

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET
Bashir Hajo
Stadsarkitekt
Tel: 0278-251 18
E-post: samh.bygg@bollnas.se



Granskningsutlåtande

Antagandehandling

**Detaljplan för Kilafors 23:1, Julibackens Förskola, Kilafors tätort,
Bollnäs kommun, Gävleborgs län**



Dnr: 13-6346
Samråd: 4/9 - 25/9 2014
Utställning: 3/10 - 23/10 2014
Antagande: MBn § 165, 3 dec 2014
Laga kraft:
Genomförandetid t o m

TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

Planförslaget (plankarta, plan- och genomförandebeskrivning) sändes för samråd bl.a. till berörda fastighetsägare, statliga myndigheter och kommunala förvaltningar. Förslaget skickades ut den 4 september 2014 och svar skulle vara Samhällsbyggnadskontoret tillhanda senast den 25 september 2014. Efter samrådet ställdes detaljplanen ut för granskning under tiden 3 till 23 oktober 2014. Yttrandetiden förlängdes till den 25 oktober på begäran av Länsstyrelsen. Under tiden har följande yttranden inkommit.

INKOMNA YTTRANDEN OCH SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORETS KOMMENTAR

*Kommunala förvaltningar och bolag
Statliga och regionala myndigheter m.fl.*

Teknik-, service- och fritidsförvaltningen har inget att invända mot planförslaget.

X-trafik har inget att erinra mot planförslaget.

Kommunalförbundet södra Hälsingland (Räddningstjänsten) har inget att erinra. Samhällsskyddsavdelningen har dock, med anledning av Länsstyrelsen Gävleborgs yttrande, skrivit ett Särskilt yttrande utöver det ovan redovisade svaret. Det Särskilda yttrandet bifogas Granskningsutlåtandet i sin helhet.

Trafikverket lämnar följande synpunkter:

Planområdet ligger nära större infrastruktur (norra Stambanan) i Kilafors tätort. Konflikter finns mellan föreslagen markanvändning och områden för trafikändamål.

Förskola har tidigare funnits på platsen men prövas nu genom planläggning. Generellt krävs större skyddsavstånd (än 36 meter) med tanke på risk för farligt gods samt buller.

Trafikverket bygger om spårområdet/bangården i Kilafors och har bedömt att det finns flera objekt som kräver skyddsåtgärder då trafiken förväntas öka i framtiden.

Trafikverket gör, med ovanstående förutsättningar, bedömningen att verksamhet ändå kan tillåtas med föreslagna skyddsåtgärder. Bullerkraven ska tillgodoses samt sannolikheten att något ska inträffa är väldigt liten. Hänsyn har tagits till att verksamheten med tillhörande byggnader har funnits på platsen en betydande tid. Vid nyetablering är det lämpligt att ovanstående markanvändningar hålls väl separerade.

Riskerna kommer att minimeras enligt åtgärdsförslag i järnvägsplan. Det är även av stor vikt att skolgården/förskolan hålls väl separerad genom fysiska åtgärder (plank, staket) från järnvägsanläggningen.

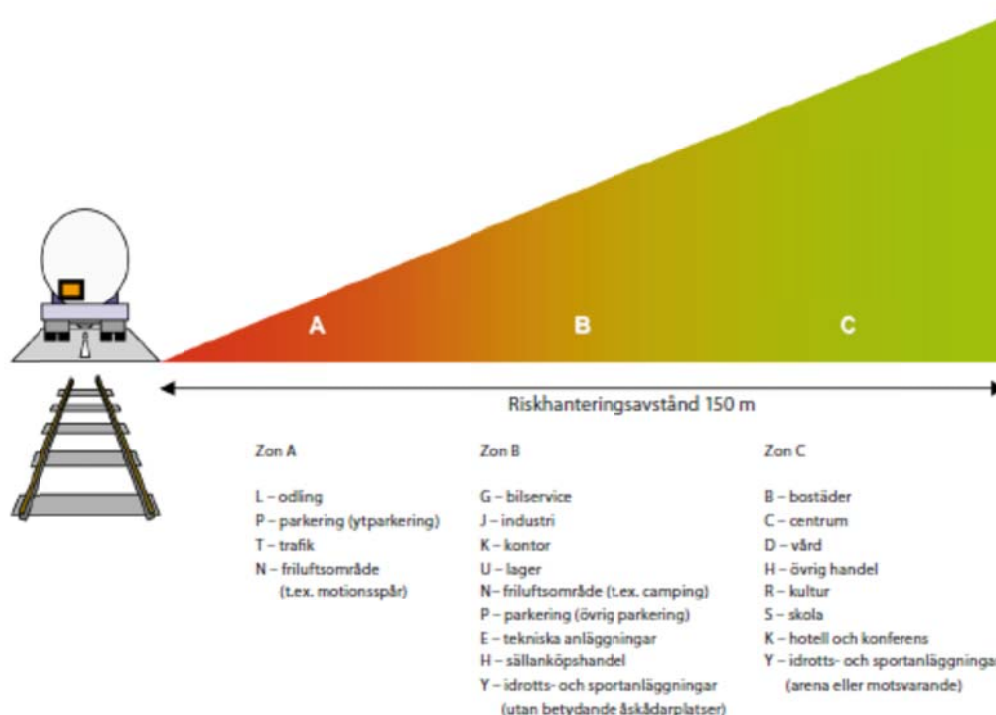
Ställningstagande: Bestämmelserna i detaljplanen följer de åtgärdsförslag som Trafikverket lagt i Järnvägsplan för Kilafors bangård, avseende bullerreduktion och skydd mot olyckor vid transport av farligt gods på järnväg.

Länsstyrelsen Gävleborg varnar i sitt yttrande för att Länsstyrelsen kan med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen. Man anser att Länsstyrelsen, utifrån inkomna handlingar, inte kan bedöma att föreliggande planförslag kan genomföras utan risk för hälsa och säkerhet och lämnar följande synpunkter.

Farligt Gods

Vid behovsbedömning av föreliggande plan ifrågasatte Länsstyrelsen planområdets lämplighet för skola, bland annat på grund av riskerna med farligt gods. Länsstyrelsen påpekade sedan i samrådet av planen att det i planarbetet krävs en riskanalys som förtydligar hur kommunen gjort bedömningen att avstånd och bulleråtgärder ger ett tillfredsställande skydd mot identifierade olyckor. Kommunen hänvisar till genomförd riskbedömning utförd av Trafikverket i och med ombyggnaden av bangården. Då planförslaget kan betraktas som en ny användning av kvartersmark anser dock Länsstyrelsen att riskbilden för planområdet bör utredas mer detaljerat.

Länsstyrelsen har i samrådsskedet av planen hänvisat till Länsstyrelsernas gemensamma riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods som föreslår en zonindelning enligt nedan. Trafikverket hänvisar i sin MKB till samma riskpolicy.



Enligt nämnd policy kan samma markanvändning tillhöra olika zoner i indelningen ovan. Föreliggande planförslag föreslår dock markanvändningen skola inom zon A, ett område som främst anses vara aktuellt för verksamheter där människor inte vistas varaktigt. Länsstyrelsen anser därför att det är av stor vikt att det tydligt redovisas hur bedömningen gjorts att avstånd och bulleråtgärder ger ett tillfredsställande skydd mot identifierade olyckor. Riskutredningen i MKB Kilafors bangård kapacitetsåtgärder föreslår mer detaljerade beräkningar av riskerna för att kunna besluta om vidtagande av skyddsåtgärder. Det är därför inte klargjort vilken typ av skyddsåtgärder som måste tillkomma för att lindra konsekvenserna vid eventuell olycka med farligt gods.

För att juridiskt säkerställa skyddsåtgärder mot både störningar och olyckor bör planbestämmelserna därför också kompletteras så att utformningen av skydd även innefattar skydd mot eventuella olyckor med farligt gods.

Buller

Planområdet ligger i närheten av järnväg och påverkas därmed av buller. Länsstyrelsen anser att de av riksdagen antagna riktvärdena för trafikbuller normalt inte bör överskridas. Länsstyrelserna anser vidare att riktvärdena, som gäller för bostäder, även bör gälla för undervisningslokaler. Uppförandet av störningsskydd för att motverka buller är, liksom kommunen konstaterat, avgörande för ett plangenomförande och Länsstyrelsens bedömning är att föreslagna åtgärder som redovisas på plankartan kan vara tillräckliga för att nå en acceptabel ljudmiljö, även om de inte säkerställer en god ljudmiljö.

Förorenad mark

Länsstyrelsen har i samrådsskedet påpekat att det på 50-talskartan finns en såg utmarkerad inom planområdet vilket innebär att det inom planområdet kan förekomma markföroreningar. Ett genomförande av planen kan medföra framtida fysiska förändringar eller grävningar i marken varför information om eventuella markföroreningar lämpligtvis framgår av planen som upplysning.

Ställningstagande:

Farligt gods

Vid planläggning av befintlig bebyggelse och verksamheter kan det vara svårt att uppnå samma grad av säkerhet som vid nyexploatering. Den befintliga verksamheten, förskola, är av stor betydelse för orten och det är viktigt är att skapa så goda förutsättningar för den fortsatta verksamheten som är möjligt utifrån förutsättningarna på plats. Säkerheten bör väsentligt förbättras jämfört med dagens förhållanden och samhällets givna lagkrav ska uppfyllas.

Trafikverket bedömer i sitt yttrande, enligt ovan, att riskerna kommer att minimeras enligt åtgärdsförslag i järnvägsplan.

Även om risken för olyckor med farligt gods på järnväg bedöms öka i framtiden på grund av en ökande omfattning av sådana transporter, så är det värt att beakta att den övervägande delen av dessa transporter sker nattetid och på tider då förskolan inte bedriver verksamhet.

Sannolikheten för att en olycka med farligt gods ska inträffa är också mycket låg även om konsekvenserna kan bli svåra om det inträffar.

Bilden som Länsstyrelsen hänvisar till visar föreslagen zonindelning ur Länsstyrelsernas markanvändningspolicy. Zonerna har inga fasta gränser, utan riskbilden för det aktuella planområdet är avgörande för markanvändningens placering. Generellt bör ny bebyggelse och verksamheter där människor stadigvarande vistas, inte tillåtas inom ett område på 30 meter från en järnväg.

Skåne Län har i sin rapport RIKTSAM 2 ännu tydligare definierat vilka skyddsavstånd som bör gälla från primära transportleder av farligt gods.

0-30 meter	Bebyggelsefritt
30-70 meter	Bostäder(småhusbebyggelse), centrum, kontor, idrotts- och sportanläggningar utan betydande åskådarpåls
70-150 meter	Vård, skola, bostäder(tät flerbostadsbebyggelse), kontor
>150 meter	Fri markanvändning

Trafikverkets MKB för Kilafors bangård hänvisar både till RIKTSAMs föreslagna skyddsavstånd där avståndet till skola är 150 m (avståndet räknas från yttre räls respektive väggkant till den plangräns där markanvändningen tillåts) samt till MSB:s värdering av risk som anger skola som möjlig markanvändning inom en flytande gräns om ca 70-150 meter från transportled för farligt gods.

Förskolans byggnader ligger ca 80 meter från yttre räls medan fastighetsgränsen/plangränsen ligger i sitt närmsta läge cirka 35 meter från densamma. Inom det här området anger diagrammet ovan bland annat kontor, industri och sport- och idrottsanläggningar. Skolgården ligger alltså närmre riskområdet för transporter med farligt gods än vad som rekommenderas för skola och det är utifrån dessa förutsättningar som föreslagna skyddsåtgärder planeras.

I TRV:s riskbedömning för Kilafors bangård står det ” För personintensiva verksamheter (t.ex. bostäder, skola, centrumhandel) nära järnvägen föreslås att ett plank/vall/mur sätt upp längs järnvägen som skydd. Denna åtgärd kan med fördel samköras med eventuella bulleråtgärder, *alternativt* kan en vidare utredning göras.”

Planförslaget har tagit fasta på TRV:s åtgärdsförslag, vilka för övrigt har stämts av med kommunen i ett tidigt skede.

Som underlag för föreliggande detaljplans ställningstagande föreligger också ”Riskanalys för Norrborns industriområde”, ett underlag som tagits fram av Ramböll, på uppdrag av Bollnäs kommun, inför detaljplan för Norrborn, i norra delen av Bollnäs tätort, som vunnit laga kraft 2013. Utifrån de förutsättningar och ställningstaganden som finns i ”Riskanalys för Norrborns industriområde” jämförs planområdets förutsättningar och ställning tas i relation till detta.

Riskanalys för Norrborns industriområde bifogas Granskningsyttrandet i sin helhet.

Samma godstrafik som passerar Norrborn passerar även Kilafors bangård varför de identifierade riskerna med farligt gods även är tillämpliga på den föreliggande detaljplanen.

Antal människor som dagligen vistas, eller kommer att vistas i Norrborns industriområde har av Bollnäs kommun beräknats till 500 personer. I föreliggande planförslag görs bedömningen att max 100 personer vistas inom planområdet samtidigt; barn, personal samt enstaka föräldrar som hämtar och lämnar barn.

De identifierade riskerna med farligt gods transport på järnväg är gods av klass 2, det vill säga kondenserad brandfarlig gas och giftig gas.

Bedömda konsekvenserna vid olyckor med detta gods:

Klass 2.1 Brännbara kondenserade gaser – Jetflamma

En jetflamma från brännbara kondenserade gaser kan medföra livsfara på avstånd upp till 85 meter. Byggnader inom detta avstånd kan ta skada och brandrisk finns om fasadmaterial etc. inte är i obrännbart utförande.

Kilafors bangård ligger cirka 4.5 meter lägre än förskolans byggnad. En järnvägsvagn är cirka 4 – 5 meter hög vilket innebär att en horisontal jetflamma från en exploderande vagn kan nå fram till byggnaden om inget obrännbart hindrar den.

Planområdets närmsta läge mot bangården ligger cirka 3 meter högre. En 3 meter hög jordvall i plangränsen skulle effektivt stoppa jetflammar och fasta föremål i horisontalläge. Ett kompletterande plank om 1,5 meter på toppen av vallen skulle kanske förstöras vid en stor olycka, men det skulle ändå dämpa kraften i de flammor/föremål som skjuts uppåt.

Klass 2.3 Kondenserade, giftiga gaser – Förgiftning

Giftiga gaser kan under ogynnsamma omständigheter vara dödande upp till 1000 meter från utsläppskällan.

Sannolikheten att människor ska komma till skada på grund av en gasolycka är mycket låg. Här kan utbredningsområdet av ett gasmoln bli så stort att vedertagna avstånd inte får någon effekt. Samtidigt är förhärskande vindriktningar i området västliga (samt nord- och sydvästliga) det vill säga bort från planområdet.

Klass 3 Brännbara vätskor – Pölbrand

Vid pölbrand utvecklas värmestrålning som kan ge brännskador. Hur stor skada en person drabbas av beror på under hur lång tid personen utsätts för strålningen.

På avstånd större än 20 meter från pölbrandens kant är värmestrålningen för låg för att kunna ge allvarliga personskador. Dock kan branden spridas via andra objekt eller genom att brinnande vätska sprider sig utanför järnvägen. I Kilafors ligger bangården drygt 2 meter lägre än Polgatan som ligger mellan planområdet och bandgården. Risken för att en pölbrand ska spridas upp mot skolgården är därför obefintlig. Polgatan utgör också en form av brandgata mot planområdet.

Övriga farligt gods-klasser

Vid olycka med andra farligt gods-klasser bedöms personskador uppkomma först när någon vistas i olyckans omedelbara närhet eller vid beröring. Vad gäller övriga farligt gods-klasser bedöms de ha begränsad skaderisk jämfört med gods-klasserna ovan.

Riskvärdering

Riskvärdering – individrisk

För Norrborns industriområde där beräkningen av individrisken beräknas på att det vistas 500 – 1000 personer i området på dagtid, har en med marginal acceptabel individrisk beräknats. ($4,5 \times 10^{-9}$)

I föreliggande detaljplan i Kilafors har vi betydligt färre personantal att ta hänsyn till varför individrisken bedöms hamna inom ett med marginal acceptabelt värde.

Riskvärdering – samhällsrisk

För beräkningen av samhällsrisk i Norrborns industriområde med upp till 1 000 personer används en F/N kurva - frekvens av antalet omkomna (N) per år (F) – där riskerna bedöms ligga delvis ovanför den undre gräns inom det intervall, ALARP (så lågt som rimligtvis är möjligt) som är riktlinje för acceptabel nivå för samhällsrisk. Därför rekommenderas vissa begränsade säkerhetshöjande åtgärder, exempelvis säkerhetsavstånd.

Följande säkerhetsavstånd rekommenderas, efter Länsstyrelsens rekommendationer, i Norrborn.

0-30 meter Bebyggelsefritt

30 – 70 meter Bostäder(småhusbebyggelse), centrum, kontor, idrotts- och sportanläggningar utan betydande åskådarpplats.

70-150 meter Vård, skola, bostäder, kontor

>150 meter Fri markanvändning

Samhällsrisk bedöms något högre eftersom det är verksamheten skola som ligger närmre järnvägen än det rekommenderade avståndet och säkerhetshöjande åtgärder ska därför vidtas.

Dessa säkerhetshöjande åtgärder utförs enligt Trafikverkets förslag och utgörs av en jordvall, vilken är obrännbar och har en massa som har möjlighet att stå emot mekanisk påverkan, samt ett plank av trä som ytterligare begränsar negativa effekter, som buller, på grund av närheten till järnvägen.

Föreslagna ändringar och kompletteringar:

Det Särskilda yttrandet från Kommunalförbundet södra Hälsningar (Räddningstjänsten) bifogas Granskningsutlåtandet i sin helhet.

Riskanalys för Norrborns industriområde bifogas Granskningsutlåtandet i sin helhet.

Planbeskrivningen

En komplettering av planbeskrivningen avseende riskbedömningen jämförd med Riskanalys för Norrborn, enligt text ovan, görs.

Under "Riskreducerande åtgärder" i planbeskrivningen förs följande text in:

"Förskolans ventilationsintag bör vara förlagt åt väster, så långt från riskkällan som möjligt. Ventilationen bör kunna stängas av manuellt vid gasolycka på järnvägen.

Förskolan bör upprätta en handlingsplan, i samråd med Räddningstjänsten, för olyckor med farligt gods".

Planbeskrivningen kompletteras med text om den tidigare sågverksamheten under "Förorenade områden".

Plankartan

Plankartans bestämmelse om skyddsvall och plank kompletteras med text om kombinationens betydelse för säkerhet mot olyckor med farligt gods-transporter.

"Skyddsvall med bullerplank ska anordnas. Kombinationen ska uppföras som skydd mot olyckor vid farligt gods-transporter på järnvägen samt för reduktion av buller från järnvägstrafiken."

Bestämmelsen om ändrad lovplikt justeras så att den knyter an till bestämmelsen ovan.
”Bygglov krävs inte för störningsskyddande åtgärder som utförs enligt bestämmelserna i detaljplan.”

Tillägg efter kompletteringsyttrande från Länsstyrelsen:

Efter förnyad kontakt med Länsstyrelsen har komplettering skett av planhandlingarna i samråd med Samhällsskyddsavdelningen, KFSH-Kommunalförbundet södra Hälsingland, och enligt Trafikverkets yttrande. Handlingarna har kompletterats med rekommenderade planbestämmelser som syftar till att säkerställa de nödvändiga skyddsåtgärderna. Länsstyrelsen har tagit del av detta och gjort ett nytt ställningstagande som innebär att de inte har för avsikt att pröva ärendet enligt 11 kap 10§ Plan- och bygglagen under förutsättning att den reviderade versionen av detaljplanen antas. Länsstyrelsens kompletteringsyttrande bifogas.

Samhällsbyggnadskontoret föreslår Miljö- och byggnämnden besluta

att godkänna Granskningsutlåtandet och

att anta detaljplanen enligt 5 kap. 27 § (SFS 2010:900) Plan- och bygglagen

Samhällsbyggnadskontoret i november 2014.

Bashir Hajo
Stadsarkitekt