverkets vägområde full, åtgärder för att förbättra kapaciteten kommer att bli nödvändiga.

Vidare redovisas infiltrationsmöjligheter med genomsläppligt material för att fördröja dagvatten, detta följer inte aktuell miljölagstiftning då rening är nödvändig innan utsläpp till dagvattensystem alt. recipient t ex med hjälp av oljeavskiljare som renar vattnet från parkeringsplatser och trafikerade ytor. Dagvattenmagasineringen har inte beaktats då redovisat alternativ inte uppfyller miljökrav, dagvattenmagasinering är nödvändig då problem i dagsläget är betydande.

Trafik

De små trimningsåtgärder som redovisas kommer inte att vara tillräckliga, i dagsläget börjar kö redan vid korsningen Pepparedsleden och Ekenleden norr om planområdet. Vidare kommer köer att tillta utmed avfartsrampen söderut. Kålleredsmotets kapacitet kan ifrågasättas då det är en betydande ökning avseende ytor för handel.

Kollektivtrafik/p-platser

Planförslaget redovisar en icke realistisk nivå avseende andelen kollektivresenärer med 15%, då det är frågan om sällanköpsvaror med transport till bostaden kommer bil att vara det överskuggande alternativet. Att i detaljplanen redovisa en sådan hög andel av kollektivtrafikresenärer och att detta är en dimensionerande förutsättning är tveksamt.

Begränsning av antalet p-platser till 36 st per 1000 m², totalt 3 400 platser, kan innebära risk att parkering sker inom angränsande delar samt att rundkörning ökar. Detta kommer att skapa ytterligare trafik på p-ytor med negativa konsekvenser.

[Anm. Till yttrandet bifogas en tabell över befintliga byggnader inom området, vilka ytor de omfattar samt hur stor andel av denna yta som är vakant.]

Kommentar: Staden vill betona att, förutom det primära syftet att möjliggöra en förnyelse och utökning av handelsverksamheterna inom det befintliga handelsområdet, ska detaljplanen också möjliggöra riktade satsningar på kommunikationer för gång- cykel- och kollektivtrafik i syfte att förbättra möjligheterna för en ökad andel resande med dessa trafikslag till och från handelsområdet. Både handelsaktörer och kunder upplever att Kållered köpstad under flera år har tappat i attraktivitet och en avsaknad av ändamålsenliga lokaler har lett till en ökad vakansgrad i de befintliga byggnaderna.



För att förändra hur området upplevs och fungerar krävs omfattande satsningar, satsningar som inriktas både på en utveckling av bebyggelsen och på nya kommunikationslösningar och utemiljöer. Planen medger en utökad byggrätt för handel i den södra delen av området men medger endast handel under en övergångsperiod i den norra delen. Den ökade byggrätten som detaljplanen medger i den södra delen möjliggör satsningar på såväl åtgärder för en effektivare kollektivtrafik och attraktivare gång- och cykelvägar som förbättringar av det omgivande vägnätet för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Detaljplanens utformning hindrar inte en framtida trafiklösning med ett nytt mot vid Labacka.

För att klargöra vilka effekter de föreslagna förändringarna kan få har en miljökonsekvensbeskrivning genomförts parallellt med planarbetet. I konsekvensbeskrivningen har den byggrätt som hittills gällande detaljplan medger bildat utgångspunkt för det "Nolläge" som beskrivs och till detta relateras sedan det som den nya detaljplanen medger. Det kontinuerliga miljöarbetet har lett till att negativa miljöeffekter har kunnat minimeras.

När det gäller luftkvaliteten i området finns det inget i framtagna luftkvalitetsutredning som visar att miljö kvalitetsnormerna överskrids förutom i direkt anslutning till E6/E20 (dvs. inom en zon av ca 10 m från vägen). Gränsvärdena underskrids med marginal i området i övrigt, inklusive längs Ekenleden. De emissioner som uppstår vid kallstarter mm ingår i emissionsberäkningarna i framtagna utredning.

Dagvattenhanteringen inom området bygger på att fördröjning och rening sker inom området. Enligt framtagna dagvattenutredning ska minst 120m³ makadamdiken eller motsvarande med en effektiv volym om minst 30 m³, tillskapas för att fördröja och rena vatten från området kunna tillskapas. Att fördröjning och rening ska ske säkerställs genom en generell planbestämmelse ("Dagvatten ska fördröjas och oljeavskiljare ska anläggas innan utsläpp till stadens dagvattennät sker"). Den exakta utformningen av systemet kan inte regleras i detaljplanen utan prövas i samband med bygglovet.

Det pågår ett arbete med flödesförbättrande åtgärder i Källeredsbäcken. Dessa åtgärder kommer att genomföras oaktat nu aktuellt planförslag och omfattar bl a dubblering av trummorna längs sträckan Källered köpstad – Sandbäcken och schaktning och breddning av bäcken utmed sträckan.

Översvämningsrisken i området har bedömts för 20-, 50- och 100-års flöden. Vid ett 100-årsregn förväntas vattennivån kunna nå + 10,2 m vilket innebär att marken i områdets mellersta och norra del samt diket i den västra delen kan översvämmas. Avsikten är att det för ett 100-årsregn inte ska föreligga någon risk för att byggnader skadas och åtgärder har därför vidtagits för att säkerställa detta, i planbestämmelse regleras att " Vid ny bebyggelse ska lägsta nivå på färdigt golv vara +10.7 meter".



Enligt stadens trafikutredare har den dimensionerande trafikallstringen bedömts baserat på såväl den nu aktuella detaljplanen som på outnyttjade bygggrätter i gällande plan. Med utgångspunkt från den befintliga och den tillkommande trafikallstringen har de föreslagna åtgärdernas kapacitet analyserats. Enligt resultaten från analyserna kommer åtgärderna som föreslagits vara tillräckliga för att möta den förväntade trafikökningen. Genom att placera en hållplats av god standard i direkt anslutning till handelsanläggningens huvudentré, bygga ett attraktivt stråk till Kållereds station, utöka busstrafiken samt i övrigt arbeta med åtgärder som främjar hållbart resande (Mobility Management-åtgärder) är det möjligt att nå målsättningen att 15% av kunderna reser med andra färdmedel än bil. Enligt statistik från IKEA finns exempel på handelsanläggningar med liknande förutsättningar där denna andel har uppnåtts med god marginal.

Med hänsyn till att parkeringsutbudet i stort är begränsat till planområdet skulle en eventuell brist på ledig parkering främst leda till söktrafik inom parkeringen och inte i närliggande områden.

21. Ägare till Kållered 1:5

(daterat 2016-05-15)

Vilken ersättning får fastighetsägare när mark löses in pga av detaljplanen?

Vidare ställer fastighetsägaren även en fråga om ersättning för mark som lösts in i tidigare.

Kommentar: Nivån på ersättningen bestäms utifrån en värdering. Det är först när detaljplanen antagits av kommunfullmäktige som avtal om inlösen skrivs. En yta om ca 545 m² av fastigheten Backen 1:5 har sedan tidigare ianspråktagits då fastigheten sträcker sig in över Gamla riksvägen, staden har skickat information till fastighetsägaren för att förtydliga vilken mark som berörs av detaljplanen.



SAMMANFATTNING

Efter granskningen har kompletteringar och förtydligande gjorts av de planbestämmelser som rör områdets geotekniska förhållanden och stabilitetshöjande åtgärder. Mindre justering har gjorts av plangränsen inom detaljplanens delområde 2 för att medge utbyggnad av föreslagna trafiklösningar. Utöver detta har mindre redaktionella ändringar gjorts i planbeskrivningen samt på plankartan. Fastighetsägare som berörs av revideringarna har godkänt dessa. Revideringen är inte av sådan karaktär att ny granskning är nödvändig.

På plankartan har följande justeringar utförts:

- *En planbestämmelse har införts om att "Maximal uppfyllnad resp. avschaktning får inte avvika mer än +/- 1 m från ursprunglig markyta om inte erforderliga förstärkningsåtgärder vidtas." har införts.*
- *Planbestämmelsen "Dike" har justerats så att hänvisningen till planbeskrivningen har tagits bort, bestämmelsen har också förtydligats genom en komplettering som innebär att "Alla åtgärder som utförs i eller i direkt anslutning till diket kräver marklov".*
- *En planbestämmelse, "b", har införts om att "Stabilitetshöjande åtgärd krävs före exploatering". Bestämmelsen avser en ny cirkulationsplats vid Ekenleden.*
- *Hänvisningen till planbeskrivningen har tagits bort för bestämmelsen Z på plankartan.*
- *Bestämmelsen "LOKALGATA" har utifrån de allmänna råden ändrats till "GATA".*
- *Koordinatangivelser har infogats i plankartan.*
- *Mindre justering av plangränser inom detaljplanens delområde 2 för att medge utbyggnad av skisserade trafiklösningar.*
- *Prickmark har införts längs kvarterets sydvästra gräns mot Ekenleden.*

I planbeskrivningen har följande revideringar gjorts:

- *Beskrivningen av vattenförekomsterna Kålleredsbäcken och Ävabäcken har förtydligats.*
- *Planbeskrivningens genomförandedel har förtydligats avseende intrångsersättning.*
- *Förtydligande beskrivningar av de kompletterade/tillkommande bestämmelserna rörande geotekniska förhållanden och stabilitetshöjande åtgärder.*



STÄLLNINGSTAGANDEN

Inkomna synpunkter som inte har blivit tillgodosedda efter samråd och granskning:

- *Satsningen ifrågasätts ur ett regionalt perspektiv*
- *Handel bör koncentreras till den norra delen av området, i anslutning till Labackavägen och stationen*
- *En ny gång- och cykelbro bör byggas mellan Bangårdsvägens södra ände och köpcentrumet*
- *Betalparkering bör införas för att finansiera vägar och parkeringslösningar*
- *Bullersituationen bör analyseras för dalgången som helhet*
- *En cirkulationsplats bör byggas vid korsningen mellan Ekenleden och Labackavägen för att förbättra för gående och cyklister*
- *Vänstersväng mot E6 för trafik från Gamla riksvägen/Östra Lindomevägen bör inte vara tillåten*
- *Luft- och ljudmätningar bör utföras*
- *Detaljplanens skydd mot strålning och explosion är bristfälligt*
- *Tillskapandet av handelsytor är större än vad som anges i planhandlingarna och ger en felaktig bild av förutsättningarna.*
- *Planförslaget redovisar en icke realistisk nivå avseende andelen kollektivresenärer med 15%*
- *De redovisade trimningsåtgärderna i trafiksystemet befaras vara otillräckliga*



FÖRSLAG TILL VIDARE HANDLÄGGNING

Planeringsutskottet föreslår besluta att detaljplanen upprättad 2016-05-04, reviderad 2016-08-16, överlämnas till kommunfullmäktige för antagande enligt 5 kap 27 § Plan- och bygglagen (2010:900).

Kristina Ulstein
Planeringschef

Johan Wiik
Planarkitekt

Bilaga 1 Granskningsyttrande över detaljplan för Kållerød Köpstad i Mölnåls stad, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 2016-06-01

Bilaga 2 PM - Svar till synpunkter i granskningsyttrande gällande detaljplan för Kållerød köpstad - Risk, ÅF, 2016-06-22



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Jens Rasmussen
arkitekt

jens.rasmussen@lansstyrelsen.se

planeringsutskottet@molndal.se

Yttrande över detaljplan för Kålleröd Köpstad i Mölndals stad, Västra Götalands län

granskningshandlingar daterade 2016-05-04 för yttrande enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Bedömning enligt 11 kap 10§ PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL att nedanstående synpunkter angående avtal med Trafikverket måste komma till stånd för att planen inte ska prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar att inte :

- Mellankommunal samordning blir olämplig.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap)
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet (buller, strålning, risk för olyckor, översvämning, erosion)

Beträffande riksintresset för kommunikationer E6 inte ska skadas påtagligt behöver avtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket som reglerar projektering och genomförande av de nödvändiga åtgärder som berör det statliga vägnätet innan planen kan antas. Länsstyrelsen förutsätter vidare att de detaljsynpunkter trafikverket framför tillgodoses.

Synpunkter på granskningshandling

MKN vatten

I planbeskrivningen anges slutsatsen att MKN vatten inte påverkas negativt men vattenförekomsten som påverkas (Kållerödsbäcken SE639524-127498) är inte beskriven. Slutsatsen kan mycket väl vara korrekt men bedömningen är svår att följa utan ovanstående beskrivning.

Buller

Mölndals kommun har låtit uppdatera den bullerutredning som togs fram till samrådet. Enligt bullerutredningen beräknas den nybyggnation som detaljplanen medger inte överlag medföra ökade bullernivåer från vägtrafik för de mest bullerutsatta fastigheterna. Vid Äppelkullevägens norra del beräknas enligt bullerutredningen dock fastigheterna Äppelkullevägen 2 och 4

utsätts för 1 dBA högre dygns ekvivalent och maximal ljudnivå vid fasad som följd av nybyggnationen.

Då planen bidrar till att öka bullernivåerna vid fastigheterna Äpplekullevägen 2 och 4 ska kommunen belysa vilka åtgärder som behöver vidtas för att sänka de redan idag mycket höga bullernivåerna. Då dessa åtgärdsområden inte omfattas av nuvarande planområde behöver planen redovisa hur nödvändiga bullerskyddsåtgärder regleras.

För övriga bostäder som överskrider gällande riktvärden avseende buller i anslutning till detaljplaneområdet anser Länsstyrelsen att åtgärder kan behandlas i den omnämnda åtgärdsvalsstudien för E6/E20 och Västkustbanan på sträckan Göteborg-Kungsbacka.

Hälsa och säkerhet

I samrådsskedet så hade Länsstyrelsen synpunkter på bristen på skyddsåtgärder med tanke på typen av exploatering och det korta avstånd som råder till E6 som är en primär transportväg för farligt gods. Länsstyrelsen ansåg att det fanns brister i framtagna riskutredning.

Riskutredningen har kompletterats och nu föreslås ytterligare riskreducerande åtgärder i riskutredningen. Länsstyrelsen anser dessa som nödvändiga och dessa regleras också i planbestämmelser. Ett uppförande av ett vägräcke dimensionerat för tunga fordon kommer också att regleras i avtal.

I planbeskrivningen beskrivs att *utrymning ska kunna ske i skydd av byggnad. Detta ska exploitören kunna visa i bygglovet*. Länsstyrelsen anser att det vore lämpligare att reglera detta på plankartan med planbestämmelse om att inom 50 meter från E6 ska minst en utrymningsväg finnas som inte vetter mot E6.

Vidare bör det övervägas att införa *automatisk* nedstängning av ventilationen i händelse av utsläpp av giftig gas. Det kan göras genom att reglera att gasdetektor kopplat till automatiskt nedstängningssystem ska finnas. Systemet bör i sådana fall anpassas till de två-tre vanligaste gastyperna. Länsstyrelsen påpekade i samrådsskedet att manuell avstängning av ventilationen vid en olycka med farligt gods kan vara svår att få till i en skarp situation då det ställer krav på att organisationen vet hur den ska agera.

Ytterligare en synpunkt är att kommunen bör överväga risken för splitterverkan vid eventuell explosion på E6 för eventuella glasfasader som vetter mot E6.

Detta yttrande har planhandläggare Jens Rasmussen beslutat och planhandläggare Mehdi Vaziri granskat. I den slutliga handläggningen har även Ulf Juto Vattenavdelningen, Susann Lundman miljöskyddsavdelningen och Patrik Jansson deltagit.

Jens Rasmussen

Mehdi Vaziri

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kopia till:

Trafikverket

Johan.wiik@molndal.se

Ulf Juto

Susann Lundman

Patrik Jansson



PM - Svar till synpunkter i granskningsyttrande gällande detaljplan för Kålleröd köpstad - Risk

Handläggare

Anders Egilsson

010-505 73 82

Anders.egilsson@afconsult.com

Malmö 2016-06-22

ÅF-Infrastructure AB

Brand och Risk



Inledning

Efter granskning av detaljplan för Källered köpstad har Räddningstjänsten samt Länsstyrelsen yttrat sig och lämnat synpunkter på granskningshandlingen med plankarta. En del av dessa synpunkter berör risk och Mölndal stad har bett ÅF lämna svar på dessa synpunkter. I detta PM sammanfattas synpunkterna och besvaras av ÅF.

Granskningsyttrande rörande risk för olyckor kopplat till farligt gods med svar

Räddningstjänsten

- 1. Ett skyddsavstånd på 8 meter till pölbränder är för litet och att i de fall som den brinnande vätskan kan nå fasaden enbart ha ett skydd som klarar 15 kW/m² i en halvtimme är inte tillräckligt. I Boverkets allmänna råd (2011:27) om analytisk dimensionering av byggnaders brandskydd har man ansatt 15 kW/m² i en halvtimme som en som gräns för när det inte krävs något byggnadstekniskt brandskydd. Det innebär att om man med beräkning kan påvisa att den infallande strålningen inte överstiger 15 kW/m² per kvadratmeter under en halvtimmes tid så krävs inga åtgärder. Att vända på resonemanget fungerar illa vilket även framgår i riskutredningen tabell 21. Är ett dike vid väg en förutsättning skall det dimensioneras, finnas med bland föreslagna åtgärder och om möjligt som planbestämmelse.*

Svar: ÅF menar att pölbränder från farligt gods på E6 inte orsakar kritisk strålning mot glasfasad under rådande förutsättningar, åtminstone inte så att individrisken vid 30 meter automatiskt föranleder byggnadstekniskt brandskydd mot detta som särskild planbestämmelse. Visserligen är marken sättningskänslig, men för att uppnå större pölstorlekar krävs att hårdgjorda ytor har nästintill obefintlig (regnvatten-)avrinning.

ÅF bedömer att 8 meter från fasad, 30m från vägen, täcker in de allra flesta pölstorlekarna (brandscenarier) under rådande förutsättningar.

Kommunen kan även välja att istället använda skyddsavståndet baserat på en av de större pölarna som har beräknats för att få data till individ- och samhällsrisken som planbestämmelse. Dvs. exempelvis 150m² pöl (ca 15 meter skyddsavstånd) respektive 300m² (ca 20 meter skyddsavstånd). Det är dock inte en slutsats av riskutredningen utan då ett krav/önskemål från räddningstjänsten.



2. *Räddningstjänsten efterfrågar utifrån redovisade beräkningar gällande klass 1 att risken för splitter från glas i fasad beaktas. Riskutredningen förutsätter tryckttålighet i byggnad vilket inte framgår i sammanfattningen eller på plankartan.*

Svar: ÅF bedömer av erfarenhet att alla scenarier med klass 1 (explosiva ämnen) är försumbara ur risksynpunkt för aktuell vägsträcka utifrån gällande riskacceptanskriterier. Låt säga att en olycka med klass 1 leder till explosion som ger upphov till glassplitter från fasad, samt att detta ger ett antal dödsfall. Detta skulle då ge en datapunkt i FN-kurvan som ligger vid $5,5 \cdot 10^{-10}$ respektive $1,09 \cdot 10^{-9}$ (för stor explosion) eller $1,35 \cdot 10^{-7}$ (för liten explosion). Således är dessa scenarier mycket långt ner i FN-kurvan --> försumbar risknivå. Observera att skalorna i FN-kurvan är logaritmiska.

Dock kan det finnas behov/nytta av exempelvis laminerat glas, av andra orsaker än risk för olyckor med farligt gods. Det är dock inget som ligger inom scopet för riskutredningen.

3. *Vid konsekvensberäkning för oxiderande ämnen antas en blandning mellan last och fordonets bränsle kunna ge en approximerad explosiv blandning motsvarande 20 kg klass 1. Enligt Göteborgs stads fördjupade översiktsplan för sektorn transporter med farligt gods (FÖP99) kan en blandning med motsvarande mängd som används i rapporten likställas med 3080 kg klass 1. Saknar källa i rapporten på approximeringen till 20 kg klass 1.*

Svar: Det finns ingen sådan källa på grund av att det är en bedömning. Observera att oxiderande ämnen i sig inte är explosiva, utan det krävs att de blandas med något organiskt material (exempelvis från bränsletank). ÅF har valt att approximera den brännbara blandningen till 20 kg TNT, dock har högsta detonationsklass (10) använts i beräkningarna. I FÖP99 har man valt 100-percentilen av alla explosiva blandningar (Stökiometrisk inblandning av 400 kg bränsle), vilket kan ses som något onyanserat. Vilken blandning som är den mest representativa finns utrymme att diskutera. Dock påverkar det inte slutsatser i utredningen eftersom risknivån grundat i olyckor med klass 5 ändå är små i förhållande till riskacceptanskriterierna, även med mångdubblat konsekvensområde.



Länsstyrelsen

1. *I planbeskrivningen beskrivs att "utrymning ska kunna ske i skydd av byggnad. Detta ska exploatören kunna visa i bygglovet." Länsstyrelsen anser att det vore lämpligare att reglera detta på plankartan med planbestämmelse om att inom 50 meter från E6 ska minst en utrymningsväg finnas som inte vetter mot E6.*

Svar: Det är ett viktigt skydd att det går att utrymma i skydd av byggnaden. Det kan dock diskuteras om skyddet gör sig bäst som planbestämmelse eller ej. Av ÅFs erfarenhet så landar brandskyddsprojekteringen av en sådan byggnad som i planförslaget normalt i att utrymningsvägar behövs i alla fyra riktningar för att uppfylla krav på brandskydd i BBR. Därmed är det rimligt/naturligt att kunna visa på möjligheten att utrymma i skydd av byggnaden i bygglovet. Om det istället görs till planbestämmelse är ÅFs förslag på formulering såhär: "Byggnader inom 50 meter från E6 ska ha minst en utrymningsväg som inte vetter mot E6".

2. *Vidare bör det övervägas att införa automatisk nedstängning av ventilationen i händelse av utsläpp av giftig gas. Det kan göras genom att reglera att gasdetektor kopplat till automatiskt nedstängningssystem ska finnas. Systemet bör i sådana fall anpassas till de två-tre vanligaste gastyperna. Länsstyrelsen påpekade i samrådsskedet att manuell avstängning av ventilationen vid en olycka med farligt gods kan vara svår att få till i en skarp situation då det ställer krav på att organisationen vet hur den ska agera.*

Svar: Automatisk detektion med gasdetektorer har övervägts under arbetet med riskanalysen och diskuterats i möten med Länsstyrelsen. I praktiken är frågan mycket mer komplex än så, då det krävs ett mycket omfattande kontroll- och underhållsprogram för att upprätthålla systemet. Gasdetektorer i system som skyddar mot olyckor finns inom industrin, men längs transportleder för farligt gods är de så vitt känt *mycket* ovanliga av praktiska skäl. Även om ett heltäckande gasdetektionssystem kan implementeras för de 2-3 vanligaste gaserna så täcker de ändå bara in en del av gaserna. Således bedöms kostnaden i relation till nyttan vara oskäligt hög. Däremot har alla byggnader av denna storlek med dagens byggregler ventilationsaggregat med en styr och reglerfunktion som gör att det i framtiden kan ställas om till möjlighet att nödstoppa på distans. Detta av t.ex. räddningstjänst eller SOS vid framtida teknikutveckling.

Manuellt nödstopp kan även användas förebyggande vid flera olika tillbud och olyckor. T.ex. kan räddningstjänsten nödstoppa ventilationen när ett tåg med giftig gas har spårat ur på järnvägen som en del av en större insats, även om det inte har uppstått någon läcka just då.

3. *Ytterligare en synpunkt är att kommunen bör överväga risken för splitterverkan vid eventuell explosion på E6 för eventuella glasfasader som vetter mot E6.*

2016-06-22



4 (4)

Riskutredningen har visat att risker för explosioner med klass 1 är försumbara, se svar 2 till räddningstjänsten ovan. Dock kan det finnas andra skäl än risk som ger behov av laminerat glas eller skydd på annat sätt.