

Detaljplan för Industrimark norr om Horndal

Avesta kommun, Dalarnas län

Upprättad av Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning 2021-01-04
Reviderad 2021-04-13

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

2021-03-15

Förslaget till detaljplan har varit utställd för granskning under tiden 1 februari till 22 februari 2021.

Under tiden för granskning har kompletta planhandlingar funnits på biblioteket i Avesta, på Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning i Avesta och på projektets webbsida, nås via www.avesta.se. Underrättelse om granskning har varit uppsatt på kommunens digitala anslagstavla och införd i ortens lokaltidning. Sakägare, rättighetsinnehavare m.fl. har erhållit underrättelse om granskning per post.

Planförslaget har tidigare varit ute på samråd mellan den 17 januari till den 28 februari 2020. De synpunkter som inkom under samrådstiden finns sammanställda i en samrådsredogörelse som biläggs detta utlåtande.

Inkomna yttranden:

U 1. Länsstyrelsen Dalarnas län

U 2. Lantmäteriet

U 3. Trafikverket

U 4. Luftfartsverket

Ingen erinran

U 5. Vattenfall Eldistribution AB

SAMMANFATTNING

Några av de yttranden som inkommit har föranlett ändringar av planförslaget, främst i frågor kring hantering av dagvatten och kring berörd vägsamfällighet. Vilka ändringar som inkomna yttranden föranlett, och hur yttranden i övrigt bemötts, framgår i detalj här nedan. De ändringar som gjorts i detaljplanen efter granskningen är så pass omfattande att en ny granskning behöver genomföras.

Ändringar som gjorts efter samrådet

Plankartan med bestämmelser

- Fyra områden för dagvattenhantering har avsatts, två i respektive delområde.
- Bestämmelse om villkorat startbesked kopplat till anläggande av dagvattenlösningar har lagts till.
- Ett markreservat för vägservitut har lagts till i den sydöstra delen.

Planbeskrivningen

- Har kompletterats med information om att en befintlig vägsamfällighet berörs av planen och förslag på hantering av denna.
- Beskrivning av ansvaret för hantering av dagvatten har utvecklats något.
- Hur hantering av dagvatten kan/ska genomföras, hur det kan påverka mark i området och en kortfattad känslighetsanalys med alternativa dagvattenlösningar har lagts till.
- En kort information kring flyghinder har lagts till.
- En beskrivning av förväntade belastningar vid avloppsreningsverket i Horndal har lagts till.

Inkomna yttranden med utlåtande

OBS! För att undvika risken för feltolkningar vid upprättande av utlåtandet är alla inkomna yttranden ordagrant avskrivna. Eventuella språkliga fel i yttrandena har därför inte heller ändrats. Eventuella inledande och avslutande texter som inte är kommentarer till planens innehåll, t.ex. beskrivning av ärendet, ärendets handläggning eller information av generell karaktär, har dock inte tagits med vid avskrivning.

U 1. Länsstyrelsen Dalarnas län

Yttrande **Överprövningsgrundande synpunkter**

Länsstyrelsens granskning har identifierat överprövningsgrundande frågor enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen.

Hälsa och säkerhet

Dagvatten, ras och skred

Det är positivt att planhandlingarna nu beskriver funktionella systemlösningar för den dagvattenproblematik som identifierats. Dagvattenutredningens förslag på fördröjningsmagasin är inte tillräckligt säkerställt i planen. Ansvaret för anläggande av fördröjningsdammar bör beskrivas närmare i planbeskrivningen och säkerställas på plankartan. Fördröjningsmagasinen behöver anläggas innan bebyggelse uppförs. Detta säkerställs genom att införa bestämmelse enligt 4 kap. 14 § plan- och bygglagen i plankartan.

För att kunna bedöma acceptabelt omhändertagande av spillvatten ska det av planbeskrivningen framgå en redogörelse för hur stor avloppsbelastningen förväntas bli vid en exploatering, samt vilken den teoretiska (framtida) belastningen är vid det kommunala avloppsreningsverket om planområdet planeras att anslutas till det.

Störningsskydd

Planbestämmelsen m1 ska bättre anpassas till Svenska kraftnäts yttrande i samrådsskedet.

Riksintresse kommunikation

För att utesluta om åtgärden att anlägga dagvattendammar intill järnvägsspåret innebär påtaglig skada på riksintresset kommunikation behöver planbeskrivningen mer utförligt beskriva vilka risker, samt ansvaret för dessa, på järnvägen och väg 68 som kan uppstå till följd av anläggande och drift av de fördröjningsdammar som dagvattenutredningen föreslår.

Övrigt

Utformning

För att minimera byggnadsvolymernas påverkan på landskapsbilden kan det vara lämpligt att reglera färgsättning och material.

Elektromagnetiska fält

I planbeskrivningen anges att skyddsavstånd/respektavstånd om 60 meter till ledningsstråket tar höjd för att ledningarnas spänning kan komma att ökas genom det projekt som pågår för detta. Beroende på vilken spänning som kan bli aktuellt kan dock skyddsavståndet behöva vara längre.

Kommentar Planbeskrivningens redogörelse för vad gällande lagstiftningar anger kring ansvaret att hantera det dagvatten som uppstår inom planområdet har utvecklats något.

Kommunen delar inte länsstyrelsens uppfattning att en given lösning av dagvattenhantering, och läge för sådan, måste säkerställas på plankartan. Kommunen anser att det, genom den dagvattenutredning som ge-

nomförts, mycket tydligt klargjorts att dagvattenhantering efter exploatering kan lösas inom området och att marken därmed är lämplig att bebygga i enlighet med detaljplanen. Då det finns olika sätt att lösa fördröjning och rening av dagvatten, vilket då också kan ske på många olika platser inom planens stora markområden, anser kommunen alltså att det är felaktigt att genom planbestämmelser låsa fast såväl läge som typ av lösning för dagvattenhantering. Men för att inte riskera en ytterligare förlängd planprocess beroende på att länsstyrelsen väljer att överpröva planen utifrån detta har kommunen ändå valt att lägga fast fyra större markområden för hantering av dagvatten och infört en bestämmelse om s.k. villkorat lov för att dagvattenanläggningar ska anläggas innan byggnation får påbörjas.

Planbeskrivningen har kompletterats med text om en uppskattad möjlig belastning från planområdet vid det kommunala reningsverket i Horndal och hur detta förhåller sig till dagens belastning och det tillstånd som finns för reningsverket.

Efter samrådet har kommunen haft dialog med Svenska kraftnät kring dels det faktum att bestämmelsen m₁ inte är avsedd som markreservat utan som skyddszoner utifrån elektromagnetiska fält samt att de avstånd till brandfarlig vara, respektive explosiv vara, som Svenska kraftnät anger i sitt samrådsyttrande är de avstånd som anges i Elsäkerhetsverkets föreskrifter. I fråga om det senare har kommunen då framfört att sådant som anges i föreskrifter eller lag inte ska regleras i detaljplan, då s.k. dubbelreglering inte ska förekomma. Svenska kraftnät har inte inkommit med något yttrande under granskningskedet vilket kommunen, i brist på annan information, tolkar som att Svenska kraftnät inte har några kvarvarande invändningar mot detaljplanen.

Kommunen ser inte att det finns några risker för påtaglig skada på riksintresset kommunikation vid ett korrekt anläggande av dagvattendammar. Avståndet mellan väg 68 och den del av planområdet där dammar skulle kunna placeras är minst 25 meter och marken just där utgörs av morän, eller tunt lager morän på berg i en liten del, vilket gör marken stabil. Då dammar kan utföras med eller utan infiltration, beroende på markens beskaffenhet, hur nära markytan grundvattenytan ligger osv. så ska inte heller vatten från dessa påverka markens stabilitet. Nu har kommunen dessutom angett områden där dammar kan placeras, och dessa ligger minst 350 meter från väg 68 och då ännu något längre från jämvägen.

Kommunen har inte för avsikt att reglera vara sig färgsättning eller material för byggnader inom planområdet.

Då det i nuläget är oklart vad som i detalj kommer ske i när kraftledningarnas spänning i framtiden ska ökas, både i fråga om var nya ledningar placeras och hur de placeras i förhållande till varandra, anser kommunen att detaljplanen efterlever försiktighetsprincipen med de skyddszoner som anges utifrån elektromagnetiska fält runt ledningar. Hur elektromagnetiska fält kring nya ledningar kommer att påverka omgivande mark kan till viss del komma att styras vid byggandet av ledningarna, bl.a. i fråga om hur nya ledningars strömriktningar kan samverka för att minska magnetfältens utbredning.

U 2. Lantmäteriet

Yttrande Som påtalats vid samrådet finns samfällad mark inom planområdet, Horndalsbyn s:5. Trots detta påtalande står fortfarande i planbeskrivningen att kommunen äger all mark inom planområdet. Vidare finns inte heller den samfällda marken redovisad i planbeskrivningens konsekvensbeskrivning.

Kommentar Att det påtalade förhållandet kring den samfällda marken inte tagits med i planhandlingarna till granskningen är en miss från kommunens sida. Planbeskrivningen har nu kompletterats med upplysningar om ägarförhållandet, hur kommunen föreslår att den rättighet som samfälligheten ger ska hanteras samt vilka konsekvenserna blir för den samfällda marken. Den föreslagna hanteringen har även medfört att ett område för framtida vägservitut lagts in i plankartan.

U 3. Trafikverket

Yttrande Trafikverket har följande synpunkter på detaljplanen.

Dagvatten

Det är positivt att Avesta kommun har låtit göra en dagvattenutredning. Ett genomförande av detaljplanen innebär att stora ytor naturmark kommer att hårdgöras och byggnader och tak tillkommer. Det kommer att generera mycket stora flöden. Väg och järnväg

ligger nära varandra samt vid sjön Rossen. Det innebär att man måste vara mycket noga för att säkerställa att väg och järnväg inte riskeras.

. Vi vill ha en känslighetsanalys över riskerna med för höga flöden mot väg och järnväg. Exploatören kan överväga att öka trummornas kapacitet istället för att göra dammar, för att minska påverkan på väg och järnväg.

. Vi vill ha en konsekvensanalys för värre händelse, dvs lägst 200-års regn. Skälet till det är att det blir så väldigt höga flöden pga exploateringen.

. Vi vill ha en riskanalys om markpåverkan och påverkan på väg och järnväg (stabilitet). Skälet till det är det blir väldigt höga flöden samt närheten mellan infrastruktur och sjön, vilket ökar riskerna.

Planområdet för Google ligger mellan de två delområdena i denna plan. Trafikverket och företagets konsult har kontakt om dagvattenutredning för Googles etablering. Det vore lämpligt att den totala ytan som ska exploateras, undersöktes gemensamt. Har Google och deras konsult rätt förutsättningar i sin utredning, med tanke på detta planområde? Ska olika dagvattenlösningar användas för i varje planområden? En samordning bör göras, för att undvika problem för framtida exploatörer, Avesta kommun, Trafikverket, företagsidkare och övriga intressenter.

Kommentar Planbeskrivningen har kompletterats med ett stycke som redogör för det faktum att det kan finnas ett flertal olika tillvägagångssätt att hantera ökade dagvattenflöden från planområdet efter exploatering. Ett sådant kan då vara att, tillsammans med Trafikverket, öka genomföringskapaciteten i trummor under väg och järnväg.

Kommunen anser inte att ett 200-års regn ska vara dimensionerande för exploatering i området. Detta då kommunen inte kan se att vare sig väg 68 eller järnvägen förbi platsen skulle ha sådan dignitet av nationella mått att det motiverar en så överdimensionerad händelse som beräkningsgrund. Utöver detta är sannolikheten för att så extrem nederbörd ska sammanfalla med redan höga markvattennivåer, en situation som skulle öka risken för att väg 68 och järnvägen påverkas, extremt låg.

Kommunen ser inte att det finns några risker för påverkan på väg eller järnväg utifrån markstabilitet vid korrekt anläggande av dagvattendammar. Avståndet mellan väg 68 och den del av planområdet där dammar skulle kunna placeras är minst 25 meter och marken just där utgörs av morän, eller tunt lager morän på berg i en liten del, vilket gör marken stabil. Då dammar kan utföras med eller utan infiltration, beroende på markens beskaffenhet, hur nära markytan grundvattenytan ligger osv. så ska inte heller vatten från dammar påverka markens stabilitet. Nu har kommunen dessutom angett områden där dammar kan placeras och dessa ligger minst 350 meter från väg 68 och då ännu något längre från järnvägen.

Kommunen anser inte att det är något konstigt med att respektive område för exploatering utreder och sedan hanterar den ökning av dagvattenflöden som skapas och de eventuella behov av rening av dagvatten som uppstår. Detta är snarare helt i överensstämmelse med den ansvarsfördelning som anges i gällande lagstiftningar när det som här är fråga om exploatering utanför kommunalt verksamhetsområdet för såväl dagvatten som avloppsvatten.

U 4. Luftfartsverket

Yttrande LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

Det åligger byggherren att beställa och bekosta en flyghinderanalys av LFV Flyghinderanalys för den höga byggnad som skall uppföras på fastigheten, telefon 011-19 20 00 vx, begär flyghinderanalys. LFVs flyghinderanalys grundar sig på ICAO:s regelverk som enligt beslut av EU-kommissionen skall gälla som lag inom EU. Om flyghinderanalysen innehåller anmärkningar skall dessa åtgärdas innan bygglov får beviljas. Är anmärkningarna av sådan natur att de ej kan åtgärdas får bygglov ej beviljas. Observera att giltighets-

tiden för en flyghinderanalys är två år från utfärdad datum. Om byggnation ej påbörjas innan giltighetstiden har gått ut måste en ny flyghinderanalys beställas och resultatet av denna inväntas innan byggnation får påbörjas.

Detta yttrande gäller på utfärdad datum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 "Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift", Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. På grund av nytillkomna satellitbaserade inflygningsprocedurer på Sveriges flygplatser har LFV utökat influensområdet för hinderytor till 90 km från flygplats för att även täcka in de hinderytor som är förknippade med dessa procedurer.

| *Kommentar* Planbeskrivningen kompletteras med lite information kring gällande krav på flyghinderanalys.

U 5. **Vattenfall Eldistribution AB**

Yttrande Vattenfall Eldistribution noterar att kommunen haft dialog med Vattenfall Eldistribution inför framtagandet av granskningshandlingarna och har i princip inget att erinra avseende framtagna granskningshandlingar.

Vattenfall Eldistribution undrar dock över vad som menas med "andra eventuella byggnadsverk" som det nämns om i kommunens kommentar i samrådsredogörelsen och i planhandlingen? Det är viktigt att avståndet på 20 meter även gäller för dessa anläggningar.

Vattenfall Eldistribution ser fram mot en fortsatt dialog med kommunen för placering av nya elnätanläggningar inom detaljplanen.

| *Kommentar* Kommunens tankar i fråga om andra eventuella byggnadsverk inom s.k. prickmark har främst handlat om att det kan komma önskemål på uppförande av plank, som dock inte lär bli så höga som 5 meter. Men inom dessa områden skulle det även kunna komma att bli aktuellt med anläggande av olika tekniska anläggningar för respektive delområde, t.ex. transformatorstationer, och då kan en högsta höjd på 5 meter komma att behövas. Avståndet mellan närmaste faslina och gränsen till respektive delområde i detaljplanen är 10 meter, så det horisontella avståndet mellan ledning och eventuellt annat byggnadsverk än byggnader inom prickad mark kan aldrig bli mindre än de 10 meter som anges i Elsäkerhetsverkets föreskrifter.

MILJÖ- OCH BYGGFÖRVALTNINGEN

Plan- och byggenheten

Peter Granqvist
Planingenjör