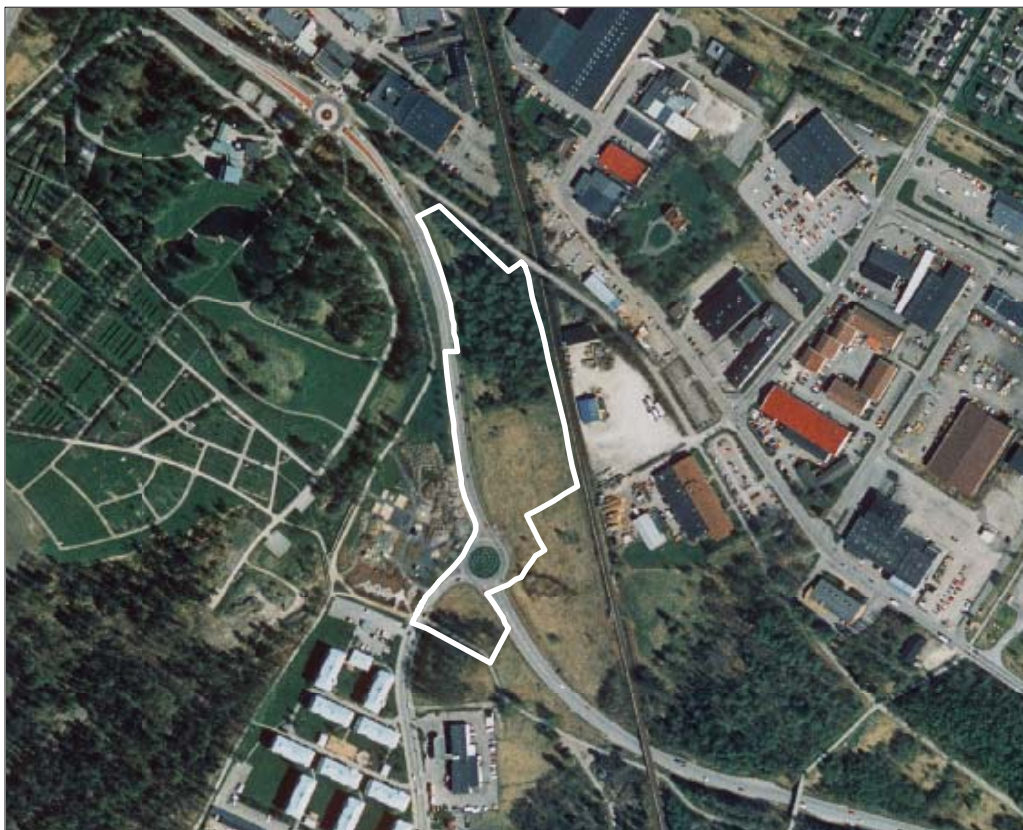




Trollhättan

Detaljplan för del av
KV RONDELLEN MM
Kronogården i Trollhättans kommun



01I ANTAGANDEHANDLING

Tillhör Byggnads- och Trafiknämndens
beslut 2003-05-21 § 151; betygar:

Per-Gunnar Modigh
ordförande

ANTAGEN AV BTN 2003-05-21

LAGA KRAFT 2003-06-18

GF KONSULT AB
Upprättad i februari 2003

Stadsbyggnadsförvaltningen
STADSARKITEKTKONTORET

Antagandehandling

Detaljplan för del av

KV RONDELLEN MM

Kronogården, Trollhättans kommun

PLANBESKRIVNING

GF Konsult AB

Ref: 906 001

HANDLINGAR

Detaljplanen består av:

- plankarta i skala 1:1000 med tillhörande bestämmelser

Planhandlingarna består i övrigt av:

- planbeskrivning med illustration (denna handling)
- genomförandebeskrivning
- samrådsredogörelse
- utlåtande efter utställning

Övriga handlingar i ärendet är

- grundkarta
- fastighetsförteckning
- riskanalys

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Det aktuella området är idag planlagt för småindustri. Syftet med att upprätta en ny detaljplan är att även möjliggöra för handel inom kvarteret.

PLANDATA

Planområdet ligger öster om Trollhättans centrum, ca 1,5 km från Drottningtorget, inom den obebyggda fastigheten Kronogården 3:1. Det innefattar i väster del av Gärdhemsvägen och gränsar i öster till stambanan Göteborg – Karlstad. Planområdet areal är ca 3 ha. Fastighetsförhållandena framgår av fastighetsförteckningen.

BAKGRUND

LIDL, som är ett av Europas ledande livsmedelsdetalj företag, håller på att etablera butiker på flera platser i landet. Den aktuella fastigheten uppfyller de krav som företaget ställer vid val av plats för verksamheten och företaget har därför lämnat in en förhandsförfrågan till kommunen. Gällande detaljplan för fastigheten anger industriändamål, vilket inte innefattar handel. Samhällsbyggnadsnämnden har beslutat att LIDL får upprätta förslag till ny detaljplan för kvarteret Rondellen mm med inriktningen att även handel kan tillåtas inom kvarteret.

AVVÄGNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN

Den aktuella detaljplanen är förenlig med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser enligt Miljöbalken.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

I *Översiktsplan för Trollhättans tätort*, antagen av kommunfullmäktige 1995-11-20, anges målsättning och rekommendationer för arbetsområde Håjum, västra. För planområdets del nämns följande:

- Områdets karaktär av småindustriområde bibehålls och förstärks.
- Riskhänsyn skall beaktas invid Gärdhemsvägen och järnvägen.
- Vegetation bör bevaras intakt för att med tiden erhålla förbättrad skyddsverkan.
- Området bör få planbestämmelsen att endast företag i grupp 3 eller 4 enligt "Plats för arbete" får nyetablera verksamhet här.

Detaljplaner

Planområdet överrensstämmer i sin avgränsning med norra delen av *detaljplan för kv Rondellen* antagen 94-05-30. Planen anger ej störande småindustri som markanvändning. Gräns för byggrätt redovisas 35 m från järnvägsspåret. Genomförandetiden gick ut 31 december år 2000.

Området sydväst om rondellen ingår idag som parkmark i *stadsplan för Kronogården*, fastställd 64-08-06.

I öster gränsar planområdet till *detaljplan för järnvägen so om Stationsområdet* antagen 00-08-30. Denna detaljplan ger möjlighet till en utbyggnad av dubbelspår på stambanan Göteborg – Karlstad. En utbyggnad enligt planen innebär också att de nya spåren flyttas mellan en till tre meter längre österut.

Program

Enligt PBL skall en detaljplan grundas på ett program som anger utgångspunkter och mål för planen, om det inte är onödigt.

Förändringarna i föreliggande förslag till detaljplan i förhållande till nu gällande plan bedöms vara av sådan art att ett särskilt program för planarbetet inte erfordras. De frågeställningar som planen behandlar bedöms kunna prövas direkt genom upprättande av ny detaljplan.

Samråd

Med anledning av de synpunkter som framkommit under samrådet har bl a planområdet minskats och omfattar nu endast den norra delen av kvarteret. Övriga ändringar framgår av samrådsredogörelsen.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Planområdet är bara svagt kuperat och består till största delen av ängsmark. Den norra delen av planområdet består av skogsmark med blandad vegetation. Trädbeståndet utanför kvartersmark i den norra delen av området skall bevaras inom allmän plats (natur). I sydvästra hörnet av planområdet väster om Gärdhemsvägen finns en träddunge. Här föreslås två nya gång- och cykelvägslänkar till Nergårdsstigen, se rubrik *Gång- och cykeltrafik*.

Geotekniska förhållanden

Geoteknisk undersökning av Gärdhemsvägen har gjorts av Allmänna Ingenjörbyrå 1973-02-01. Geoteknisk undersökning inom föreslagen kvartersmark har gjorts av Geo-Väst AB 1993-10-14.

Undersökningen inom kvartersmarken har visat att grunden under 1-2 m fyllnadsjord utgörs längst ner i söder av 5-12 m halvfast lera på fast friktionsjord. I den centrala delen förekommer ca 2 m lera under fyllningen. I den norra delen förekommer bara tunna lerskikt under fyllningen. Förekommande friktionslager uppgår till mellan ca 2-15 m.

Lätta sättningskänsliga byggnader kan grundläggas inom hela området efter det att befintlig fyllnadsjord bytts ut mot packningsbar friktionsjord (grus, sprängsten). Tyngre sättningskänsliga byggnader kan grundläggas i naturlig jord eller på packad kontrollerad fyllning i områdets centrala och norra delar. Gemensamt för hela området gäller att befintlig otjänlig fyllning skall schaktas bort och ersättas med packningsbar jord under planerade byggnader.

Stabiliteten inom området är tillfredställande. Ingen risk för ras eller skred föreligger.

Radonhalten är låg och marken klassas som lågradonmark

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns i området.

Bebyggelseområdet

Planområdet föreslås kunna inrymma handel och småindustri (HJ₁).

Den aktuella planen medger att en markareal om ca 1,4 hektar upplåts för ovan nämnda verksamheter. Detaljplanen medger att området delas in i flera tomter. Inom kvarteret får varje tomt bebyggas till en tredjedel. Planen anger en skyddszon om 35 m från järnvägen som inte får bebyggas, se vidare under rubrik Rishänsyn.

Med tanke på det öppna läget nära rondellen och Gärdhemsvägen är det angeläget att byggnaderna formas med omsorg. Byggnadshöjden får vara högst 6,5 m. Skyltar och Ljusanordningar och liknande får inte utformas så att de kan inverka menligt på trafiksäkerheten.

Tomternas utformning och skötsel är viktiga för ett gott helhetsintryck av området.

Detaljplanen illustrerar ett förslag där hela kvarteret nyttjas för livsmedelshandel med en butik i ett plan om drygt 2000 m². Byggnaden är disponerad så att ingången ligger åt väster, från järnvägen. Närmast järnvägen placeras lager och personalutrymmen.

Om kvarteret används för småindustriändamål förutsätts anläggningar som endast i mindre omfattning påverkar omgivningen (anläggningar med skyddsavstånd mellan 50 – 200 m till bostäder i ”Bättre plats för arbete”, Boverket Allmänna råd 1995:5). Bestämmelse om att verksamheter inte får vara störande för omgivningen har införts.

Detaljplan

för del av

KV RONDELLEN MM.

ILLUSTRATION

TRÄBESTÅND
SOM SPARAS

BEFINTLIGA
TRÄD

GODSMOTTAGNING

LIDLIS BUTIK

PARKERING

Stambanan

Östeborg - Karlstad

Klockareparken

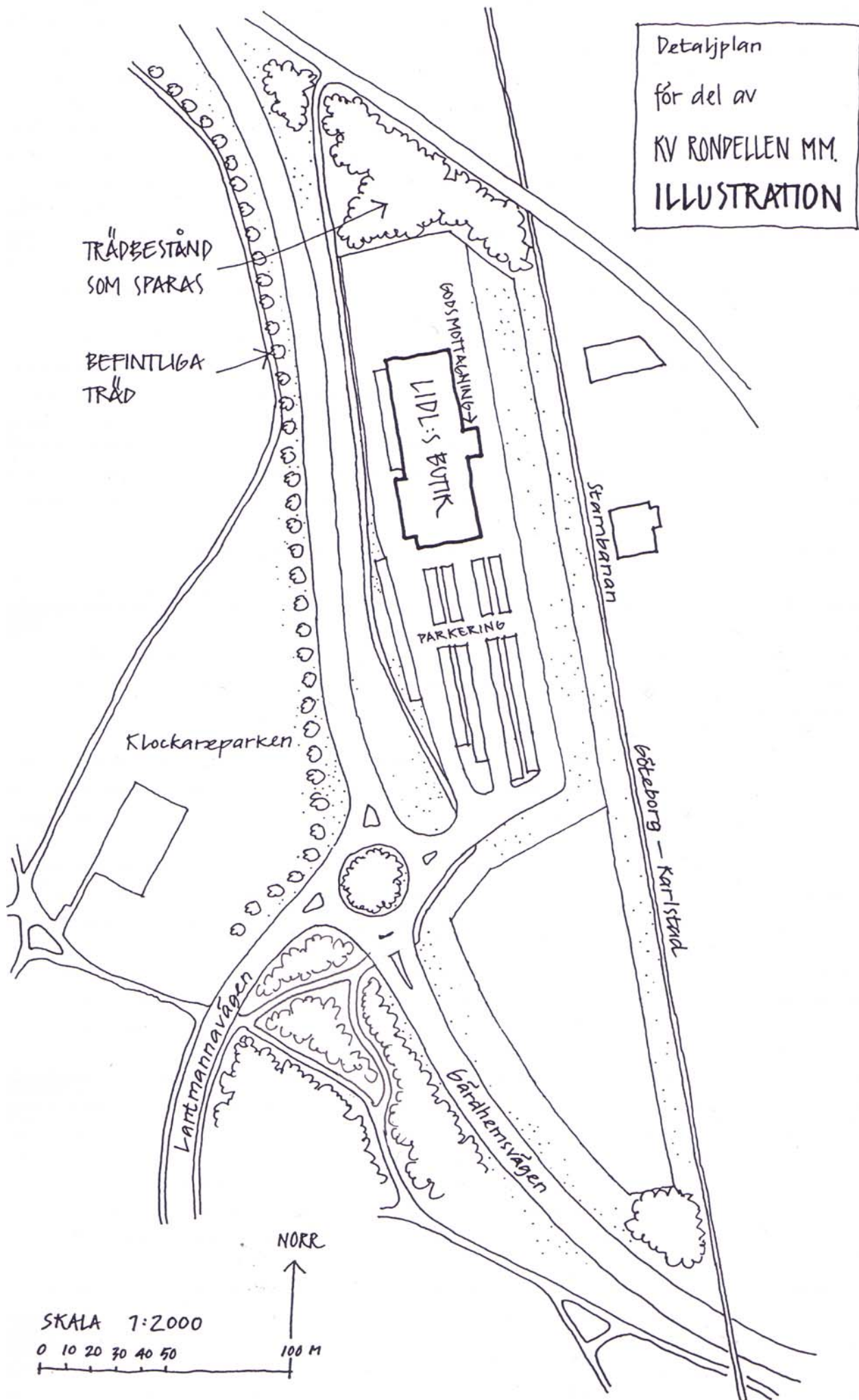
Lantmannavägen

Bårahemsvägen

NORR

SKALA 1:2000

0 10 20 30 40 50 100 M



Friytor

Områden som betecknas som naturmark anläggs på sådant sätt att de endast kräver starkt begränsad skötsel.

Gatunät

Gärdhemsvägen är en genomfartsgata som fungerar som infart till centrala Trollhättan österifrån. Skyltad hastighet är 50 km/h.

Kapacitetsbedömning

Beräkning av belastningsgraden har gjorts för korsningen Gärdhemsvägen – Lantmannavägen. Beräkningar har gjorts för maxtimme eftermiddag för tre olika fall; nuläge, etablering av LIDL (LIDLs egna siffror), samt med etablering av LIDL men med att 150 P-platser omsätts 2 ggr under 1 timma.

Kapaciteten i en korsning beskrivs vanligtvis med begreppet belastningsgrad. En korsning med en belastningsgrad understigande 0,5 anses ha god standard, en korsning med belastningsgrad mellan 0,5 och 0,7 anses ha mindre god standard och en korsning med en belastningsgrad överstigande 0,7 anses ha låg standard. Ovanstående gäller vid nyprojektering av korsning. Under maxtimma accepteras ibland betydligt högre belastningsgrader.

Cirkulationsplatsen bedöms idag ha en belastningsgrad om ca 0,6. Några köande fordon förekommer normalt inte under maxtimman.

Med etablering av LIDL fås en belastningsgrad om ca 0,7 med trafikallsträng enligt LIDLs bedömning under fredagseftermiddag. Detta innebär köer om i medeltal 1 bil och ibland upp till 4 bilar från Norra Gärdhemsvägen. I tillfarten från LIDL köar normalt inte mer än 1 bil under maxtimman.

Med antagande om att hela parkeringsplatsen omsätts 2 ggr under en timma erhålls en belastningsgrad om ca 0,8. Detta innebär köer om i medeltal 2 – 3 bilar och ibland upp till 7 bilar från Norra Gärdhemsvägen. I tillfarten från LIDL köar normalt inte mer än 1 bil under maxtimman. Denna extrema situation kan kanske inträffa vid jul- eller midsommarhandel.

Gång- och cykeltrafik

Intill Lantmannavägens anslutning till rondellen illustreras två nya gc-väglänkar från Nergårdsstigen för att ansluta Handels- och småindustriområdet till befintligt gc-nät. Eventuell gång och cykelväg kan anläggas i naturmark öster om Gärdhemsvägen.

Kollektivtrafik

Busslinje 14 mellan Sylte, Trollhättans centrum och Lextorp trafikerar Gärdhemsvägen väster om planområdet. Avståndet från rondellen till närmaste hållplats är ca 200 m.

Parkering, angöring

Uppställningsplats för bilar skall i erforderlig utsträckning ordnas på tomtmark.

I illustrationen redovisas ca 150 parkeringsplatser för livsmedelshandeln, vilket är mer än vad normen kräver. Parkering är inte tillåten inom en zon på 35 meter från järnvägsspåren pga riskerna för en eventuell olycka med farligt gods.

Teknisk försörjning

All tillkommande bebyggelse ansluts till kommunala- vatten- och avloppsledningar i planområdets södra del. Nya tomter kan med självfall anslutas till avloppssystemet.

Byggnader i planområdet kan anslutas till befintlig fjärrvärmeledning. Uppvärmning får endast ske med fjärrvärme eller lokalt, miljövänligt producerad värme. Undantag medges för byggnader med mindre bruttoarea än 500 kvadratmeter. Bestämmelse har införts.

Livsmedelshandeln som redovisas i planförslaget klarar till största delen sin värmeförsörjning genom den överskottsvärme som alstras av verksamhetens kylanläggningar. Kommunens värmeförsörjningskrav på denna speciella typ av verksamhet får klargöras i bygglövet.

En transformatorstation planeras i planområdets västra del nordost om rondellen.

RISKHÄNSYN

Planområdet utsätts för risker från transporter av farligt gods, dels från Norge-Vänernbanan öster om området, dels från Gärdshemsvägen väster om området. Riskhänsynen redovisas nedan med avseende på vardera transportleden. För utförligare beskrivning se bilaga 1 Riskanalys reviderad 2003-05-19.

Risker från transporter av farligt gods på Norge - Vänernbanan

I det följande behandlas riskerna från transporter av farligt gods på banan. Risker för mekaniska skador från urspårande eller kolliderande vagnar bedöms inte föreligga vid aktuellt avstånd, 35 m från spårmit till byggnad och parkering.

Utgångspunkter för riskbedömningen

Revideringen av den sedan 1993 gällande riskanalysen pågår inom Trollhättans kommun. I avvaktan på denna revidering har Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund utfärdat övergångsanvisningar för handläggningen av planärenden. De innebär att man utan att kräva särskild riskanalys tillåter etablering av verksamheter i enlighet med de förslag som finns i den fördjupade översiktsplan för farligt godstransporter som antagits av Göteborgs kommun, dock med vissa undantag.

"Översiktsplan för Göteborg fördjupad för sektorn TRANSPORTER AV FARLIGT GODS" antogs av Göteborgs kommunfullmäktige 1999-03-25. Den fokuseras på problematiken kring konflikterna mellan å ena sidan transporter av farligt gods och å andra sidan användningen och förnyelsen av markområdena längs transportlederna för farligt gods.

Med utgångspunkt från uppgifter om volymerna av transporterat farligt gods av olika typer samt med omfattande riskanalyser som underlag föreslås en **fysisk ram** kring järnvägar och huvudvägar upplåtna för alla klasser av farligt gods. För **järnväg** innebär den fysiska ramen sammanfattningsvis:

- Ett **bebyggelsefritt område om 30 m** på ömse sidor om järnvägen.
- **Tät kontorsbebyggelse** fram till 30 m från järnvägen, och **sammanhållen bostadsbebyggelse** fram till 80 m från järnvägen.
- Bebyggelse enligt ovan skall uppföras med väl sammanhållen betongstomme, därutöver erfordras inga speciella förstärkningsåtgärder.
- De bebyggelsefria områdena skall vara vackert utformade närområden kring transportlederna, få personer skall normalt vistas där, och de får inte innehålla föremål som kan skada urspårande vagnar. Viss biltrafik och parkering får förekomma, dock ej närmare järnvägen än 15 m.

Räddningstjänsten i Trollhättan bedömer att föreslagen detaljhandel med hänsyn till antalet personer som samtidigt kommer att uppehålla sig i butiken är mer omfattande än vad som gäller för sammanhållen kontorsbebyggelse. En särskild riskanalys har därför utförts för den planerade bebyggelsen med hänsyn till risker från järnvägen. Utförda riskbedömningar framgår utförligare av riskanalysen.

Tågtrafiken och omfattningen av transporter av farligt gods

Tågtrafiken på det aktuella avsnittet av Norge/Vänernbanan omfattar i nuläget cirka 50 tåg per vardagsmedeldygn, varav ca 17 st godståg. Ca 50 % av godstågen trafikerar banan under butikens öppettider (08-22). Det totala antalet godståg per år kan uppskattas till 3.825.

Banans största tillåtna hastighet genom det aktuella området är 120 km/h. Det stora flertalet godståg får normalt framföras med högst 100 km/h.

Inom några, högst fem år planeras det befintliga spåret att ersättas med ett dubbelspår, det närmaste spåret kommer då att ligga ca 2 m öster om det befintliga spåret. Dubbelspåret, frånvaron av växlar och plankorsningar samt den i det närmaste raka bansträckan medför att det är jämförelsevis mycket låg sannolikhet för att urspårning eller kollision skall inträffa på detta avsnitt.

Transporterna av farligt gods på banavsnittet omfattar enligt Räddningsverkets statistik i storleksordningen 400.000 ton per år. Tre fjärdedelar av godsvolymen utgörs av brandfarliga vätskor, dvs främst bensin och andra petroleumprodukter. Nära 5 % av transporterna gäller brandfarliga eller giftiga gaser. Sammanlagt beräknas 8-10 % av godsvagnarna vara lastade med farligt gods.

Slutsatser

De beräkningar av samhällsrisker som utförts i riskanalysen visar på risknivåer som väl understiger de nivåer som anses vara acceptabla enligt Göteborgs fördjupade översiktsplan för farligt godstransporter. Butiksetableringen inom planområdet bedöms därmed få en god säkerhet med avseende på transporter av farligt gods.

Med hänsyn till ”rimlighetsprincipen” – att risker som med tekniskt och ekonomiskt rimliga medel kan elimineras eller reduceras alltid skall åtgärdas oavsett risknivå – diskuteras nedan åtgärder.

- Ett skydd i form av vall eller mur förhindrar att antändbara vätskor kommer in på tomten och ger även visst skydd mot eldsflammar och gasspridning. I detta fall finns överskottsmassor tillgängliga, för en ca 2,5 m hög vall längs fastigheten med järnvägen. Detta utgör således en rimlig åtgärd som föreslås bli vidtagen.
- Det stora flertalet av de människor som uppehåller sig på tomten finns inomhus. Vid gasutsläpp är det därför en fördel om ventilationen kan stängas av. En manuell anordning för avstängning av ventilationen föreslås därför, vidare bör tillses att avstängningen får effektiv tätning.

Risker för transporter av farligt gods på Gärdhemsvägen

Vägen, trafikmängder

Väg 2020 (Gärdhemsvägen) är 11 m bred och lutar cirka 1 % på det aktuella avsnittet. Byggnaden förläggs på ett avstånd av 25-35 m från vägen. Huvuddelen av parkeringsplatserna placeras söder om byggnaden på ett avstånd av 20-75 m från vägen.

Trafikflödet längs väg 2020, på avsnittet söder om cirkulationsplatsen, uppgick år 2002 till cirka 10.700 fordon/årsdygn (f/åd). Trafikflödet längs Lantmannavägen var cirka 8.200 f/åd.

Trafikmängden på det aktuella avsnittet norr om cirkulationsplatsen beräknas till 15.000 f/åd. Den skyltade hastigheten är 50 km/h och andelen tung trafik 5 %, dvs 750 f/åd.

Farligt gods

Riksvägarna 45 (Göteborg-Trollhättan), 44 (Lidköping-Trollhättan) och 42 (Borås-Trollhättan) är rekommenderade transportvägar för farligt gods (Sverigeatlas 2001, Rekommenderade färdvägar för transport av farligt gods, Räddningsverket 2001).

Väg 2020 klassas också som färdväg för transporter av farligt gods (Lokala trafikföreskrifter). Med hänsyn till vägnätets struktur finns dock inga skäl att anta att den används för genomfartstrafik.

Farligt gods som transporteras på väg 2020 består främst av drivmedel till de lokala bensinstationer som finns i närheten av vägen. Vid cirkulationsplatsen vid Lantmannavägen ligger en OKQ8-station. Till den distribueras ca 30.000 liter bensin/vecka och 2 m³ dieselolja. Vid Artorp ligger en Din-X station och inne på Håjums industriområde ligger en Oljanstation. De ämnen som transporteras tillhör klass 3, brandfarliga vätskor. I de riskberäkningar som redovisas nedan har sammanlagt beräknats att fyra tankbilar trafikerar väg 2020 per vecka.

De verksamheter som finns på Håjums industriområde alstrar små mängder farligt gods. På området finns Cerbo Group som utvecklar och producerar livs- och läkemedelsförpackningar i plast. Lear Corporation syr bilklädslar, men har ingen egen tillverkning i området. Härutöver finns ett antal mindre företag i området.

Riskberäkningar

En farligt godsolycka kan inträffa om två eller flera fordon kolliderar, eller om fordonet kör av vägen och kolliderar med ett annat fordon/föremål. Sannolikheten för att fordonet ska köra av vägen bedöms som låg. Vägens geometri ger god sikt och hastigheterna är jämförelsevis låga.

Beräkningar av sannolikheten för farligt godsolycka har utförts enligt Farligt gods. Riskbedömning vid transport (Räddningsverket 1996). Vid beräkningarna av sannolikheten för farligt godsolycka medtas en sträcka motsvarande parkeringsplatsens utbredning + 25 m åt vardera hållet, dvs totalt 230m.

Sannolikheten att det ska inträffa en olycka med fordon lastat med farligt gods har beräknats till $1,1 \times 10^{-4}$ (dvs 1 olycka per 9 000 år).

Sannolikheten att sådan farligt godsolycka sker så att det farliga ämnet kommer ur sin behållare har beräknats till $3,2 \times 10^{-6}$ (dvs 1 olycka per 300 000 år).

Konsekvenser

Vid en farligt godsolycka med bensin eller dieselolja kommer innehållet att strömma ut och bilda vätskepölar. Bensinångor kommer att utvecklas från vätskepölen. Utomhus späds bensinångorna relativt snabbt ut till ofarliga koncentrationer.

Ämnena kan antändas om det finns någon tändkälla i området. Om en människa exponeras längre tid än 30s av den strålningsvärmens som bildas när utrunnen bensin antänds kan det leda till svåra brännskador. Risken att drabbas av svåra brännskador bedöms dock som liten eftersom det naturliga i en sådan situation är att fly. Antalet döda vid en bensinbrand bedöms maximalt uppgå till 1-2 personer.

För att förhindra att vätskorna sprids på ett okontrollerat sätt till mark och vatten behövs väl utformade diken.

Slutsatser

Sannolikheten avseende farligt godsolyckor på vägen längs fastigheten bedöms som låg. Konsekvenserna inom fastigheten om en olycka ändå skulle inträffa blir små.

KONSEKVENSER

Planområdet har redan tidigare prövats lämpligt för verksamheter. Det aktuella detaljplaneförslagets konsekvenser bedöms inte innebära någon betydande påverkan på miljön. Någon särskild miljökonsekvensbeskrivning upprättas därför ej.

MILJÖKVALITETSNORMER

Enligt plan- och bygglagen (PBL) 2:2 skall miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken (MB) 5:3 iakttas vid planering och planläggning. Miljö kvalitetsnormerna gäller tillåten halt av kvävedioxid,

svaveldioxid och bly i luften. Det tillskott av trafik som en etablering av handel inom området innebär förväntas inte medföra att någon av miljökvalitetsnormerna överskrids.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden slutar 2008-12-31.

Före genomförandetidens utgång får mot berörda fastighetsägares bestridande detaljplanen ändras eller upphävas endast om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggning. Efter genomförandetidens slut har kommunen större frihet att ändra eller upphäva planen. Detaljplanen fortsätter dock att gälla även efter genomförandetidens slut tills den ändras eller upphävs.

Planbeskrivningen har ingen självständig rättsverkan. Avsikten med planbeskrivningen är att den skall ange planens syfte och förklara planens innehåll.

MEDVERKANDE

Planen har tagits fram av Martin Nord och Gunnar Håkansson på GF Konsult AB, Arkitekter. Riskanalys har utarbetats av Erland Kjellsson och Katarina Holmgren GF Konsult AB, Väg och trafik. Planarbetet har skett i samverkan med Leif Löf och Leif Carlsson på Stadsarkitektkontoret.

GF Arkitekter

Gunnar Håkansson
Arkitekt SAR

Martin Nord
Fysisk planerare

Antagandehandling

Detaljplan för

KV RONDELLEN MM

Kronogården, Trollhättans kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

GF Konsult AB

Ref: 906 001

Inledning

En genomförandebeskrivning har till uppgift att redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Den ska även redovisa vem som vidtar åtgärderna och när de ska vidtas.

Denna beskrivning redovisar principiell ansvarsfördelning och möjligheter till genomförande av detaljplan för kvarteret Rondellen mm.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planen har ställts ut under våren 2003 och kommer att antas under 2:a kvartalet 2003.

Ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Skanova och Trollhättans Energi AB har ledningar inom området.

Genomförandeansvaret för kvartersmark ligger hos respektive fastighetsägare.

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är ca fem år från det att den vunnit laga kraft och slutar 2008-12-31. Fem år bedöms som en tillräckligt lång tid för genomförande av detaljplanen. Under genomförandetiden är fastighetsägaren garanterade att få utnyttja den byggrätt som detaljplanen medger.

Exploateringsavtal m m

Ett exploateringsavtal skall upprättas mellan LIDL Sverige KB och Trollhättans kommun. Detta reglerar genomförandet och de åtaganden respektive parter skall svara för. Exploateringsavtalet skall vara undertecknat innan planen kan antas.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Nya fastigheter inom området bildas genom avstyckning från den av kommunen ägda fastigheten Kronogården 3:1. Delas kvarteret in i fler fastigheter kan det bli aktuellt att bilda gemensamhetsanläggning.

Ekonomiska frågor

Detaljplanens genomförande innebär inga ekonomiska åtaganden från kommunens sida.

Tekniska frågor

Förbindelsepunkt för vatten och avlopp finns i kvartersgräns. Anläggningsavgift erläggs enligt taxa.

Eventuella krav på säkerhetshöjande åtgärder bevakas i bygglovprövningen/bygganmälandet.

Genomförandebeskrivningens rättsverkan

Genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan. Avsikten med beskrivningen är att den skall vara vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

GF Mark o exploatering
maj 2003

Anders Bergquist
Lantmätare



Trollhättan

Detaljplan för del av KV RONDELLEN MM Kronogården

01I ANTAGANDEHANDLING

UTLÅTANDE EFTER UTSTÄLLNING

ÄRENDETS HANDLÄGGNING

Byggnads- och trafiknämnden beslutade 2003-02-12, §30, att ställa ut rubricerad detaljplan för granskning i enlighet med 5 kap 23 § plan- och bygglagen.

Utställningshandlingarna daterades februari 2003. Utställningen ägde rum under tiden 24 februari—24 mars 2003. Kungörelse om utställningen infördes i Trollhättans Tidning den 24 februari 2003. Kungörelsen skickades samtidigt till berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Utställningshandlingar tillställdes länsstyrelsen samt berörda nämnder, myndigheter, organisationer m fl enligt sändlista.

Utställningshandlingarna har funnits tillgängliga i entréhallen till kommunhuset, på huvudbiblioteket samt på kommunens hemsida.

Ett förslag till detaljplan har dessförinnan varit utsänt på samråd under tiden 17 juli – 13 september 2002. Framförda synpunkter sammanfattades och kommenterades i en samrådsredogörelse, daterad februari 2003. Med anledning av framförda synpunkter gällande säkerhetsfrågor vid transporter med farligt gods arbetades detaljplanen om. Södra delen av kvarteret utgick ur detaljplanen och ett byggnadsfritt område av 35 meter mot järnvägen infördes.

Inkomna yttranden under utställningstiden sammanfattas och kommenteras nedan:

KOMMUNALA INSTANSER

Gatu-parkkontoret, skrivelse inkommen 03-03-24

Kontoret ifrågasätter behovet av den trädridå som finns markerad på illustrationen i planbeskrivningen, mellan Gärdhemsvägen och Lidl's fastighet. Vi ser helst att dessa träd slopas.

Stadsarkitektkontorets kommentarer:

Illustrationen arbetas om. Eventuell trädplantering redovisas på kvartersmark.

Utbildningsförvaltningen, e-post inkommen 03-03-07

Ingen erinran.

Lantmäterimyndigheten, skrivelse inkommen 03-03-24

Ingen erinran.

Räddningstjänsten, skrivelse inkommen 03-03-20

Fram till dess att kommunen har antagit en ny riskhanteringsplan för farliga ämnen och farligt gods tillämpas övergångsanvisningar i kommunen vid handläggning av planärenden. Anvisningarna bygger på den fördjupade översiktsplanen för sektorn transport av farligt gods i Göteborgs kommun.

I planförslaget görs antaganden att sammanhållen kontorsbebyggelse är att jämställa med detaljhandel. Om man ser till antalet personer som samtidigt kommer att uppehålla sig i butiken är räddningstjänstens bedömning att den är mer omfattande än vad som gäller för sammanhållen kontorsbebyggelse. Med denna utgångspunkt anser räddningstjänsten att en riskanalys behöver göras som visar att den planerade bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till behovet av skydd mot olyckshändelser. Detta ligger också i linje med de övergångsanvisningar som kommunen tillämpar när det gäller publik verksamhet.

Stadsarkitektkontorets kommentarer:

Risikanalysen kompletteras i enlighet med räddningstjänstens skrivelse. Eventuella krav på säkerhetshöjande åtgärder bevakas i bygglovprövningen/bygganmälanskedet. Plan- och genomförande-beskrivningar kompletteras.

STATLIGA OCH REGIONALA ORGAN M FL

Länsstyrelsen, skrivelse inkommen 03-03-14

Bedömning enligt PBL 12:1

Med hänsyn till riksintressen, mellankommunal samordning samt hälsa och säkerhet bedömer Länsstyrelsen att planen, enligt utställningshandling och med nu kända förhållanden, inte kommer att prövas enligt PBL.

Motiv för bedömningen enligt PBL 12:1

Förslaget bedöms inte avsevärt påverka riksintressen eller mellankommunala frågor och bedöms inte heller oacceptabelt med avseende på hälsa och säkerhet.

Övrigt

De synpunkter som Länsstyrelsen framförde i sitt samrådsyttrande den 13 september 2002 har beaktats. Det innebär att de riskhänsyn som

Länsstyrelsen bedömt erforderliga i just detta fall, med dess speciella förutsättningar, tillgodosetts.

Stadsarkitektkontorets kommentarer:

Framförda synpunkter noteras.

Vägverket, skrivelse inkommen 03-03-18

Vägverket har inget att tillföra tidigare lämnade synpunkter. Våra synpunkter har beaktats i planarbetet.

Banverket, skrivelse inkommen 03-03-13

Banverket har inget ytterligare att erinra mot aktuell detaljplan.

SKRIVELSE INKOMMEN EFTER UTSTÄLLNINGSTIDENS UTGÅNG

Omsorgsnämnden, sammanträdesprotokoll dat 03-03-26

Ingen erinran. Nämnden påpekar att i det fortsatta arbetet bör tillgängligheten för äldre och personer med funktionshinder beaktas.

SAMMANFATTNING

Risken analysen har kompletterats i enlighet med räddningstjänstens skrivelse. Redovisade förslag till säkerhetshöjande åtgärder bevakas i bygglovprövningen/bygganmälskedet.

Illustrerade träd på allmän platsmark utgår.

Ändringarna är av redaktionell karaktär. Inget nytt utställningsförfarande erfordras.

SAKÄGARE VARS SYNUNKTER HELT ELLER DELVIS INTE TILLGODOSETTS

--

ÖVRIG SKRIVELSE UNDER SAMRÅDET

Intressegruppen för Håjum framförde under samrådet önskemål om en ny vägförbindelse mellan Håjums industriområde och Kronogårdsrondellen. Då södra delen av detaljplanen utgick efter plansamrådet behandlas frågeställningen inte i denna detaljplan.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Byggnads- och trafiknämnden föreslås besluta att

godkänna detta utlåtande samt

med stöd av kommunfullmäktiges beslut 1997-04-25, § 25, anta detaljplanen för del av KV RONDELLEN MM, upprättad i februari 2003.

Trollhättan i maj 2003
Stadsbyggnadsförvaltningen
STADSARKITEKTKONTORET

Leif Löf
stadsarkitekt

Leif Carlsson
planarkitekt

Utlåtande Rondellen
LC/03-05-21