



MARIESTAD

Granskningsutlåtande

Detaljplan för del av Leksberg 10:1 m.fl., Marie-
stads centralort, Mariestads kommun
Augusti 2021

Kontaktuppgifter

Mariestads kommun

Planenheten

Besöksadress: Stadshuset, Kyrkogatan 2

Telefon: 0501-75 50 00

E-post: info@mariestad.se

Förslag till detaljplan för del av Leksberg 10:1 m.fl., Mariestads centralort, Mariestads kommun har varit föremål för samråd under tiden mellan den 2 maj till och med 3 juni 2019. Planförslaget var föremål för granskning under perioden 4 november 2019 till och med 9 december 2019. De synpunkter som inkommit under granskningstiden redovisas och kommenteras i detta granskningsutlåtande.

Länsstyrelsen

Samlad bedömning

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

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt (både MB kap 3 och 4)
- Mellankommunal samordning blir olämplig.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs (MB 5 kap, luft och vatten)
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap)

Länsstyrelsen anser att planen är i konflikt med människors hälsa och säkerhet enligt nedan:

Människors hälsa och säkerhet

Plankartan är relativt öppen med olika typer av markanvändningar. Länsstyrelsen påpekade i samrådet att varken riskanalysen, planbeskrivningen eller plankartan reglerar eller nämner vilken typ av verksamhet som är lämplig var. Riskanalysen utgår från vissa antaganden om fördelning av verksamheter och personantal inom området som är avgörande för resultatet. Dessa antaganden är dock inte nämnda i planbeskrivningen eller reglerade på plankartan vilket innebär att fördelningen av verksamheter och/eller personantal kan komma att se annorlunda ut än den som riskanalysen utgår från. Detta kan i sin tur påverka samhällsriskerna. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver ta höjd för detta och bedöma konsekvenserna av mer personintensiv verksamhet närmare vägen.

Synpunkter på granskningshandlingen som ska beaktas inför antagande av detaljplanen

Transporter med farligt gods

Kommunen anger i ”Särskilt utlåtande” att avstånden från E20 till olika skyddsavstånd har justerats enligt Länsstyrelsens synpunkter i samrådet. Länsstyrelsen kan dock inte se att detta är ändrat på plankartan. Länsstyrelsen utgår från att avstånden från väggkant till de olika egenskapsgränserna uppfylls vid antagande. Kommunen skriver också att dialog förs med Trafikverket angående åtgärder för att säkerställa att fordon och spill stannar vid väggkant, d.v.s. den punkt som skyddsavstånd mäts ifrån. Att detta är genomfört behöver säkerställas inför antagande.

Länsstyrelsen förutsätter också att plankartan och skyddsavstånden justeras efter eventuellt nytt läge för E20. Skyddsavstånden ska ta höjd för den vägsträckning, ny eller gammal, som hamnar närmast planområdet.

Länsstyrelsen noterar att egenskapsbestämmelsen b3 har ändrats från ”Fasadens ytskikt ska utformas i brandklassat material EI30” till ”Fasadens ytskikt ska utformas i obrännbart material mot E20”. Länsstyrelsen förutsätter att denna ändring är avstämd med riskkonsulten och att åtgärden är tillräcklig.

Drivmedelsstation

Länsstyrelsen vill återigen påpeka att MSB:s handbok främst syftar till att reglera säkerheten för själva drivmedelsstationen och inte säkerheten för omgivningen. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen tar med detta i det vidare arbetet och att skyddsavstånd utreds vidare i projekteringsskedet. Länsstyrelsen anser också att en upplysning om detta ska införas på plankartan.

Diken finns inlagda på plankartan för de kommunala vägarna. Transporter med drivmedel kan även gå på den statliga vägen som går igenom planområdet.

Länsstyrelsen utgår från att diken för den statliga vägen ingår i den dialog som kommunen har med Trafikverket och att detta är utrett inför antagande.

Skyfall

Sammantaget bedömer kommunen att planförslaget har goda förutsättningar för att klara ett 100-årsregn. Kommunen skriver att markens lutning mot sydost kommer att leda översvämningssvatten från byggnader och anläggningar mot lågpunkter inom naturmarken längs med Göteborgsvägen. Vattnet leds sedan under Göteborgsvägen genom en vägtrumma och vidare till anlagd fördröjningsanläggning på vägens östra sida. Naturmarken möjliggör en fördröjning inom planområdet och bedöms vara tillräckligt stort.

Planen innebär att mycket yta hårdgörs och Länsstyrelsen förutsätter att kommunen jobbar vidare med skyfallsfrågan i projekteringsskedet eftersom flera parametrar i

dagsläget är oklara. Det framgår t.ex. inte hur ytavrinningen från området ser ut eller hur mycket den kommer att öka, hur mycket vatten naturmarken behöver kunna fördröja eller vilken kapacitet trumman under Göteborgsvägen har. Utöver att skydda planområdet från översvämning är det viktigt att planområdet inte förvärrar situationen någon annanstans, t.ex. för vägarna i närheten. Kommunen bör införa en upplysning på plankartan om att ”vid utformning av området ska ett 100-årsregn beaktas och detta ska bevakas i den fortsatta projekteringen”.

Biotopskydd

Inom planområdet finns en åkerholme med ett odlingsröse som omfattas av det generella biotopskyddet. Enligt planhandlingarna finns inte möjlighet att bevara biotopen, utan den måste tas bort. Borttagande av biotopen kräver dispens från Länsstyrelsen. Dispens har ännu inte sökts. Om dispens medges förenas den normalt sett med villkor om kompensation. Detta innebär att en likvärdig biotop byggs upp i jordbruksmark på lämplig plats i närområdet. En ansökan om dispens till Länsstyrelsen bör innehålla förslag till kompensationsåtgärder.

Gestaltungsprinciper

Utifrån synpunkter som framkommit i samrådsskedet har kommunen gjort justeringar gällande byggnadshöjderna inom planens olika kvarter vilket är positivt. Detta bör innebära betydande bättre möjligheter att fortsatt kunna bibehålla upplevelsen av landskapet, sett från söder – syd/öst, exempelvis i form av det öppna jordbrukslandskapet och dess samband med Kaleby, Hindsberg/Hindsbergsåsen och Leksberg (inkl. kyrkan).

I planbeskrivningen har kommunen tagit fram ett kort avsnitt benämnt Gestaltungsprinciper och grönstruktur (GGP) som huvudsakligen lyfter ett par principer; att bibehålla och vidareutveckla den lantliga karaktären samt att vidareutveckla hållbarhetsprofilen med den soldrivna vätgasstationen i ryggen genom utformning av allmänplats och byggteknik (t ex klimatneutral bebyggelse). Gällande grönstrukturen tas det upp att gator lämpligen förses med alléer och svackdiken samt med fördel många gröna inslag via gräsytor, buskar och träd.

Dagvattenfrågan hör även ihop med gestaltungsprinciperna och grönstrukturen på ett avgörande sätt vilket även bör tydliggöras i planbeskrivningen.

Med fördel utvecklas, förtydligas och illustreras detta avsnitt – GGP - vidare inom planbeskrivningen för att ge större förutsättningar att fortsatt kunna uppleva och

förstå det historiska sammanhanget på platsen, åstadkomma en reklampelare för hållbarhetsprofilen (även inkluderat kulturmiljö) samt en fungerande dagvattenlösning (som klarar 100-årsregn, enligt beslutad policy).

Till bakgrund av att byggnadshöjden och exploateringsgraden i nuvarande utförande är det som styr mot denna beskrivna utveckling bör detta avsnitt med fördel även ges utryck i planens syfte och plankarta för att säkerställa att dessa viktiga GGP efterlevs vid framtida exploatering för att åstadkomma en hållbar utveckling (även inkluderat kulturmiljö) och en gestaltad livsmiljö med stor attraktionskraft.

Synpunkter i övrigt

Ekosystemtjänster är sådana tjänster och nyttor som produceras av naturen. Exempelvis kan träd, buskar och annan grönska rena luft, minska buller, skydda mot översvämningar genom att ta upp vatten vid nederbörd, ge skugga och svalka vid värmeböljor samt bidra till en estetiskt tilltalande miljö. En ny detaljplan är en möjlighet för kommunen att bevara befintliga, och skapa nya, ekosystemtjänster för en god bebyggd miljö som är långsiktigt hållbar. Läs gärna mer på Boverkets hemsida: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/ekosystemtjanster/>

Länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter att tillföra planen.

Kommentarer

Kommunen kommer i antagandehandlingen att redogöra för en mer realistisk uppskattning av planområdets persontäthet som utgår från kommunens lokala näringsliv och lokala förutsättningar vad gäller kundunderlag. De antaganden som redovisas i detaljplanens riskutredning (2018) vad gäller antalet verksamheter som kan komma att etablera sig inom planområdet, har orimligt stora proportioner ur ett Mariestadsperspektiv. Ett exempel är den uppskattade brottaren för sällanköpshandel som enligt riskbedömningen är 16 625 i bruttoarea (bta). I Mariestad kommun finns ett antal verksamheter inom den näringslivskategorin. De tre största aktörernas lokaler är cirka 3 000 kvm stora. Enligt riskbedömningens uppskattning ska alltså mer än fem nya sällanköpshandlare etablera sig inom planområdet. Jämförs storleken på mindre aktörers lokaler som är cirka 1000 kvm, grundas riskbedömningen persontäthet på att mer än 15 nya verksamheter ska etableras inom planområdet. Scenariot är ytterst osannolikt och faller på sin egen orimlighet. En mer rimlig uppskattning är en ny etablering på cirka 3 000 bta. Det ger enligt riskbedömningen en persontäthet på 33 personer inom verksamhetskategorin sällanköpshandel

istället för 181 personer. Utöver den överskattade persontätheten har riskbedömningen genomfört en osäkerhetsanalys för samhällsriskerna för transporter av farligt gods på E20 (inkl. på- och avfartsramper) och Göteborgsvägen (s. 37). I osäkerhetsanalysen utökas antal transporter med farligt gods samt antal personer på plats inom planområdet med 25 %. Analysen visar att samhällsriskerna fortsatt är tolerabel trots den väsentliga höjningen av antal transporter och persontätheten. Kommunen kommer att vidareutveckla sin argumentation samt konsekvensbeskrivning i antagandehandlingens planbeskrivning.

Kommunen anser att upprättad riskbedömning med stor marginal tar höjd för förändrade riskscenarion där verksamhetens lokalisering vid ett genomförande av detaljplanen skiljer sig från riskbedömningens beräkning.

Kommunen har i dialog med Trafikverket utgått från den slutgiltiga avgränsningen av nya E20s vägområde samt vägkant för avgränsning av planområdet samt riskavstånd.

Kommunen anser att plankartan endast ska innehålla planbestämmelser som med stöd i 4 kap. PBL finns med i Boverkets allmänna råd. De upplysningar avseende skyfall och riskavstånd för drivmedelstation kommer att inarbetas i planbeskrivningen.

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2019-10-16) har följande noterats:

Delar av planen som bör förbättras

FASTIGHETSKONSKVENSBEKRIVNING SAKNAS

Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för den egna fastigheten. Av planbeskrivningen ska de konsekvenser som ett genomförande av detaljplanen medför för bland annat sakägare, andra berörda och miljön framgå. Med detta menas att det för i princip varje enskild fastighet bör redovisas vad detaljplanen innebär med avseende på bland annat huvudmannaskap, allmänhetens tillträde, kommande fastighetsbildning, utförande och deltagande i gemensamhetsanläggningar. (prop. 2009/10:170 s. 435)''

I det aktuella planförslaget finns beskrivningar i texten om de flesta åtgärder, men plangenomförandet och dess konsekvenser behöver beskrivas närmare för framförallt fastigheten Sylen 1. Förändringar i byggrätten är inte redovisade samt under kapitel "Fastighetskonsekvensbeskrivning" anges att kommunen äger marken inom planområdet vilket inte stämmer.

Kommentarer

Kommunen kommer att förtydliga fastighetskonsekvensanalysen samt uppdatera den felaktiga redovisningen av ägarförhållandena för Sylen 1.

Trafikverket

Ärende

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna gällande detaljplan för del av Leksberg 10:1 i Mariestads centralort, Mariestads kommun. Detaljplanens syfte är att möjliggöra för en flexibel markanvändning vad gäller användningsslag och placering av byggnader och anläggningar, samt att möjliggöra för detaljhandel, restaurang, drivmedelsförsäljning, kontor, tillfällig vistelse, tekniska anläggningar och parkering. Vidare syftar planen till att vidareutveckla och förlänga Haggårdens handelsområde söder ut mot E20, och att skapa en ny entré från söder till Mariestads tätort.

Statlig infrastruktur

Planområdet gränsar i söder mot E20 som är av riksintresse för kommunikation och ingår i det europeiska TEN-T-nätet för godstransporter. Vägen är dessutom funktionellt prioriterad för dagliga och långväga personresor, kollektivtrafik och godstransporter. E20 är också utpekad som primärväg för transporter av farligt gods. Trafikmängden uppmättes år 2018 till 10 019 fordon/årsmedeldygn, varav 2 093 tunga. Hastighetsbegränsningen på E20 är idag 80 km/h.

Trafikverket är även väghållare för trafikplats Haggården och Göteborgsvägen från E20 till cirkulationsplatsen vid Hammarsmedsgatan. Hastigheten här varierar mellan 70 och 50 km/h och trafikmängden på Göteborgsvägen uppmättes år 2018 till 9 139 fordon/dygn, varav 885 tunga.

Tidigare samråd

Trafikverket yttrade sig över detaljplanen under samrådsskedet (TRV 2019/54116 daterat 2019-05-21). Synpunkterna rörde hur E20 och övriga statliga vägar påverkas av detaljplanen gällande exempelvis dagvatten, trafikstring, anslutningar etc. En fortsatt dialog kring väghållningsfrågor och detaljplanens samspel med pågående vägplanearbete för ombyggnation av E20 har förts mellan Trafikverket och kommunen.

Trafikverkets synpunkter

Pågående E20-projekt

Två av de pågående etapperna av investeringsprojektet med syftet att bygga ut E20 till mötesfri landsväg förbi Mariestad inklusive ombyggnation av trafikplatser möts vid Tra-

fikplats Haggården. Innan vägplanerna för respektive etapp är antagna kan det inkomma synpunkter som medför att handlingarna justeras, vilket i sin tur kan påverka detaljplanen, något som också kommunen konstaterar detaljplanehandlingarna.

Utfartsförbud

För tydlighets skull bör utfartsförbud införas på plankartan mot lokalvägen som ska ha statlig väghållning (VÄG1). Utfartsförbudet ska gälla hela sträckan utom vid de kommunala gatornas anslutningar.

Väghållaransvar

Sedan samrådsskedet har sträckningen av den lokalväg som Trafikverket har för avsikt att bygga förändrats. Den skär nu tvärs genom planområdet i öst-västlig riktning med statligt väghållaransvar istället för att övergå till kommunal gata i nord-sydlig riktning som tidigare redovisats. Trafikverket anser att den nuvarande lösningen bättre går att kombinera med de krav på framkomlighet som ställs på det statliga vägnätet.

Rent formellt ligger den aktuella detaljplanen inom det nuvarande kommunala väghållningsområdet. Detta betyder att staten inte har rätt att varken bygga eller underhålla en ny väg. Eftersom den lokalväg som ska byggas av Trafikverket är nödvändig den dag E20 byggs om till motortrafikled så har Trafikverket för avsikt att i samband med vägplanen även samråda och föreslå för beslut att gränsen för det kommunala väghållningsområdet flyttas norrut. Lokalvägen hamnar då utanför detsamma.

Som en följd av ovanstående behöver även detaljplanen för XXXX justeras, så att statlig väghållning når ända fram till den befintliga cirkulationsplatsen.

Trafikalstring

De maximala trafikmängder som prognostiserats för området är väldigt höga, och skulle ifall de blir verklighet kräva en helt annan utformning av området. Kommunen menar att den faktiska trafikstringen sannolikt inte kommer att vara så stor. Ifall det ändå skulle visa sig uppstå kapacitetsproblem som påverkar de statliga vägarna i området, så är det kommunen som får finansiera eventuella ombyggnationer även av den statliga infrastrukturen.

I övrigt har Trafikverket inga ytterligare synpunkter på planförslaget.

Kommentarer

Kommunen har inte för avsikt att reglera utfartsförbud för VÄG1 enligt Trafikverkets synpunkter. Då planområdet inte är fullt utbyggt innebär en sådan reglering att fastighetsstorlekar samt placering av infarter blir låsta vilket kraftigt försämrar detaljplanens flexibilitet

och kommunens möjlighet att exploatera området.

Kommunen kommer att utöka planområdet för att även omfatta marken till och med Göteborgsrondellen. Marken kommer regleras som VÄG1 med statligt väghållaransvar.

Västtrafik

Yttrande detaljplan del av Leksberg 10:1

Västtrafik har tagit del av granskningshandlingen för det förslag till detaljplan som Mariestads kommun har upprättat för del av Leksberg 10:1. Mariestads kommuns diarienummer 2017/00203.

Området planeras för att besökare ska flytta med sig bilen runt mellan de olika handlarna och verksamheterna. Gång och cykelvägen planeras endast på en sida och i de allra flesta fall är det närmare till entréer från parkeringsplats än från gång- och cykelväg. Tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående, och barn i synnerhet, är mycket låg med det förslag som nu ligger.

På planillustrationen blir detta extra tydligt, där bilden domineras av över tusen parkeringsplatser, där varje verksamhet har sina egna parkeringsplatser och ingen samutnyttjning sker. Inget av detta stöder ett ökat hållbart resande – tvärtom!

Plankartan och planillustrationen visar ett område där i princip all förflyttning till och inom området kommer att ske med bil. Planbeskrivningen och visionsskisserna för området beskriver någonting helt annat.

Externa handelsetableringar i sig genererar en ökad biltrafik, men utformningen inom planområdet kan ge tydliga signaler om hur förflyttning inom området ändå kan ske, vilket i sin tur kan gynna det hållbara resandet till och från området också.

Det finns här goda förutsättningar att skapa ett attraktivt handels- och verksamhetsområde för människor, inte för bilar, men då krävs det att visionsskisserna får styra planeringen, inte den nu föreslagna plankartan och planillustrationen. En utformning av området där verksamheterna centreras runt ett torg eller liknande och där parkeringar är placerade på baksidan, ger en helt annan hållbar tillgänglighet till och inom området. I det här fallet kan parkeringar också utnyttjas samordnat och betydligt mer effektivt.

Eftersom plankartans beskrivning av markanvändningen styr vad som sen är möjligt att göra, så är det viktigt att förutsättningarna förändras i det här skedet.

Kommunen avser att möjliggöra för en framtida kollektivtrafiktrafikering genom dimensionering av gator och vändplatser. Så som området är planerat med gator och vägar i tre olika riktningar så är det inte möjligt att nå alla tre ben med kollektivtrafik. Om stadstrafiken skulle förlängas längre söderut än dagens linjenät, så skulle en vändmöjlighet eller cirkulationsplats behöva finnas i norra delen av planområdet, utmed den statliga vägen, mellan de kommunala gatorna. Det skulle för kollektivtrafiken, körlängdsmässigt, i stort motsvara vändning i dagens cirkulationsplats Göteborgsvägen/Storegårdsvägen. Det är viktigt att redan i detaljplaneskedet möjliggöra för en sådan lösning, för att skapa fysiska möjligheter att trafikera en liten bit in i området med kollektivtrafik. Det är dock viktigt att veta att satsningar på kollektivtrafik här kräver utökade resurser, vilket sannolikt kommer att kräva motsvarande besparingar på annat håll.

Västtrafik önskar vara delaktiga i det fortsatta arbetet.

Kommentarer

Planillustrationen redovisar omfattningen av markanvändning som planförslaget möjliggör. Enligt dom i mark- och miljööverdomstolen (MÖD, 2019-P 2962) ska paragrafen 4 kap. 33 § 2 st. PBL som anger att en planbeskrivning ska innehålla det illustrationsmaterial som behövs för att förstå planen, tolkas som att illustrationsmaterialet ska redovisa den maximala byggnationen som planen tillåter. Aktuell detaljplan är flexibel vad gäller markanvändningsslag, exploateringsgrad och byggnaders placering vilket möjliggör en omfattande byggnation. Kommunens inriktning för området är dock en annan vilket skriftligen redovisas i avsnittet Gestaltungsprinciper i planbeskrivningen. Då kommunen äger större delen av marken inom planområdet finns det goda möjligheter att på det sättet styra den framtida markanvändningen.

Vad gäller planområdets kollektivtrafikanslutning finns det ingen möjlighet att planera för en vändplats med anslutning till det statliga vägnätet i norra delen av planområdet.

Tekniska nämnden

Arbetsutskottets beslut

Tekniska nämnden har tagit del av granskningshandlingarna för detaljplan för del av Leksberg 10:1 och lämnar följande yttrande:

Verksamhet teknik anser att ytterligare hänsyn behöver tas till möjligheten att ansluta området väster om aktuell plan till kommunalt VA. Verksamheten anser att det inte är

tillräckligt redovisat i planhandlingarna hur planområdet samt område väster om planområdet ska kunna kopplas till befintligt VA-nät. Områden behöver avsättas för kommunala ledningsstråk, speciellt i området vid den tänkta trafikverksvägen samt från nämnda vägar till anslutningspunkt för dagvatten i östra delen av planområdet.

Kommentar

Kommunen har i planbeskrivningen förtydligat hur VA - planeringen för området ser ut. För en kommande anslutning till marken väster om planområdet kommer detta behöva utredas mer detaljerat.

Miljö- och byggnadsnämnden

Miljö- och byggnadsnämndens beslut

Miljö- och byggnadsnämnden beslutar att lämna nedanstående synpunkter:

Planbestämmelser:

Plankartan behöver vara tydlig för byggherren gällande placering av byggnad. Om reglering av placering inte framgår på plankartan kommer detta att behöva prövas i ett framtida bygglov. Vilket innebär att grannar kan behöva höras och det skapar onödig tidsåtgång för byggherren.

Därför behöver plankartan kompletteras med planbestämmelser gällande byggnaders placering genom ”prickmark” eller text. Exempelvis kan placering mot gata bli föremål för onödiga utredningar då det inte är reglerat.

Kommentar

Anledningen till planförslagets flexibilitet vad gäller byggnaders placering är för att möjliggöra olika typer av etableringen inom området. Kommunen ser att planområdet kommer att byggas ut stegvis, vilket innebär att vi idag inte vet vilka företag som i framtiden kommer att förlägga sin verksamhet inom där. Att reglera byggnaders placering kan potentiellt komma att omöjliggöra eller försvåra framtida etableringen.

Kommunen kommer därför inte att gå Miljö- och byggnadsnämnden till mötes och reglera byggnaders placering.

Räddningstjänsten Östra Skaraborg

(Svaranden inkom med ett yttrande 2019-11-19. Detta kompletterades 2019-12-16.)

Yttrande 2019-11-19

Räddningstjänsten avger följande yttrande i aktuellt ärende:

– Räddningstjänsten har inget att erinra i aktuellt ärende.

Yttrande 2019-12-16

Räddningstjänsten kompletterar tidigare yttrande i samma ärende, dnr. 2019-001205 och daterat 2019-11-19 med nedanstående yttrande:

– På aktuell fastighet finns idag en fordonstankstation för vätgas. Aktuell tankstation avses kompletteras med produktionsanläggning för vätgas och tillståndsärende för detta hanteras just nu av Räddningstjänsten Östra Skaraborg. Anläggningen ger upphov till skyddsavstånd till annan verksamhet, vägar, med mera för att utgöra en acceptabel risk för omgivningen. Dessa avståndskrav, som beskrivs i anläggningens riskutredning, innebär begränsningar för annan verksamhet som planeras och uppförs inom fastigheten eller inom närliggande område.

Det behöver framgå i detaljplanen att eventuella tillkommande verksamheter eller byggnader ska anpassas efter de avståndskrav som gäller för anläggningen. Kan inte avståndskraven upprätthållas måste åtgärder för att uppnås en motsvarande säkerhet vidtas. Vilka dessa åtgärder är kan vara beskrivit i anläggningens riskutredning och för de fall det inte är det behöver en ny riskutredning för den nya verksamheten tas fram.

Kommentarer

Riskutredningen för väggasstationen är under framtagande. Kommunen kommer i planbeskrivningen att informera om att i det nya tillståndsbeslutet kommer finnas krav på skyddsavstånd till, eller skyddsåtgärder på, omkringliggande verksamheter. Frågan kommer att hanteras i kommande bygglovsärenden.

Vänerenergi

Det finns planer för fjärrvärmeledningar i området om kundunderlag kommer att finnas.

Kommentarer

Noterat.

Följande svarande har inget att erinra:

- Vattenfall

Följande förändringar kommer att genomföras med anledning av inkomna yttranden och annan information:

- Planbeskrivning. Ett stycke om hur resultatet i riskbedömningen för transporter farligt gods ska anpassas till förutsättningarna för kommunens lokala arbetsmarknad har arbetats in i planbeskrivningen.
- Plankarta. Kommunen utgått från trafikverkets slutgiltiga besked för avgränsnings av vägområdet och vägkantens slutgiltiga läge och redovisade skyddsavstånd utgår i från dessa.
- Planbeskrivning. Kommunen upplyser om att riskavstånd till drivmedelstation samt risken för översvämning till följd av skyfall särskilt ska beaktas i bygglovsskedet.
- Planbeskrivning. Kommunen har inarbetat en fastighetskonsekvensanalys i planbeskrivningen.
- Plankarta. Kommunen har utökat planområdet till att även omfatta marken till och med Göteborgsrondellen. Marken är reglerad med statligt väghållningsansvar.
- Planbeskrivning. Kommunen har förtydligat planförslagets inriktning i VA- planering- en samt hantering av dagvatten.
- Planbeskrivning. Kommunen kommer att informera om det pågående tillståndsärendet för vätgasstationen samt de skyddsavstånd alternativt krav på skyddsåtgärder som kommer att beslutas.



MARIESTAD