

2023-10-18

Dnr PLEX/2019:19

Kommunstyrelsen

Detaljplan för Strömmen 1:1 i Skebokvarn, Flens kommun

Samråd

Planförslaget var utsänt för samråd till berörda myndigheter och markägare under tiden 8-31 maj 2019. Synpunkterna med kommentarer samt ändringar efter samrådet framgår av den samrådsredogörelse som tillhör planförslaget.

Granskning

Planförslaget har varit utställt för granskning under tiden 1 februari - 1 mars 2023 på Flens bibliotek, Skebokvarngården och på plan- och byggkontorets anslagstavla samt funnits tillgängligt på kommunens hemsida. Förslaget har samtidigt varit utsänt till berörda fastighetsägare, organisationer och myndigheter.

Inkomna yttranden	2
Inkomna yttranden med synpunkter	2
1. Skanova (2023-02-07)	2
2. Statens Geotekniska Institut (2023-02-10)	2
3. Lantmäteriet (2023-02-14)	3
4. Trafikverket (2023-02-27)	3
5. Vattenfall Eldistribution AB (2023-03-01)	5
6. Länsstyrelsen (2023-03-01)	5
Inkomna yttranden utan erinran	11
1. Polisen (2023-02-14)	11
2. Sörmland vatten och avfall AB (2023-02-20)	11
3. Region Sörmland (2023-02-23)	11
Sammanfattning av justerat planförslag	11
Synpunkter som inte har blivit tillgodosedda	12
Ändringar utöver inkomna synpunkter	13

Inkomna yttranden

Nedan är ett sammandrag av inkomna yttranden. Yttrandena finns tillgängliga i sin helhet hos samhällsbyggnadsförvaltningen i Flens kommun.

Inkomna yttranden med synpunkter

1. Skanova (2023-02-07)

Skanova har markförlagda teleledningar inom detaljplaneområdet.

Skanova önskar att behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar av Flens kommun:

Tack för ditt yttrande!

Ledningsrätt finns inte för befintlig teleledning (kopparledning). Efter kommunikation med Skanova visade det sig att ledningen som syftas på i yttrandet inte längre är aktiv och kan överbryggas eller grävas av. Inga åtgärder behöver vidtas i detaljplanen.

2. Statens Geotekniska Institut (2023-02-10)

SGI saknar en bedömning av stabiliteten samt risk för erosion för befintliga och planerade förhållanden. Med hänvisning till 2 kap 4-5§ PBL ska geotekniska aspekter såsom säkerhetsfrågor avseende skred, ras och erosion klarläggas i planskedet. Är de faktiska förhållandena sådana att det inte klart och entydigt kan utesluta risker för att detaljplanens område kan beröras direkt eller indirekt, av skred eller ras ska stabilitetsutredning utföras. Den geotekniska utredningen ska utföras till minst detaljerad nivå enligt IEG Rapport 4:2010 alt. IEG Rapport 6:2008.

Kommentar av Flens kommun:

Tack för ditt yttrande!

Befintlig bebyggelse har stått på platsen i över 100 år och ingen ny byggnad planeras. I den gällande detaljplanen har man bedömt att mark inom fastigheten går att bebygga utifrån förutsättningarna på platsen. Kommunen ser ingen anledning att studera de geotekniska förhållandena för befintlig bebyggelse eller övrig byggbar mark som får bebyggas enligt gällande detaljplan. Att marken är byggbar ska man ha uträtt i tidigare detaljplan. Fastigheten är heller inte utpekad som ett aktsamhetsområde för skred i finkornig jordart. Kommunen rekommenderar istället att studera de geotekniska förhållandena mer noggrant vid en bygglousprövning för nybyggnation.

Notis: Länsstyrelsen har getts samma svar.

3. Lantmäteriet (2023-02-14)

Lantmäteriet vill tipsa om att Boverket rekommenderar att höjd på byggnadsverk endast i undantagsfall ska regleras med begreppet byggnadshöjd. Detta beror på att det i rättspraxis finns olika tolkningar av begreppet. Boverket förordrar i stället i första hand att totalhöjd eller nockhöjd används eller möjligen takfotshöjd. Efter en framtida digitalisering av planer med byggnadshöjd kommer det inte vara möjligt att följa upp tillåten byggnadsvolym inom dessa planer. Om det är viktigt för syftet med planen att reglera fasadens höjd kan motsvarande effekt många gånger uppnås genom att bestämmelser om nockhöjd eller totalhöjd kombineras med bestämmelser om takvinkel.

I övrigt har Lantmäteriet inget att erinra mot planförslaget.

Kommentar av Flens kommun:

Tack för ditt yttrande!

Kommunens bedömning är att byggnadshöjd fortfarande kan användas som bestämmelse om höjd i detaljplanen. Gällande detaljplan anger byggnadshöjd. Intentionen med planen har varit att utgå från befintlig detaljplan och komplettera med bestämmelser som är nödvändiga för att uppfylla planens syfte. En ändring av bestämmelsen till nockhöjd kräver inmätning av både hus och mark som kommunen anser är onödigt att göra i detta fall. Kommunens bygglovsavdelning har inget emot att byggnadshöjd används som bestämmelse i detaljplan.

4. Trafikverket (2023-02-27)

Trafikbuller

Trafikverket efterfrågade i samrådet en bullerutredning för planområdet. Kommunen hänvisar till den bullerkartering som togs fram till den fördjupade Översiktsplanen "Flen - staden mellan sjöarna". Trafikverket vill uppmärksamma att det vid ett eventuellt föreläggande är framräknade värden enligt planbeskrivningen som utgör underlag för tillsynsmyndigheten. Trafikverket anser därför att planbeskrivningen ska redogöra för vilka bullervärden som fås vid fasad med hänsyn till detaljplanens utförande. Ett riktvärde för när en sådan redovisning kan anses vara aktuell är när beräknade bullernivåer ligger inom 5dBA från gällande bullerriktvärden (eller däröver).

Transporter med farligt gods

Trafikverket anser att så länge väg 57 utgör rekommenderad transport väg för farligt gods. Så ska det beaktas i planarbetet. Trafikverket hänvisar fortsatt till de synpunkter som verket framförde i samrådet. I samrådsredogörelsen anger kommunen att planförslaget möjliggör uppförande av byggnad som närmast 25 meter från väg 57. Trafikverket anser att plankartans utformning bör ses över med hänsyn till detta, eftersom ytan med prickmark har krympt sedan samrådet.

Kommentar av Flens kommun:

Tack för ditt yttrande!

Trafikbuller

Till granskningskedet infördes prickmark i plankartan, vilket innebär att närmsta byggnadsfasad hamnar som närmast 50 meter från riksvägen (träbyggnaden ligger som närmast 50 meter från vägmitt och tegelbyggnaden 55 från vägmitt). Skulle man välja att bygga nytt hamnar de på ett ännu längre avstånd från vägen. Det betyder att ekvivalent bullernivå vid fasad enligt Boverkets och SKLs beräkningsmetod kommer att ligga på 54 dBA. Det är 6 dBA under riktvärdet på 60 dBA ekvivalent nivå vid fasad. Enligt beräkningsprogrammet Nordic Road Noise framtaget av Tyrens så beräknas den ekvivalenta bullernivån att hamna på 49 dBA vid fasad. Det är 11 dBA under riktvärdet. Det som skiljer appen från Boverkets metod är att man kan lägga in om marken är hård eller mjuk mellan väg och fasad. I detta fall är marken mjuk mellan bullerkällan och mottagare (byggnad). Ekvivalenta bullernivåer från järnvägen bedöms hamna under 55 dBA medan maximala bullernivåer ligger närmare 75 dBA vid träbyggnadens fasad. Det innebär att minst hälften av bostadsrummen i en bostad ska vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl 22.00 och 06.00 vid fasad. Denna rekommendation kan uppfyllas eftersom den södra fasaden på träbyggnaden har lägre ljudnivåer. En bestämmelse om att bullerförordningen ska gälla finns redan i plankartan från förslaget som var utskickat på granskning. Planbeskrivningen har kompletterats med uträkningarna ovan. Kommunen bedömer att inga ytterligare åtgärder behöver vidtas i detaljplanen.

Notis: Länsstyrelsen har getts samma svar.

Transporter med farligt gods

Riksväg 57 är utpekad som rekommenderad led för farligt gods trots att den ej är lämpad för det enligt kommunens räddningstjänst. Vägen är inte av den standarden att det bör transporteras farligt gods på. Som planhandlingarna anger är farligt godstransporter på väg 57 främst lokala transporter av brandfarliga vätskor (ADR-klass 3) som sker sporadiskt. Vidare poängteras att ett flertal bostadshus ligger inom 10 meter från vägen. Utifrån detta kan såväl behovet som lämpligheten av vägen som farligt godsled ifrågasättas. Kommunen anser att hälsa och säkerhet är högsta prioritet och ser vägen som en riskkälla framför en tillgång. Kommunen kommer att påbörja dialog med berörda och arbeta för att ta bort rekommendationen. Detta planeras att göras i särskild ordning utöver denna planprocess.

Eftersom vägen är rekommenderad för farliga godstransporter idag behöver kommunen ta med det i beaktande i samband med upprättandet av detaljplaner. Kommunen har tittat på trafikflöden och olycksstatistik bland annat och kommit fram till att det är relativt lite fordonsrörelser på vägen och det har heller inte skett någon olycka vid platsen sedan räddningstjänsten började att föra statistik för 20 år sen. I detaljplanen har kommunen även tittat på trafikprognos för 2040 och ökningen är marginell. Trafiken beräknas öka med cirka 590 fordon fram till dess. Eftersom den vanligaste förekommande farligt godstransporter är brandfarliga vätskor (fordonsbränsel) på vägen så är bedömningen att dessa transporter kommer att minska i framtiden med tanke på fordonsbranschens omställning till eldrift. Vid infarten till planområdet är det goda siktförhållanden och hastighetsbegränsningen är satt till 60 km/h. Vägsträckningen förbi planområdet har inga skarpa kurvor vilket minskar risken för olyckor ytterligare. Närmsta byggnad i planområdet kommer hamna 45 meter från vägkanten. Den vanligaste konsekvensen vid olycka med transport av brandfarliga vätskor är pölbrand som har ett generellt konsekvensområde på 30 meter för tredje gradens brännskador och antändning av trä och textilier enligt räddningsverkets rapport: Farligt gods på vägnätet - underlag för samhällsplanering från 1998. Vägen är bomberad och lutar ner i diken som med sin

utformning fungerar för både invallning och avledning av vätskorna. Eftersom vägen och marken intill vägen lutar är risken att en stor pölbrand kommer att inträffa väldigt liten eftersom vätskan skulle rinna bort. Här kommer ett urklipp från Räddningsverkets rapport från 1998, "Vi antar en trafikolycka där en tankbil med bensin kolliderar och lasten rinner ut som en pöl i en gatukorsning. Utbredningen av bensinen begränsas av trottoarkanter mm. Brandens värmestrålning beror till största delen av hur stor yta på marken branden har. En plan hårdgjord yta ger större konsekvenser än en mjuk, lutande yta eller om bensinen ansamlas i en grop."

Acceptabel risknivå innebär att det är få farligt godstransporter på vägen både idag och i framtiden, hastighetsbegränsningen är låg, risken att en pölbrand ska uppstå på platsen bedöms som mycket låg, avståndet mellan väg och bostad är minst 45 meter, inga gruppbestäder enligt LSS och Socialtjänstlagen (SoL) tillåts och så bedöms sannolikheten för en olycka som liten samtidigt som konsekvenserna av en eventuell olycka bedöms som små. Detta ger en acceptabel risknivå vad gäller risker med farligt gods enligt kommunens uppfattning. Sammantaget utifrån ovan redovisning och i planhandlingarna i övrigt gör kommunen bedömningen att på det sätt detaljplanen nu är utformad är tillfyllest vad gäller risker med farligt gods. Utifrån ovanstående argument så ser kommunen ingen anledning att utreda frågan ytterligare i denna detaljplan.

Notis: Länsstyrelsen har getts samma svar.

5. Vattenfall Eldistribution AB (2023-03-01)

I samrådsskedet låg 12 kV markkabeln i planområdets östra gräns (där det ligger ett U-område). Denna 12 kV markkabel har flyttats till andra sidan vägen om kaparvägen. Därmed finns inget behov av U-område för 12 kV markkabeln.

Närmaste nätstation har en del kapacitet kvar för nyanslutning. Dock beroende på den effekt som utökas av planområdet kan vara avgörande ifall en ny nätstation behövs alternativt att befintlig byts ut.

Ifall byggnader placeras över 0,4 kV markkablarna måste dessa flyttas.

Vattenfall Eldistribution AB vill informera om följande:

- Eventuell flytt /förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploatören.
- Beställning/förfrågan ledningsflytt görs på Vattenfall Eldistributions hemsida. Blankett er och formulär | Vattenfall Eldistribution
- Inför anslutning av ny byggnad till befintligt elnät måste beställning av offert på el-servis beställas i mycket god tid. Offert på el-serviser, både byggkraft och permanent servis, beställs via <https://www.vattenfalleldistribution.se/el-hem-till-dig/> eller på telefon: 020-82 10 00
- Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras. Detta beställs via Post och telestyrelsens www.ledningskollen.se
- När du ska bygga, fälla träd, schakta eller spränga nära våra ledningar så glöm inte att beställa bevakning. Då är vi med på plats under arbetets gång och ser till att inga skador uppstår Beställ tjänst - Vattenfall Eldistribution
- Vid ny infart till fastigheten skall befintlig markkabel förläggas i rör. Detta beställs samtidigt som beställning av el-serviser.

- Befintliga elnätanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av genomförandet.
- Någon anläggning, tex byggnad, får inte uppföras invid elnätanläggning tillhörande Vattenfall Eldistribution så att gällande säkerhetsavstånd inte hålls.

Kommentar av Flens kommun:

Tack för ditt yttrande!

Kommunen noterar att Vattenfall Eldistribution AB har flyttat sina ledningar.

Markreservat för allmännyttig underjordisk ledning kommer fortsatt att vara kvar för att skydda andra ledningar.

6. Länsstyrelsen (2023-03-01)

Hälsa och säkerhet

Markföreningar

Länsstyrelsen har granskat den kompletterande marktekniska provtagningen (Svensk Ekologikonsult AB 2021-04-12), åtgärdsplanen från avgränsade provtagning (Svensk Ekologikonsult AB 2021-12-10) och rapporten Förslag till platsspecifika riktvärden (Svensk Ekologikonsult AB 2022-06-29).

De miljötekniska markundersökningarna visar att koncentrationen av zink och PAH-H överskrider känslig markanvändning (KM) inom den översta metern under parkeringsytan (objekt 1 / PE JBo1). I tegelbyggnaden överskrider ämnesgruppen PAH-M riktvärdet för känslig markanvändning (KM). Ansvarig konsult föreslår att platsspecifika riktvärden används i stället för Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM). I förslaget till platsspecifika riktvärden har konsulten inte motiverat behovet av platsspecifika värden eller anledningen till att riktvärdena för skydd av markmiljö och intag av växter för parkeringsytan har tagits bort.

I förslaget till platsspecifika riktvärden redovisas två scenarier för platsspecifika riktvärden; scenario A och scenario B. Scenario A berör den generella markanvändningen inom fastigheten och inomhusmiljön i Tegelbyggnaden. Scenario B berör den hårdgjorda parkeringsytan. I scenario A har en beräkning av den totala luftvolymen i tegelbyggnaden (bostadshuset) beräknats. Länsstyrelsen anser att en beräkning på hela byggnadens luftvolym, för att utifrån detta ta fram acceptabla värden, kan ge en felaktig bild av belastningen från PAH, särskilt som bostaden planeras att delas upp i flera lägenheter. Eftersom inte hela byggnaden eller varje lägenhet har en jämn belastning under dygnets timmar, blir det en beräkning med för stor utspädning och för låg belastning på människorna som vistas där. Kommunen behöver redovisa vad belastningen blir om beräkningen i stället utgår från det rum med förväntad högst påverkan/längst vistelsetid, exempelvis sovrummet. Kommunen behöver även resonera om slutsatsen av beräkningarna och vilka justeringar som gjorts i Naturvårdsverkets beräkningsverktyg utifrån luftvolymberäkningen.

Vidare har Länsstyrelsen också granskat konsultens avsteg från de generella riktvärdena för skydd av markmiljö och intag av växter i scenario B och lämnar följande synpunkter:

I förslaget till platsspecifika riktvärden framgår det att motivet för att ta bort riktvärdet för skydd av markmiljö är att parkeringsytan är hårdgjord. Länsstyrelsen delar inte bedömningen om att ytan ovan mark är ett giltigt motiv för att ta bort skyddet av markmiljö.

Konsulten rekommenderar att det generella riktvärdet för intag av växter kan tas bort då parkeringsytan är begränsad och markmiljön kan vara negativt påverkad av att ytan är hårdgjord, där möjlighet till vital markmiljö ändå kan vara reducerad. Länsstyrelsen delar inte den bedömningen, då planen medger bostäder inom hela planområdet samt att det inte finns några begränsningar gällande odling. Vid utformning av åtgärder i ett långt tidsperspektiv bör planerad framtida markanvändning vara styrande, avhjälpandeåtgärd bör därför utföras så att den planerade framtida markanvändningen begränsas så lite som möjligt.

Vidare bedömer Länsstyrelsen att den begränsade volymen jord, 200 m³ inte motiverar platsspecifika riktvärden och kvarlämning av så höga halter PAH-H (2,4 mg/kg TS jämfört med riktvärdet för KM om 1 mg/kg TS) och zink (520 mg/kg TS jämfört med riktvärdet för KM om 250 mg/kg TS).

Slutligen anser Länsstyrelsen att det inte är lämpligt att göra en uppdelning i en så kallad handelsdel respektive bostadsdel för en så begränsad yta (3600 m²) som planen omfattar. På plankartan har kommunen inte gjort motsvarande uppdelning av markanvändningen vilket medför att bostäder och tillhörande friytor tillåts inom hela planområdet utan restriktioner.

För att Länsstyrelsen ska kunna bedöma om detaljplanen är lämplig för ändamålet och utan risk för människors hälsa och miljön, behöver ovanstående kompletteringar utföras. Innan detaljplanen kan antas ska det i planbeskrivningen tydligt framgå vilken åtgärdsmetod som ska tillämpas, när åtgärden ska ske och var någonstans.

Redaktionella synpunkter

I åtgärdsplanen från avgränsad provtagning hänvisar konsulten till ”provpunkt 10-1”. Länsstyrelsen kan inte återfinna den berörda provpunkten på kartorna i åtgärdsplanen. Av åtgärdsplanen bör det tydligt framgå på vilka djup som schaktsaneringen kommer att genomföras.

I rapporten Förslag till platsspecifika riktvärden nämner konsulten karta 3. Länsstyrelsen uppmärksammar kommunen om att karta 3 saknas i det bifogade underlaget. Innan detaljplanen antas behöver detta ses över.

Buller

Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets yttrande daterat 2023-02-27. I planhandlingarna ska kommunen redogöra för vilka bullervärden som fås vid fasad med hänsyn till detaljplanens utförande. För att Länsstyrelsen i ett senare skede inte ska överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen behöver planhandlingarna kompletteras med en bullerutredning framtagen för nu aktuell detaljplan.

Risk för olyckor, översvämning eller erosion

Farligt gods

Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets yttrande daterat 2023-02-27. Länsstyrelsen konstaterar att kommunen sedan samrådsskedet har reviderat riskbedömningen avseende farligt gods i planbeskrivningen.

För att Länsstyrelsen inte ska överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen behöver följande åtgärder genomföras och säkerställas i planen:

- Riskbedömning – kommunen behöver ta fram en platsspecifik riskbedömning för planområdet alternativt revidera riskbedömningen i planbeskrivningen. Riskbedömningen behöver beakta riksväg 57 som en rekommenderad primär farligt-gods-led där genomfartstrafik med transporter av farligt gods kan förekomma.
- Skyddsavstånd och skyddsåtgärder – kommunen behöver säkerställa att detaljplanen inte möjliggör för bostäder med känslig verksamhet alternativt säkerställa och kvalitetssäkra skyddsavstånd och skyddsåtgärder för känslig verksamhet, till exempel utrymningsvägar och ventilation. Skyddsavstånd och skyddsåtgärder ska säkerställas på plankartan.

Riksväg 57 är en rekommenderad primär led för farligt gods. I planbeskrivningen gör kommunen bedömningen att riksväg 57 sträckan mellan Gnesta och Flen, inte är lämpad för transporter av farligt gods och att vägens klassning som primär farligt gods led bör tas bort. Utifrån vägens utformning och den begränsade mängden transporter med farligt gods, i kombination med att ingen trafikolycka har skett på vägen den senast 20 åren, gör kommunen bedömningen att inga ytterligare åtgärder krävs och att en riskutredning inte behövs. Länsstyrelsen delar, i likhet med Trafikverket, inte kommunens bedömning utan anser att så länge riksväg 57 utgör en rekommenderad primär farligt-gods-led ska det beaktas i detaljplanen.

En ändring av riksväg 57s klassning till rekommenderad sekundär led för farligt gods är ingen garanti för minskade transporter av farligt gods. Samhällsutvecklingen och framtida krav och behov kan komma att förändra riskbilden. Länsstyrelsen anser därför att en farligt-gods-led bör ses som tillgång och inte enbart en risk-källa. Frågor som berör ändrad klassning av riksväg 57 hanteras inte i planprocessen.

Vidare efterfrågar Länsstyrelsen ett förtydligande om vad en ”acceptabel risknivå” innebär. I samrådsredogörelsen gör kommunen bedömningen att inga ytterligare åtgärder mot järnvägen och riksväg 57 behövs för att uppnå en acceptabel risknivå gällande risk för farligt gods. Det framgår dock inte vad en acceptabel risknivå innebär och vad som ligger till grund för kommunens bedömning.

I samrådsredogörelsen skriver kommunen att detaljplanen möjliggör för uppförande av byggnader som närmast 25 meter från riksväg 57. Länsstyrelsen konstaterar dock att skyddsavståndet från riksväg 57 (prickmark) har minskat från cirka 55 meter i samrådet till cirka 20 meter i granskningen. Länsstyrelsen anser att riskbedömningen och planhandlingarna behöver revideras och att skyddsavstånden på plankartan ses över.

Slutligen behöver kommunen ta höjd för att bostäder med verksamhetsklassningen 5B (exempelvis särskilt boende för personer med fysisk eller psykisk sjukdom, funktionsnedsättning, utvecklingsstörning eller som på annat sätt har en nedsatt förmåga att själva sätta sig i säkerhet) kan uppföras inom planområdet. Enligt Boverkets kunskapsbank tillåts gruppboende där boendet kräver ständig tillsyn av personal inom markanvändningen för bostadsändamål om vårdinslaget inte är för stort. Kvalitetssäkra skyddsavstånd och skyddsåtgärder för känslig markanvändning, till exempel utrymningsvägar, skyddad fasad och ventilation behöver säkerställas på plankartan.

Geotekniska säkerhetsfrågor, ras, skred, erosion
Länsstyrelsen ställer sig bakom Statens geotekniska institutets (SGI) yttrandet, daterat 2023-02-10. Innan detaljplanen antas behöver detaljplanen kompletteras med en bedömning av stabiliteten samt risk för erosion för befintliga och planerade förhållanden.

Kommentar av Flens kommun:

Tack för ditt yttrande!

Hälsa och säkerhet*Markföroreningar*

Naturvårdverkets riktvärden är förslag till riktvärden, och att det inte nödvändigtvis betyder att föroreningar över KM innebär en ökad risk. Naturvårdsverket skriver i sin handledning att "när förutsättningarna på platsen avviker från de antaganden som de generella riktvärdena är beräknade utifrån bör platsspecifika riktvärden tas fram, som tar hänsyn till hur riskförutsättningarna ser ut i det aktuella området". Exempelvis finns det kommunalt vatten så uttag av dricksvatten på fastigheten kan inte anses vara troligt i framtiden. Angående luftmiljön i Tegelbyggnaden så är det förekomsten av PAH-M som skulle kunna vara en hälsorisk av de föroreningar och halter som har påträffats. PAH-M påträffades endast i området H7&4 och det området har schaktats ut och materialet har transporterats till deponi. Därför kan den föroreningspunkten strykas och risken om förorenad inomhusluft anses vara eliminerad, eftersom övriga sidor kring tegelbyggnaden har schaktats ut vid dränering och indragning av servis och återfyllts med kross, eller att marken provtagits och visat sig vara oförorenad, alternativt blivit sanerad (biostimulering). Tegelbyggnaden planeras inte heller att delas upp i flera lägenheter utan ska endast inrymma en bostad.

När det gäller marken under parkeringen och att inte beakta skydd mot markmiljö inom ytan, vilket berörs av halten av zink (ej hälsorisk), kan motiveras genom att den ytan redan nu omgärdas av mark uppfylld med krossmaterial, vilket inte heller utgör en vital markmiljö för markorganismer, och ifall den berörda ytan schaktas ut kommer den återfyllas med kross. Det nya krossmaterialet kommer då vara rent men krossmaterialet kan inte antas förbättra markmiljön för markorganismer. Därmed kan man motivera att inte beakta markmiljön i det begränsade området. Påträffade PAH:er kommer också fortsätta att brytas ner genom naturliga processer, och en halt av PAH-H på 2,4 mg/kg TS uppmätt 2019 kan beräknas ha sjunkit under 1 mg/kg TS inom 8 år, dvs till år 2027, beräknat på en halveringstid på 6 år för de mer svårnedbrytbara PAH-erna, men där det i realiteten troligtvis går något fortare än så om man betänker att några PAHer inom gruppen kan ha snabbare nedbrytningstakt. Halten kan vid det här laget lika väl redan ha reducerats under KM genom den naturliga nedbrytningsprocessen. Det är inte rimligt med en eventuell avgränsade provtagning och urschaktning i dagsläget, i syfte att eliminera begränsade volymer av förorenade massor som kan komma att äventyra befintliga dräneringssystem eftersom det inte finns någon ritning över den anläggning som installerades i början på 2000-talet av då privatägda sörmland vatten. Nyttan av en sådan åtgärd kommer att vara begränsad medan kapitalförstörelsen kan betraktas vara stor genom att man riskerar att förstöra befintliga dräneringssystem. Genom att inte i onödan deponera schaktmassor ligger även i linje med avfallshierarkin (Miljöbalken 15 kap 10 §) samt intentionen i avfallsförordningen (2011:927). I planbeskrivningen finns nu förslag på åtgärdsmetod och vart massorna kan köras till.

Detaljplanen delar inte upp området i en handelsdel respektive bostadsdel. Det tillåts både handel och bostad inom hela planområdet. I samrådsförslaget föreslog man en sådan uppdelning som miljötekniska rapporten tar upp. Eftersom flera saneringar har genomförts är bedömningen att föroreningarna är avhjälpna till nivåer som är acceptabla för att människor ska kunna bo och röra sig på platsen och därför har vi tagit bort uppdelningen.

Svar på redaktionella synpunkter:

Angående provpunkt 10-1: Ja, detta borde ha preciserats bättre; "Vid provpunkt 10, prov 10-1 (där '-1' avser det översta lagret av mulljord, ca 0,0-0,2 meter), uppmättes tidigare ...". Provpunkten finns markerad med lila text i karta 2 i det aktuella dokumentet. Under rubrik 5.1 ges information om att mulljordlagret är ca 20 cm och underlagras av lera, men visst hade det varit tydligare om det under rubrik 5.1.2 upprepats att 'det översta mulljordlagret (ca 0-20 cm) skulle schaktas ut tillsammans med de översta ca 5-10 cm av det underliggande lerlagret'.

Angående karta 3 som saknas i 'Förslag till platsspecifika riktvärden': Tyvärr har två kartor benämnts "Karta 2", där den på sid 6 är den karta som ska vara Karta 3.

Buller

Till granskningsskedet infördes prickmark i plankartan, vilket innebär att närmsta byggnadsfasad hamnar som närmast 50 meter från riksvägen (träbyggnaden ligger som närmast 50 meter från vägmitt och tegelbyggnaden 55 från vägmitt). Skulle man välja att bygga nytt hamnar de på ett ännu längre avstånd från vägen. Det betyder att ekvivalent bullernivå vid fasad enligt Boverkets och SKLs beräkningsmetod kommer att ligga på 54 dBA. Det är 6 dBA under riktvärdet på 60 dBA ekvivalent nivå vid fasad. Enligt beräkningsprogrammet Nordic Road Noise framtaget av Tyrens så beräknas den ekvivalenta bullernivån att hamna på 49 dBA vid fasad. Det är 11 dBA under riktvärdet. Det som skiljer appen från Boverkets metod är att man kan lägga in om marken är hård eller mjuk mellan väg och fasad. I detta fall är marken mjuk mellan bullerkällan och mottagare (byggnad). Ekvivalenta bullernivåer från järnvägen bedöms hamna under 55 dBA medan maximala bullernivåer ligger närmare 75 dBA vid träbyggnadens fasad. Det innebär att minst hälften av bostadsrummen i en bostad ska vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl 22.00 och 06.00 vid fasad. Denna rekommendation kan uppfyllas eftersom den södra fasaden på träbyggnaden har lägre ljudnivåer. En bestämmelse om att bullerförordningen ska gälla finns redan i plankartan från förslaget som var utskickat på granskning. Planbeskrivningen har kompletterats med uträkningarna ovan. Kommunen bedömer att inga ytterligare åtgärder behöver vidtas i detaljplanen.

Notis: Trafikverket har getts samma svar.

Risk för olyckor, översvämning eller erosion

Farligt gods

Riksväg 57 är utpekad som rekommenderad led för farligt gods trots att den ej är lämpad för det enligt kommunens räddningstjänst. Vägen är inte av den standarden att det bör transporteras farligt gods på. Som planhandlingarna anger är farligt godstransporter på väg 57 främst lokala transporter av brandfarliga vätskor (ADR-klass 3) som sker

sporadiskt. Vidare poängteras att ett flertal bostadshus ligger inom 10 meter från vägen. Utifrån detta kan såväl behovet som lämpligheten av vägen som farligt godsled ifrågasättas. Kommunen anser att hälsa och säkerhet är högsta prioritet och ser vägen som en riskkälla framför en tillgång. Kommunen kommer att påbörja dialog med berörda och arbeta för att ta bort rekommendationen. Detta planeras att göras i särskild ordning utöver denna planprocess.

Eftersom vägen är rekommendard för farliga godstransporter idag behöver kommunen ta med det i beaktande i samband med upprättandet av detaljplaner. Kommunen har tittat på trafikflöden och olycksstatistik bland annat och kommit fram till att det är relativt lite fordonsrörelser på vägen och det har heller inte skett någon olycka vid platsen sedan räddningstjänsten började att föra statistik för 20 år sen. I detaljplanen har kommunen även tittat på trafikprognos för 2040 och ökningen är marginell. Trafiken beräknas öka med cirka 590 fordon fram till dess. Eftersom den vanligaste förekommande farligt godstransporter är brandfarliga vätskor (fordonsbränsel) på vägen så är bedömningen att dessa transporter kommer att minska i framtiden med tanke på fordonsbranschens omställning till eldrift. Vid infarten till planområdet är det goda siktförhållanden och hastighetsbegränsningen är satt till 60 km/h. Vägsträckningen förbi planområdet har inga skarpa kurvor vilket minskar risken för olyckor ytterligare. Närmsta byggnad i planområdet kommer hamna 45 meter från vägkanten. Den vanligaste konsekvensen vid olycka med transport av brandfarliga vätskor är pölbrand som har ett generellt konsekvensområde på 30 meter för tredje gradens brännskador och antändning av trä och textilier enligt räddningsverkets rapport: Farligt gods på vägnätet - underlag för samhällsplanering från 1998. Vägen är bomberad och lutar ner i diken som med sin utformning fungerar för både invallning och avledning av vätskorna. Eftersom vägen och marken intill vägen lutar är risken att en stor pölbrand kommer att inträffa väldigt liten eftersom vätskan skulle rinna bort. Här kommer ett urklipp från Räddningsverkets rapport från 1998, "Vi antar en trafikolycka där en tankbil med bensin kolliderar och lasten rinner ut som en pöl i en gatukorsning. Utbredningen av bensinen begränsas av trottoarkanter mm. Brandens värmestrålning beror till största delen av hur stor yta på marken branden har. En plan hårdgjord yta ger större konsekvenser än en mjuk, lutande yta eller om bensinen ansamlas i en grop."

Acceptabel risknivå innebär att det är få farligt godstransporter på vägen både idag och i framtiden, hastighetsbegränsningen är låg, risken att en pölbrand ska uppstå på platsen bedöms som mycket låg, avståndet mellan väg och bostad är minst 45 meter, inga gruppbestäder enligt LSS och Socialtjänstlagen (SoL) tillåts och så bedöms sannolikheten för en olycka som liten samtidigt som konsekvenserna av en eventuell olycka bedöms som små. Detta ger en acceptabel risknivå vad gäller risker med farligt gods enligt kommunens uppfattning. Sammantaget utifrån ovan redovisning och i planhandlingarna i övrigt gör kommunen bedömningen att på det sätt detaljplanen nu är utformad är tillfyllest vad gäller risker med farligt gods. Utifrån ovanstående argument så ser kommunen ingen anledning att utreda frågan ytterligare i denna detaljplan.

Notis: Trafikverket har getts samma svar.

Geotekniska säkerhetsfrågor, ras, skred, erosion
Befintlig bebyggelse har stått på platsen i över 100 år och ingen ny byggnad planeras. I den gällande detaljplanen har man bedömt att mark inom fastigheten går att bebygga utifrån förutsättningarna på platsen. Kommunen ser ingen anledning att studera de geotekniska förhållandena för befintlig bebyggelse eller övrig byggbar mark som får bebyggas enligt

gällande detaljplan. Att marken är byggbar ska man ha uträtt i tidigare detaljplan. Fastigheten är heller inte utpekad som ett aktsamhetsområde för skred i finkornig jordart. Kommunen rekommenderar istället att studera de geotekniska förhållandena mer noggrant vid en bygglösprövning för nybyggnation.

Notis: SGI har getts samma svar.

Inkomna yttranden utan erinran

1. Polisen (2023-02-14)

Polismyndigheten har ingen erinran mot detaljplaneförslaget.

2. Sörmland vatten och avfall AB (2023-02-20)

Sörmland vatten och avfall AB har ingen erinran mot detaljplaneförslaget.

3. Region Sörmland (2023-02-23)

Region Sörmland har ingen erinran mot detaljplaneförslaget.

Sammanfattning av justerat planförslag

Den tillförda prickmarken mot riksvägen är en del av skyddet mot förvanskning av kulturmiljön och en åtgärd som sänker bullernivån vid potentiell bostadsfasad. Information om justeringen har tillförts planbeskrivningen.

En precisering av bestämmelsen bostad har lagts till. Det handlar om ett undantag av boendeformen gruppboende enligt LSS (1993:387) och SoL (2001:453). Kommunens bedömning är att det inte är lämpligt att placera den typen av boendeform på fastigheten.

Avsnittet geotekniska förhållanden i planbeskrivningen har kompletterats med kommunens ställningstaganden.

Avsnittet om buller har reviderats med den nya förutsättningen att byggnad inte får placeras närmare än 50 meter från väg och med korrekta trafikflöden.

Avsnittet om farligt gods i planbeskrivningen har reviderats och förtydligat kommunens ställningstagande. En åtgärd har vidtagits från granskningen. Det är inte längre tillåtet att skapa bostad för gruppboende på fastigheten med anledning av närheten till järnvägen.

Avsnittet om markföroreningar har kompletterats med förtydliganden om kommunens ställningstaganden. Inga ytterligare åtgärder har vidtagits till antagandet av detaljplanen.

Synpunkter som inte har blivit tillgodosedda

Lantmäteriet föreslår att ändra byggnadshöjd till nockhöjd/totalhöjd och takvinkel eftersom att bestämmelsen byggnadshöjd inte längre rekommenderas användas. Kommunens intention har varit att utgå från gällande detaljplan och i den används byggnadshöjd. Kommunens bygglovsavdelning har inget emot att det används som höjdbestämmelse. För att använda nockhöjd eller totalhöjd behövs både mark och byggnader att mätas och det bedömer kommunen inte är nödvändigt att göra till denna detaljplan.

Statens geotekniska institut saknar en bedömning av stabiliteten samt risk för erosion för befintliga och planerade förhållanden. Med hänvisning till 2 kap 4-5§ PBL ska geotekniska aspekter såsom säkerhetsfrågor avseende skred, ras och erosion klarläggas i planskedet. Den geotekniska utredningen ska utföras till minst detaljerad nivå enligt IEG Rapport 4:2010 alt. IEG Rapport 6:2008. Kommunen tycker att det är mycket att begära eftersom ingen ny bebyggelse planeras att uppföras på fastigheten. Befintlig byggnad har stått på samma plats i över 100 år. Gällande detaljplan tillåter att byggnad får uppföras på nästan hela fastigheten. Det är inte motiverat att kräva en utredning av ny detaljplan när mark redan idag får bebyggas. Den slänt som skulle kunna vara ett osäkert område har nu till antagandet prickmarkerats med anledning av att få ner bullernivåerna vid bostadsfasad. Resterande mark ska ej behövas utredas i detta skede då ingen ny bebyggelse planeras att uppföras och inte ligger i något aktsamhetsområde för skred. Det ska även vara ett par meter ner till grundvatten och leran har uppskattas vara torr när miljöprovtagningar har gjorts i marken. Det rekommenderas dock att markförhållandena studeras vidare i bygglovsprocessen om man väljer att bygga nytt på fastigheten.

Trafikverket efterfrågade i samrådet en bullerutredning för planområdet. Kommunen hänvisar till den bullerkartering som togs fram till den fördjupade Översiktsplanen "Flen - staden mellan sjöarna". Trafikverket vill uppmärksamma att det vid ett eventuellt föreläggande är framräknade värden enligt planbeskrivningen som utgör underlag för tillsynsmyndigheten. Trafikverket anser därför att planbeskrivningen ska redogöra för vilka bullervärden som fås vid fasad med hänsyn till detaljplanens utförande. Ett riktvärde för när en sådan redovisning kan anses vara aktuell är när beräknade bullernivåer ligger inom 5dBA från gällande bullerriktvärden (eller däröver). Kommunens bedömning är att ingen bullerutredningen behöver tas fram eftersom förslaget nu har justerats. Kommunen har satt byggförbud på 50 meter från vägen som har resulterat i lägre bullernivåer. Enligt uträkningarna som har gjorts så kommer bullernivåerna hamna under 5 dBA från riktvärdet. Kommunen har delvis tillgodosett synpunkten, men har valt att inte ta fram en bullerutredning eftersom de ekvivalenta bullernivåerna inte ligger i närheten av riktvärdet. Trafikverket efterfrågade också som länsstyrelsen en mer utförlig riskbedömning till detaljplanen kopplat till transporter med farligt gods från riksväg 57. Kommunen anser att trafikflödet är för lågt för att utreda frågan vidare. Planområdets läge och vägens utformning vid planområdet är så pass bra att risken för olycka är låg. Kommunen kommer att arbeta med att ta bort vägens rekommendation som Länsstyrelsen har bestämt. Det är inte lämpligt

att farligt godstransporter ska köra på vägen med tanke på vägens generella standard och de många bostäder som finns intill vägen.

Länsstyrelsen yttrade sig om markföroreningar, buller, farligt gods och markförhållandena. Sammanfattningsvis så vill Länsstyrelsen att föroreningssituationen ska fortsätta utredas och de instämmer inte med bedömningen som gjorts i detaljplanen. Deras yttrande kan man läsa i inkommande yttranden ovan. Kommunens bedömning är att planområdet är lämpligt för föreslagna användningar utan att vidta ytterligare åtgärder, det gäller både inomhusmiljön och utomhusmiljön. Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets yttrande angående buller och att det behöver utredas ytterligare. Länsstyrelsen yttrade sig även om hur kommunen har hanterat situationen med närhet till farligt godsled och anser att en riskutredning ska tas fram. Kommunen anser att bullernivåerna är så låga att ingen utredning krävs och att kommunens riskbedömning är tillräcklig för att gå vidare med detaljplanen. Länsstyrelsen ställer sig även bakom SGI:s yttrande och att markstabiliteten behöver utredas vidare så det inte föreligger någon risk för ras eller skred. Kommunen ser ingen anledning till att kräva en utredning då ingen ny byggnad planeras att uppföras och att det inte ligger inom ett akksamhetsområde för skred.

Sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda:

- Ingen sakägare har yttrat sig

Övriga som inte fått sina synpunkter tillgodosedda:

- Lantmäteriet
- Statens Geotekniska Institut
- Trafikverket
- Länsstyrelsen

Ändringar utöver inkomna synpunkter

I avsnittet om trafikbuller har trafikprognosen för 2040 justerats. I granskningshandlingarna utgick man ifrån att den totala trafiken skulle öka med 50 %. Detta stämmer inte riktigt utan personbilstrafiken beräknas öka med 30% medan tungtrafiken beräknas öka med 50% fram till år 2040. Ändringen innebär att bullernivåerna hamnar under 5 dB från riktvärdet.

Prickmarken som lagts till har varit för att tillgodose synpunkter som inkommit men också för att skydda kulturmiljön utöver inkomna synpunkter.

Kommunledningsförvaltningen

Flen den 18 oktober 2023

David Labba

Planarkitekt

Sanna Almqvist

Samhällsutvecklingschef