



---

Detaljplan för  
**Del av Strömstad 3:16 m.fl.**  
**(nytt polishus)**  
Strömstads kommun

---

Ärende: MBN-2021-2295

---

## Granskningsutlåtande

### Hur granskning har bedrivits

Planhandlingarna har varit utsända för granskning den 2 juni till den 30 juni 2023. Under granskningstiden har handlingarna även funnits tillgängliga på kommuncenter i Strömstads stadshus och på kommunens webbsida

### Justeringar av förslaget inför antagande

Inkomna synpunkter under granskningstiden föranleder inga väsentliga ändringar av förslaget. Utbredningen av planområdet ska justeras för att tillgodose Trafikverkets synpunkter.

---

### Inkomna synpunkter

Inkomna synpunkter återges i sin helhet eller sammanfattas och kommenteras. Beslutande politiker har tillgång till samtliga inkomna synpunkter i sin helhet.

#### Statliga myndigheter

|                                       |                        |
|---------------------------------------|------------------------|
| 1. Länsstyrelsen                      | Inkommit<br>2023-06-29 |
| 2. Lantmäteriet                       | 2023-06-13             |
| 3. Statens Geotekniska Institut – SGI | 2023-06-22             |
| 4. Trafikverket                       | 2023-06-22             |
| 5. Polismyndigheten                   | 2023-06-29             |

#### Företag, föreningar och organisationer

|            |            |
|------------|------------|
| 6. Ellevio | 2023-06-30 |
|------------|------------|

#### Sakägare

|                                                |            |
|------------------------------------------------|------------|
| 7. Strömstadslökalen (ägare av Strömstad 3:16) | 2023-06-30 |
|------------------------------------------------|------------|

### Sammanfattning

Inkomna synpunkter berör huvudsakligen plantekniska frågor som inte kräver större justeringar av förslaget. Trafikverket har framfört ett flertal synpunkter och önskemål som delvis kan tillgodoses.

Kommentarer med ställningstaganden och bemötande av inkomna synpunkter redovisas i blå ruta efter varje yttrande.

## 1. Länsstyrelsen

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

### Geoteknik och bergteknik

Det framgår att utformningen av permanenta slänter och dammar är en förutsättning för att uppnå en tillfredsställande stabilitet. SGI ställer frågan om utformningen av permanenta slänter och dammar är tillräckligt säkerställd i planhandlingen? Länsstyrelsen förutsätter att kommunen tillsammans med geotekniker hanterar ett säkerställande på ett plantekniskt godtagbart sätt, så att skyddsåtgärder kan utföras och restriktioner efterföljas, inför planens antagande.

SGI rekommenderar att innehållet i ”svar till SGI” samt bilagor inarbetas i geotekniskt PM för att informationen inte ska tappas bort i de olika planskedena.

Vidare behöver handlingen förtydligas angående bergstabiliteten och om den bedömning som gjorts också avser den långsiktiga stabiliteten av slänten. Krävs det regelbundna besiktningar och underhåll för att slänterna ska vara stabila under bebyggelsens förväntade livslängd? Ansvar för besiktningar och underhåll bör i så fall förtydligas.

Trafikverket påtalar att den tillkommande bebyggelsen inte får medföra sättningar, stabilitetsförändringar eller liknande som kan komma att påverka väganläggningen negativt. Trafikverket anser därför att sökande ska inkomma med ett kompletterande underlag som redovisar planerade markarbeten, förslagsvis på en ritning som visar var ev. schakt och fyllnad ska utföras och till vilka nivåer.

Kommentarer: En planbestämmelse som reglerar släntlutningar och slänters nivåskillnader ska läggas till i planförslaget.

Den geotekniska utredningen ska revideras för att tillgodose SGI:s synpunkter. Det material som Trafikverket efterfrågar är inte en del av planprocessen och redovisas vid genomförandet av detaljplanen när mer detaljerade undersökningar tas fram.

### Skyfall

Kommunen har förtydligat planbeskrivningen avseende konsekvenserna vid ett skyfall, det är bra att man utgått ifrån ett 200-årsregn. Kommunen skriver att en genomtänkt höjdsättning av området krävs i det fortsatta arbetet, för att undvika skador på byggnader och möjliggöra uttryckning. Man har även infört planbestämmelser om lägsta golvnivå för byggnaderna för att undvika skador på byggnader samt möjliggöra uttryckning, vilket är positivt. Länsstyrelsen noterar att det anges i planbeskrivningen på sid. 16 att en bestämmelse införts om att färdigt golv får anläggas på en nivå av som lägst +12,1 meter över angivet nollplan. På plankartan anges dock +12,5 meter över angivet nollplan.

I skyfallsutredningen beskrivs också att avrinningsvägens lutning ner till recipienten är god, vilket gör att inget vatten blir stående på vägarna utan kan rinna vidare nedströms. Därmed förväntas inte framkomligheten för utryckningsfordonen till och från fastigheten påverkas negativt vid kraftiga regnhändelser, vilket är en viktig förutsättning för planområdet. Länsstyrelsen anser att kommunen hanterat synpunkterna från samrådet på ett godtagbart sätt.

Kommentarer: Korrekt höjd för lägsta tillåtna höjd för färdigt golv är +12,5 meter över angivet nollplan. Höjden i planbeskrivningen ska rättas.

### Farligt gods

Kommunen har beskrivit riskerna vid en eventuell olycka för transporter med farligt gods. Det konstateras att antalet transporter förbi planområdet är få och i huvudsak transporteras brandfarliga vätskor till drivmedelsstationer längre in i området. Ett bebyggelsefritt avstånd på 25 m har införts, vilket är bra, vägen har även ett befintligt dike vilket fungerar som avskärande åtgärd och hindrar brandfarlig vätska att rinna in mot området. Förslag ges även på montering av vägräcke för att skydda infartsvägen mot

avåkande fordon. Ett resonemang förs också om verksamheternas möjlighet till insats vid en olycka med farligt gods intill planområdet.

Trafikverket uppmärksammar att eventuella skydds/riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras inom vägområdet eller på Trafikverkets fastighet.

Länsstyrelsen anser att kommunen har hanterat riskerna kopplat till olyckor med farligt gods på ett godtagbart sätt.

Kommentarer: Länsstyrelsens bedömning noteras. Eftersom inget skyddsräcke föreslås att utföras i nuläget aktualiseras inte frågan om räcket placering. Kommunens bedömning är dock att räcket troligen får bäst effekt i väkant och anser att det är rimligt att Trafikverket deltar i arbetet med eventuella säkerhetshöjande åtgärder i området i framtiden.

#### Buller

Kommunen har fört ett resonemang kring bullerstörningar. Planförslaget bedöms inte medföra någon märkbar påverkan på trafikbullernivåerna i området eller påverkan av buller från uttryckningsfordon. Länsstyrelsen instämmer i kommunens resonemang.

Kommentarer: Bedömningen noteras.

#### Trafikverket

Trafikverket noterar att plangränsen mot väg 176 har ändrats sedan samrådshandlingarna och i granskningshandlingen har kvarteretsmark placerats närmare väg 176. Trafikverket anser att plangränsen/gränsen för kvarteretsmark ska ändras tillbaka till läget för samrådshandlingen (minst 6 meter från dikesbotten). I andra hand flyttas till minst 2 meter från botten av Trafikverkets dike för att möjliggöra underhåll av dike och få väl rensad dikesbotten.

Av illustrationskartan framgår att en gång- och cykelväg planeras i sydöstra kanten av detaljplanen vars slänter uppges överlappa Trafikverkets vägs slänt. En sådan utbyggnad av gång- och cykelväg är inte möjlig då hela Trafikverkets vägs slänt inklusive minst 2 meter ska lämnas fritt från alla typer av åtgärder.

Den planerade nöutfarten och anslutningen till väg 176 behöver godkännas av Trafikverket. Innan Trafikverket kan godkänna anslutningen behöver kommunen redovisa mer ingående vad som är tänkt och inkomma med komplettering angående hur anslutningen ska utformas och vad det har för påverkan på statliga väganordningar.

Ett kompletterande underlag efterfrågas av Trafikverket som tydligt redovisar hur dagvattnet ska hanteras och fördröjas inom planen. Länsstyrelsen hänvisar i sin helhet till Trafikverkets yttrande daterat 2023-06-22 för mer detaljerad information. Trafikverket emotser fortsatt deltagande i ärendet. Kommunen bör därmed kontakta Trafikverket för en avstämning av Trafikverkets synpunkter inför ett antagande av detaljplanen.

Kommentarer: Generellt anser kommunen att de verksamheter som är avsedda att finnas i området – polis, ambulans och räddningstjänst – är samhällsviktiga funktioner och att den bästa helhetsutformningen behöver väljas sett till både väg och verksamheter. Detta innebär att det inte alltid är möjligt att hålla fast vid alla krav om det tillgängliga utrymmet är begränsat.

Kommunen upplever att Trafikverkets krav huvudsakligen aktualiseras längre fram vid detaljplanens genomförande och inte kan eller bör styras av detaljplanen. Gränsen för diket ska justeras så att åtminstone Trafikverkets krav på två meters dikesslänt tillgodoses. För ett mer utförligt svar se kommentaren till Trafikverkets yttrande.

### Planbestämmelser

Det är bra om kommunen ser över planbestämmelserna angående egenskapsbestämmelser för kvartersmark så att beteckningarna/bestämmelserna på plankartan är rätt placerade inom respektive avgränsningsområde som berör egenskapsgräns, sekundär egenskapsgräns och användningsgräns. Det kan även vara bra att förtydliga detta i planbeskrivningen under rubriken motiv till detaljplanens regleringar. Se även Lantmäteriets synpunkter i yttrande daterat 2023-06-09.

Kommentarer: Plankartans bestämmelser ska ses över för att säkerställa att de får avsedd effekt.

### Artskydd

Länsstyrelsen noterar att kommunen avser att anmäla om ett samråd med tanke på artskyddslagstiftningen för flytt av hasselnokarnas övervintringslokal inom området. Prövningen hos Länsstyrelsen får slutligt avgöra om flytt av hasselnokarnas övervintringslokal är möjligt eller inte. Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen så snart som möjligt, när man kan visa på hur man avser bygga perimeterskyddet som påverkar hasselnokarnas övervintringslokal, anmäler om samråd till Länsstyrelsen. Det är fördelaktigt om prövningen sker innan planen antas. Detta med tanke på att en prövning kan innebära ett förbud som påverkar om planen kan antas eller inte.

I övrigt har kommunen tydligt redovisat hur man tar hänsyn till de naturvärden som blir berörda både inom och utanför detaljplaneområdet. Utifrån underlaget har Länsstyrelsen inga ytterligare synpunkter angående naturmiljön. Länsstyrelsen ser särskilt positivt på att kommunen har upprättat en skötselplan för sandödlor och hasselnokar inom delar av Strömstads kommun.

I övrigt framgår av planbeskrivningen på sid. 50 att i den bakre delen av planområdet införs ett område med allmän platsmark, natur, vilket är felaktigt. Detta verkar vara kvarstående text sedan samrådet.

Kommentar: Kommunen ska informera exploatören om behovet av att anmäla om samråd till Länsstyrelsen. Texten i planbeskrivningen ska rättas.

## **2. Lantmäteriet**

### Markreservat för gemensambetsanläggning

Lantmäteriet gör tolkningen att g1 gäller inom hela UC1 förutom inom det orangemarkerade området i utklippet ovan eftersom bestämmelsen avgränsas genom egenskapsgräns och användningsgräns. Bestämmelsen stoppas alltså inte vid enbart sekundär egenskapsgräns.

Markreservat för gemensambetsanläggningar innebär att man inte får hindra att ytorna upplåts för det gemensamma ändamålet, det vill säga, det strider mot plan att bevilja bygglov för byggnader eller anläggningar som skulle hindra att gemensambetsanläggning bildas inom ytorna. Rådande utformning skulle alltså avsevärt försvåra (om inte omöjliggöra) bygglovsprövningen för ny polisstation.

Kommunen bör se över och avgränsa bestämmelsen så att inte mer tas i anspråk än vad som faktiskt behövs för att uppfylla bestämmelsens syfte.

### Genomförandetid

Information om genomförandetid saknas i plankartan. Lantmäteriet rekommenderar att genomförandetid redovisas längst ner bland planbestämmelserna på plankartan med rubriken "Genomförandetid" på samma rubriknivå (det vill säga har samma utseende) som till exempel rubriken "Egenskapsbestämmelser för kvartersmark".

Genom att rätt rubriknivå på rubriken används, framgår det att genomförandetid inte är en egenskapsbestämmelse.

### Illustrationsgräns

LM hittar ingen illustrationsgräns i plankartan. Om så är fallet, att illustrationsgräns saknas, bör den tas bort under Planbestämmelser.

Övriga frågor

En upprepning av ordet "förrän" vid bestämmelsen a1.

Kommentar: Plankartans bestämmelser ska ses över för att säkerställa att de får avsedd effekt. Plankartan och planbeskrivningen ska rättas för att justera de brister som Lantmäteriet påpekar.

### 3. SGI – Statens geotekniska institut

Geoteknik

I "Svar SGI 2022-10-06" framgår att utformningen av permanenta slänter och dammar är en förutsättning för att uppnå en tillfredsställande stabilitet. SGI vill ställa frågan om utformningen av permanenta slänter och dammar är tillräckligt säkerställd i planhandlingen.

SGI rekommenderar att innehållet i "Svar till SGI" inarbetas i geotekniskt PM för att informationen inte ska tappas bort i de olika planskedena.

Bergteknik

SGI ser att handlingarna har förtydligats med avseende på bergstabiliteten och skyddsåtgärder. I "Svar SGI 2022-10-06" anges att "efter skrotning är vår bedömning att ingen ytterligare åtgärd erfordras". Vi anser att handlingen behöver förtydligas med om denna bedömning också avser den långsiktiga stabiliteten av slänten. Krävs det regelbundna besiktningar och underhåll för att slänterna ska vara stabila under bebyggelsens förväntade livslängd? Ansvar för besiktningar och underhåll bör i så fall förtydligas.

Kommentar: Den geotekniska utredningen ska revideras för att tillgodose SGI:s synpunkter. En bestämmelse som säkerställer den släntutformning som anges i utredningen ska läggas till som en bestämmelse på plankartan.

### 4. Trafikverket

Avstånd till väg

Säkerhetszonen längs väg 176 utmed aktuell fastighet är minst 7 meter från väggkant. Säkerhetszonen är det område utanför körbanan som av trafiksäkerhetsskäl ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål.

Trafikverkets vägområde är det område som behövs för drift och underhåll av väganläggningen, och ska lämnas helt fritt från alla typer av åtgärder. Det utgörs av hela väganläggningen med körbana och tillhörande sidoområde med dike, dikeskrön inklusive en mindre remsa utanför dikeskrön på båda sidor om körbanan. På aktuell plats uppgår vägområdet till ca 10 meter från väggkant.

Trafikverket noterar att plangränsen mot väg 176 har ändrats sedan samrådshandlingarna och nu i granskningshandlingen har kvartersmark placerats närmare väg 176. Trafikverket ställer sig frågande till varför gränsen har ändrats och anser att plangränsen/gränsen för kvartersmark ska ändras tillbaka till läget för samrådshandlingen (minst 6 meter från dikesbotten). I andra hand flyttas till minst 2 meter från botten av Trafikverkets dike för att möjliggöra underhåll av dike och få väl rensad dikesbotten.

Av illustrationskartan framgår att en gång- och cykelväg planeras i sydöstra kanten av detaljplanen vars slänter uppges överlappa Trafikverkets vägslänt. En sådan utbyggnad av gång- och cykelväg är inte möjlig då hela Trafikverkets vägslänt inklusive minst 2 meter som redogjorts för ovan ska lämnas fritt från alla typer av åtgärder.

Kommentar: Gränsen för planområdets kvartersmark har placerats i ett försök att definiera en övergång från vägområde till ianspråktagen mark som idag är otydlig. Inom delar av området saknar Trafikverkets dike för närvarande bakslänt. Den fysiska utformningen av planförslaget har inte ändrats från samrådet.

Gränsen för kvartersmark ska justeras för att tillgodose Trafikverkets önskemål. Gångvägen behöver dock placeras i området där väg diket övergår till enskild mark på grund av rådande höjdskillnader. Gångvägen ska i detta område placeras som närmast två meter från dikesbotten. Kommunen ska i exploateringsavtalet säkerställa att exploatören samordnar utförandet av gångvägen med Trafikverket.

### Vägenslutning

Av illustrationskartan och planbeskrivningen framgår att en nödutfart för polisen planeras i östra hörnet av planområdet. För att en utfart ska kunna bli till med stöd av detaljplan behöver utfarten planläggas som väg ända fram till asfaltskanten av den statliga vägen. Anslutningen måste också vara tydlig i plankartan vad gäller placering och därmed behöver det finnas utfartsförbud på övrig sträcka.

Anslutningen ska uppfylla minst kraven för korsningstyp A3 i VGU (Vägars och gators utformning), får endast användas som utfart i nödfall (ej infart) och måste vara utrustad med bom för att undvika obehörig trafik.

Trafikverket har vägvisning inför cirkulationen precis där nödutfarten planeras. En eventuell utfart får inte ha skydd sikt eller sådant fysiskt hinder.

Innan Trafikverket godkänner anslutningen behöver kommunen redovisa mer ingående vad som är tänkt och inkomma med komplettering angående hur anslutningen ska utformas och vad det har för påverkan på statliga väganordningar.

Kommentar: Utformningen av nödutfarten är oförändrad från samrådsförslaget. Trafikverket har yttrat sig över detta förslag utan erinran. Att ändra förslaget avsevärt efter granskning är inte möjligt utan att behöva backa i processen. Kommunen har i och med detta inte möjlighet att helt och hållet tillgodose Trafikverkets önskemål om reglering av utfarten. Delar av Trafikverkets önskemål, t.ex. avseende bom eller vilken trafik som får använda utfarten, går inte heller att reglera med planbestämmelser.

De önskemål som Trafikverket framför om redovisning av hur anslutningen ska utformas och vilka statliga anordningar (skyltar och dylikt) som påverkas kan besvaras först i projekteringen och utförandet av den nya anslutningen. Kommunen ska i exploateringsavtalet säkerställa att exploatören ska redovisa och samordna utförandet av anslutningen med Trafikverket.

### Dagvatten

Dagvatten ska hanteras inom detaljplanens gränser och dagvattenmagasinet (torrdammen) som planeras får inte belasta eller riskera att skada den statliga infrastrukturen. Trafikverkets diken, trummor och andra anläggningar är enbart till för vägens avvattnings, och Trafikverket tar normalt sett inte emot vatten från andra verksamheter. Inget tillkommande vatten får tillföras Trafikverkets vägdike jämfört med befintliga förhållanden.

Planhandlingarna uppger att dagvattenmagasinet är dimensionerat för ett 20-års regn vilket är lite för lite för att ta hänsyn till skyfall och eventuella översvämningar. Det bör vara dimensionerat för ett scenario med 50-årsregn.

Gång- och cykelvägen som planeras i sydöstra kanten av planen måste utformas med avrinning in mot planområdet för att inte belasta Trafikverkets dike.

Av ovanstående skäl behöver kommunen inkomma med ett kompletterande underlag som tydligt redovisar hur dagvattnet ska hanteras och fördröjas på inom planen.

Kommentar: Skyfallshanteringen i detaljplanen är dimensionerad för ett 200-årsregn. Torrdammen är inte avsedd att hantera skyfallsvatten utan hanterar enbart normalvatten (20-årsregn). Med den dagvattenlösning som föreslås i detaljplanen minskar belastningen på Trafikverkets dike avsevärt.

På grund av höjdskillnaderna i området är det inte möjligt att avvatta gångvägen mot planområdet. De vattenmängder som avleds från denna är dock väldigt små. Allt vatten som avleds till Trafikverkets vägdike avvattnas i sin tur till kommunens dagvattenledning som också avleder allt övrigt vatten från planområdet. Att strikt dela upp vattnet är i och med det inte meningsfullt eftersom det avleds i samma ledning från planområdet.

### Geoteknik

Den tillkommande bebyggelsen får inte medföra sättningar, stabilitetsförändringar eller liknande som kan komma att påverka väganläggningen negativt. Trafikverket anser att sökande ska inkomma med ett kompletterande underlag som redovisar planerade markarbeten, förslagsvis på en ritning som visar var ev. schakt och fyllnad ska utföras och till vilka nivåer.

Kommentar: Material som redovisar planerade markarbeten ska vid behov redovisas för Trafikverket under detaljplanens genomförande. I övrigt är detaljplanens bestämmelser om geoteknik tillräckliga för att säkerställa att väganläggningen inte påverkas negativt.

### Farligt gods

Trafikverket vill framhålla att väg 176 är sekundär transportled för farligt gods. Hänsyn till farligt gods ska beaktas för exploatering enligt de rekommendationer berörd länsstyrelse anger från vägen. Trafikverket vill uppmärksamma att eventuella skydds/riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras inom vägområdet eller på Trafikverkets fastighet. Trafikverket hänvisar i övrigt till Länsstyrelsens bedömning.

Kommentar: Kommunen föreslår inte att något räcke längs väg 176 utförs i nuläget. Vagräcket är ett exempel på hur riskerna i området kan minskas i framtiden om det behövs.

För att räcket/skyddet ska få den bästa effekten bör det troligen placeras i gräns mot vägen. Kommunen förutsätter att Trafikverket är delaktiga i denna process om frågan blir aktuell i framtiden.

## **5. Polismyndigheten**

I granskningshandlingen på sidan 31 av 60 står under rubriken tidsplan att granskning skall ske i juni 2022. Troligtvis en felskrivning då korrekt tid för granskning torde vara juni 2023.

På sidan 37 i granskningshandlingen under rubriken mellankommunala in-tressen står det uppräknat de polisstationer som finns i polisområdet. Här saknas bland de större stationerna, Vänersborg och Åmål.

LPO Västra Fyrbodal ställer sig positiv till den förslagna detaljplanen, och har inga övriga invändningar.

Kommentar: Informationen noteras.

## **6. Ellevio**

Ingen erinran.

Kommentar: Informationen noteras.

## **7. Strömstadlokaler (ägare av Strömstad 3:16)**

1. Den i förslaget angivna byggnadshöjden är för låg, den rymmer knappt befintlig byggnad. Vi föreslår en ökning med 3 meter för framtida utvecklingsmöjlighet.
2. Strömstadlokaler ser problem med den i förslaget utlagda prickmarken mellan blivande Polisstation och Räddningsstation, främst i östra delen. Det finns ett intresse av att kunna placera en carport för lastväxlarflak på den platsen.
3. Strömstadlokaler ser fortsatt behovet (har framförts tidigare) av att öka byggrätten på framsidan av byggnaden, en bredd på mellan 10 och 12 meter skulle ge större framtida flexibilitet.
4. Byggrätten (ca 10 meter) i räddningsstations västra gavel bedöms väl tillgodose framtida utvecklingsmöjligheter. Till planen hörande illustration visar på en betydligt smalare byggbar yta. Den byggbara ytan bör inte vara mindre än 6 meter, detta för att ha möjlighet att få in en port till.
5. Verksamhetens möjlighet för nyttjande av befintlig radiomast är viktig, dess rättigheter redovisas inte, vare sig under byggskedet eller i det långsiktiga perspektivet. Behov av ett U-område? (min tanke avser ledningsdragningen under befintlig samt blivande in- och utfartsväg)

Kommentar: Prickmark och höjder ska justeras enligt Strömstadslokalers önskemål. Illustrationskartan och det avsedda genomförandet ska ses över för att undersöka hur mycket mark som kan frigöras utmed byggnadens västra gavel.

Enligt den avsedda fastighetsbildningen ska Strömstadslokaler fortsatt äga marken där radiomastens kabel är förlagd. Ett u-område bedöms i och med detta inte vara nödvändigt.

Denna handling har hanterats digitalt och saknar därför underskrift.

Miljö- och byggförvaltningen  
2023-07-05

**Jimmy Magnusson**  
Planeringsarkitekt