
 Trollhättans Stad	Dokumentbeteckning LÄMPLIGA OMRÅDEN FÖR DRIVMEDELSTATIONER	Dnr KS2011/385
Antaget av/Ansvarig Kommunstyrelsen 2012-01-25	Handläggare/Förvaltning Göran Carlsson, kommunstyrelsens förvaltning	Datum 2011-12-22

LÄMPLIGA OMRÅDEN FÖR DRIVMEDELSTATIONER I TROLLHÄTTANS TÄTORT

Inventering, analys och förslag



Godkänt av kommunstyrelsen den 25 januari 2012

 Trollhättans Stad	Dokumentbeteckning LÄMPLIGA OMRÅDEN FÖR DRIVMEDELSTATIONER	Dnr KS2011/385
Antaget av/Ansvarig Kommunstyrelsen 2012-01-25	Handläggare/Förvaltning Göran Carlsson, kommunstyrelsens förvaltning	Datum 2011-12-22

LÄMPLIGA OMRÅDEN FÖR DRIVMEDELSTATIONER

I TROLLHÄTTANS TÄTORT

Inventering, analys och förslag december 2011

Innehållsförteckning

	Sida
Sammanfattning	1
Bakgrund	1
Arbetets organisation	2
Metod, definitioner och kriterier	3
Beskrivning av föreslagna lägen	6
Genomförande	12
Bilagor	12

Sammanfattning

I denna rapport har fem områden i Trollhättans tätort föreslagits som lämpliga för drivmedelstationer. Arbetet har utförts enligt uppdrag från kommunstyrelsen av en arbetsgrupp med representanter för berörda förvaltningar. Områdena är avsedda att i första hand användas som nya lokaliseringar för de stationer i tätorten som idag bedöms ha det sämsta läget med avseende på risk, miljö eller samhällsplanering.

I samband med förnyelse av tillstånd för brandfarlig vara kan Trollhättans Stad ompröva befintliga stationer. Även i andra sammanhang är det en fördel för samhället att kunna erbjuda alternativa lägen.

Områdena har valts utifrån vissa kriterier för att bli ändamålsenliga utifrån olika aspekter såsom transporter, tillgänglighet, miljö och säkerhet samt utrymme. Samtliga är belägna på kommunal mark.

Avsikten är att föreslagna områden ska säkras för denna användning i planeringsarbetet.

Bakgrund

Uppdraget

Kommunstyrelsen beslutade den 3 december 2008, i samband med budget för 2009, att ge Kontoret för Hållbart samhälle uppdraget att ta fram förslag till tomter som bedöms lämpliga för drivmedelsstationer.

Syftet med uppdraget är att bereda möjlighet att flytta drivmedelstationer som idag har ett mindre lämpligt läge med avseende på, säkerhet, miljö och samhällsplanering.

En situation där dessa frågor aktualiseras är i samband med förnyelse av tillstånd för brandfarlig vara. Trollhättans Stad kan även av andra skäl ta upp dessa frågor, t ex om en stations läge hindrar utbyggnad av bostäder eller andra samhällsfunktioner. Det är då en fördel för samhället att kunna erbjuda alternativa lägen.

Riskhanteringsplan 2004

I Riskhanteringsplan - Farliga ämnen och farligt gods, antagen av Trollhättans kommunfullmäktige den 28 januari 2004, delas de verksamheter som hanterar farliga ämnen in i tre klasser: Högrisk, normalrisk och lågrisk. Indelningen har skett med avseende på vilka ämnen som hanteras och beroende av hur verksamheten lokaliserats i förhållande till bostäder m.m. För de bensinstationer som placerats i högriskgruppen föreslås att alternativa platser bör tas fram. Ändring av lokaliseringen kan ske i samband med att tillståndet för brandfarlig vara prövas.

I samband med arbetet med Riskhanteringsplanen genomfördes en riskanalys för en typbensinstation. Enligt analysen kommer närboende att klara sig utan skador om de befinner sig minst 60 m från skadeplatsen. Enligt en riktlinje i Riskhanteringsplanen bör skyddsavståndet 100 m användas vid etablering av nya drivmedelsstationer då detta skyddsavstånd även skyddar de närboende från att bli störda av buller och ljus.

Lagstiftning och föreskrifter

Drivmedelstationers lokalisering, utrustning och utformning styrs av lag (1988:868) om brandfarliga och explosiva varor samt tillhörande förordning (1988:1145). Räddningsverket meddelar mer detaljerade föreskrifter som är tillämpliga på bensinstationer. Sprängämnesinspektionens allmänna råd (SÄIFS 1997:8) används vid tillsyn av befintliga drivmedelstationer. Räddningsverket har utarbetat en handbok, "Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer" (2008), som bl.a. behandlar nyetablering av bensinstationer. Boverkets allmänna råd gäller nyplanering av drivmedelstationer. Där finns bl.a. ett riktvärde om 100 meters skyddsavstånd till bebyggelse. Bestämmelser som reglerar verksamheten på bensinstationer finns även inom andra områden, t ex plan- och bygglagstiftningen, miljöbalken, lagstiftningen om skydd mot olyckor och arbetsmiljölagstiftningen.

Arbetets organisation

Nedanstående arbetsgrupp har utfört uppdraget under ledning av kontoret för Hållbart samhälle på Kommunstyrelsens förvaltning.

Göran Carlsson, Kommunstyrelsens förvaltning

Susanne Nilsson, Kommunstyrelsens förvaltning - Hållbart samhälle (t o m aug 2009)

Christian Karlsson, Kommunstyrelsens förvaltning

Mats Björk, Kommunstyrelsens förvaltning

Leif Löf, Stadsbyggnadsförvaltningen

Ilpo Borg, Miljöförvaltningen (t.o.m. nov 2011)

Lisa Hellström, Miljöförvaltningen (fr.o.m. dec 2011)

Max Faye-Wevle, Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund
Ronald Svensson, Trollhättan Energi AB (t.o.m. maj 2009)
Karin Stenlund, Trollhättan Energi AB (fr.o.m. aug 2009)

Ledningsgrupp för arbetet har varit Ledningsgruppen för planeringsfrågor

Arbetsgruppen har under arbetet även samrått med Trafikverket, Länsstyrelsen och de drivmedelsbolag som idag har verksamhet i berörda delar av Trollhättan

Metod, definitioner och kriterier

Utredningen har genomförts efter nedanstående etappindelning:

- I. Redovisa en lägesbedömning av befintliga drivmedelstationer
- II. Ta fram riktlinjer och bedömningskriterier för lokalisering av drivmedelsstationer
- III. Redovisa förslag på lämpliga lägen för omlokaliserade och nya drivmedelstationer

I. Befintliga stationer

Riskklassning av befintliga stationer har skett med hänsyn taget till omgivningen, det vill säga ur risk- och säkerhetssynpunkt utifrån konsekvenser av en allvarlig olycka. Närmare precisering av skyddszoner och övriga grunder för vårt inventeringsarbete återfinns i Riskhanteringsplan (KF 2004-01-28).

Lokalisering av bensinstation närmare än 60 meter från bostäder, skolor och andra samhällsinrättningar där mycket folk rör sig eller där mycket folk vistas i normalfallet, och där konsekvenserna av en eventuell allvarlig olycka kan bli svåra, kräver vidare utredning. Samma resonemang, men med andra skyddszoner, gäller för transportvägar till bensinstationer där leveranser av drivmedel passerar bostadsområden, skolor etc.

Ovanstående gäller även om drivmedelstationen fanns först på plats innan t ex bostäderna eller skolorna kom till. Förtätning av omgivande samhälle kan alltså kräva vidare utredning av en befintlig drivmedelstation och eventuellt få konsekvensen att stationen bör flyttas på sikt.

Totalt omfattar inventeringen 28 befintliga drivmedelstationer inom Trollhättans kommuns gränser. Av dessa är idag 18 stycken öppna för allmänheten att använda, här kallade publika stationer. Övriga tankställen är avsedda för specifika företag eller organisationer.

Av de 18 publika stationerna är 9 automatstationer, resten har bemanning dagtid och en eller flera har kompletterande verksamheter såsom servicebutik, servering, verkstad eller biltvätt.

Tills vidare omfattar utredningen endast Trollhättans tätort. I samband med kommande arbeten med fördjupade översiktsplaner för småtätorterna, närmast i tiden berörs Upphärad och Sjuntorp, kommer lämpliga lägen utredas.

En klassning av stationernas lägen har skett enligt ett system med tre klasser. De tre klasserna definierades enligt följande:

1. En riskutredning behövs. Omlokalisering kan bli aktuellt
2. Riskläget är osäkert i dagsläget och stationen bör därför riskutredas
3. Lokaliseringen är godkänd tills vidare

En av de fem stationer i Trollhättans tätort som placerades i klass 1 var automatstation. De fyra övriga hade bemanning dagtid jämte försäljning av typ servicebutik eller verkstad/tvätt.

För klass 2 var tre automatstationer och ytterligare fyra bemannade på något sätt. Totalt är alltså 12 stationer i kommunen placerade på sådant sätt i förhållande till bebyggelse att vidare riskutvärdering kan behövas.

Inventeringslistan är ett internt arbetsmaterial som låg till grund för arbetet med Riskhanteringsplanen. Den uppdateras fortlöpande av miljöförvaltningen och räddningstjänsten.

II. Kriterier för framtida stationslägen

Målet med utredningen är få en framtida struktur av drivmedelsstationer i Trollhättans tätort som uppfyller följande kriterier:

- Jämn geografisk fördelning för att minska transportarbetet. Det är en fördel om boende i en viss del av Trollhättans tätort inte ska vara hänvisade till en motsatt del av tätorten för att tanka.
- God tillgänglighet för såväl kunder som leverantörer. Tillfartsvägarnas längd ska minimeras i förhållande till E45 och Rv44. Läget ska lätt kunna annonseras via skyltar t ex.
- Tillräckliga skyddsavstånd från bostäder och verksamheter med hänsyn till buller, säkerhet och hälsa etc. Här hänvisas till ovan nämnda bestämmelser samt till Boverkets "Bättre plats för arbete". Det innebär bl.a. minst 100 m till närmaste bostäder.
- Miljö- och säkerhetsmässigt optimala transportvägar. Placeringen ska medföra att tankbilarna så långt möjligt och rimligt leds längs vägar med stora avstånd till bostadsbebyggelse eller besöksintensiva verksamheter.
- Framtida behov av olika sorters drivmedel ska tillgodoses. Utvecklingen och användningen av olika sorters drivmedel är snabb idag. Föreslagna lägen ska kunna betjäna, förutom bensin och diesel, även gas, etanol, el med flera bränslen som kan förutses finnas på marknaden inom överskådlig tid. De nya förnybara bränslena bedöms idag inte medföra ökat skyddsavstånd i förhållande till bensin och diesel.

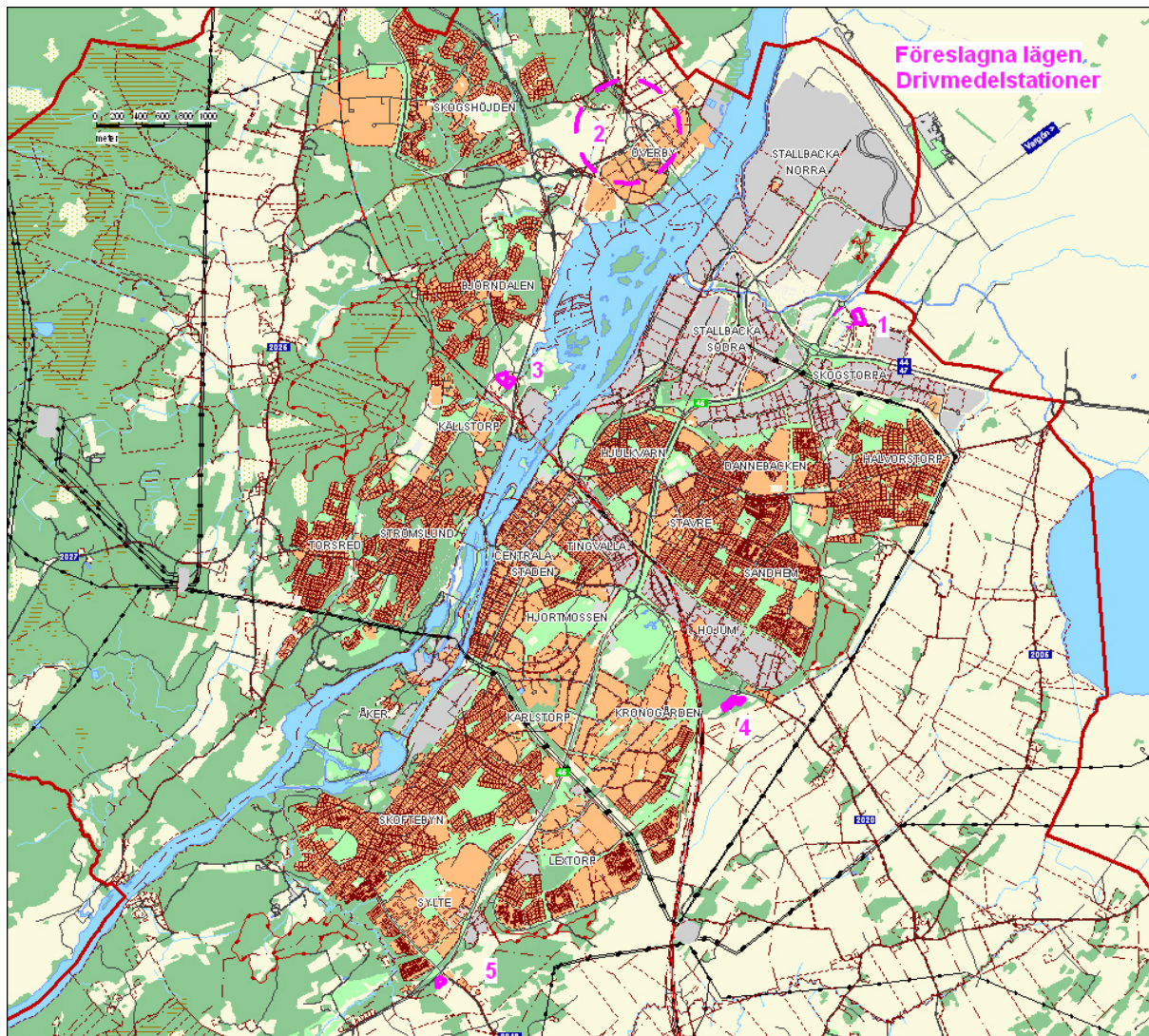
- Utredningen ska kunna erbjuda lägen för anläggningar i olika storleksklasser. Ytorna i tillräckligt många framtagna lägen ska vara tillräckligt väl tilltagna för att medge möjligheter till kompletterande verksamheter. För att bedöma markbehovet har en uppdelning gjorts i tre typstationer enligt nedan. Dessa rekommendationer grundas på bl.a. i en motsvarande utredning för Örebro tätort.
 - A. Automatstation. En obemannad drivmedelsstation behöver en tomtyta på 700 – 1500 kvm (0,07-0,15 ha).
 - B. Bemannad station med butik. En bemannad drivmedelsstation med butik behöver en tomtyta på ca 3 000 kvm. Om dessutom servicebutik, tvätt och annan service finns behövs en tomtyta på minst 4 000-5 000 kvm (0,4-0,5 ha).
 - C. Stor anläggning med "fullservice". En större anläggning utmed stora leder med stor mängd tunga fordon kräver en tomtyta på minst 15 000 – 20 000 kvm (1,5-2 ha).Ovan angivna ytor kan behöva ökas för att klara rening och fördröjning av dagvatten från fastigheten. I lokaliseringsbedömningen för varje särskilt fall behöver därför detta studeras.

Dessutom bör beaktas att lokaliseringarna kan komma i konflikt med andra intressen som kräver tätortsnära lokalisering och är ytkrävande.

Resultatet av inventeringen av befintliga stationer innebar att minst 5 nya områden ska tas fram i denna utredning för att ersätta stationer i Trollhättans tätort. Av dessa ska fyra kunna inrymma affärsytor och tillhörande parkering m.m. d v s typ B ovan, samt två av typ A.

III. Föreslagna nya lägen för drivmedel

Med utgångspunkt från ovanstående kriterier har arbetsgruppen utrett lämpliga lokaliseringar. Även markägoförhållanden, planförhållanden, konkurrerande intressen m.fl. faktorer har invägs i sökandet. Efter analys och värdering har de lägen föreslagits som framgår av nedanstående översiktskarta och i de detaljerade kartor med beskrivningar i anslutning till respektive område som följer därefter.

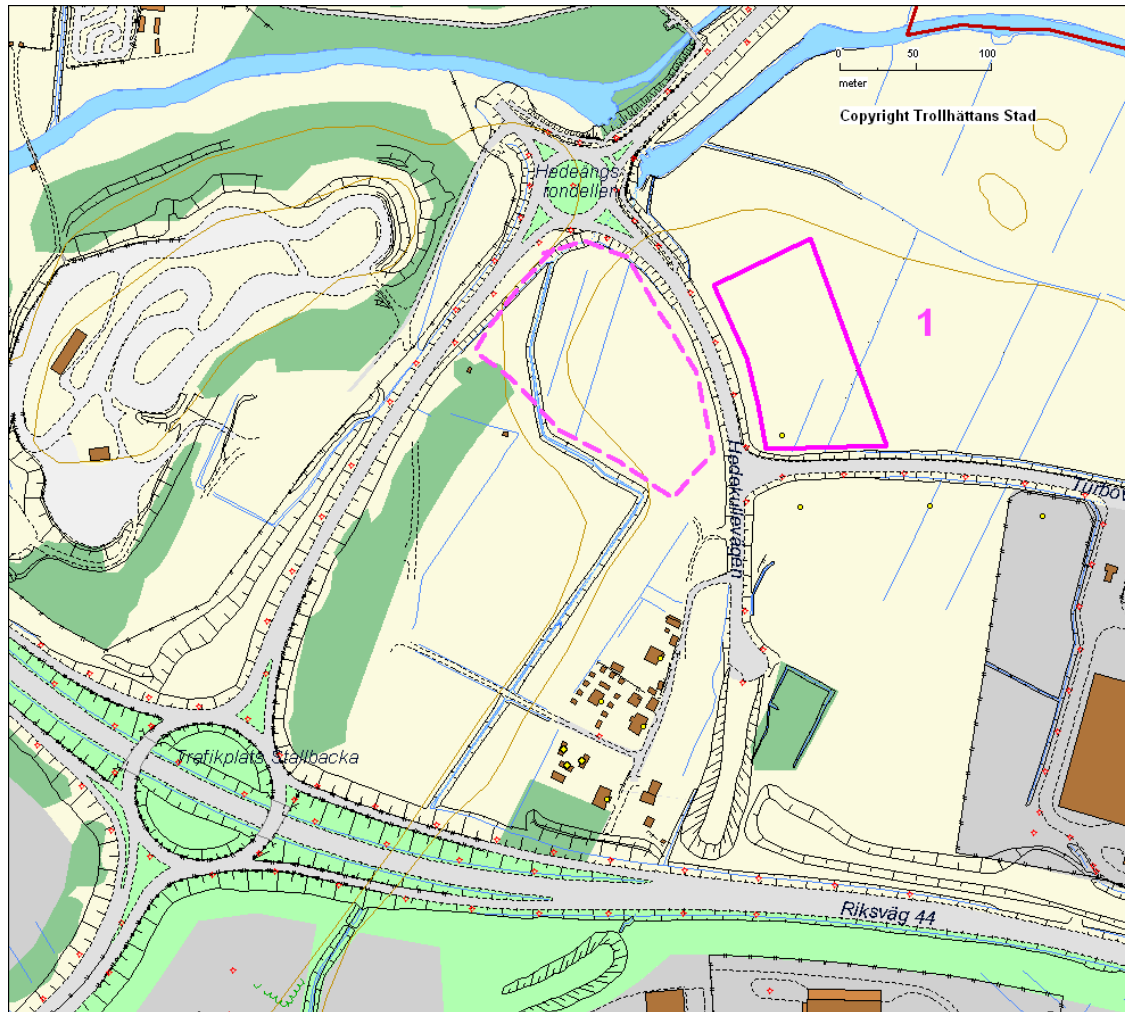


Av de 5 föreslagna lägena har tre möjlighet att inrymma fler än en station. Som mest beräknas de föreslagna lägena ytmässigt kunna inrymma 7 stationer av typ B, två av typ A (eller fler i den utsträckning om typ A byggs istället för typ B) samt en av typ C. Mer detaljerade utvärderingar får göras av vart och ett av de föreslagna områdena.

Beskrivning av föreslagna lägen

För varje föreslaget läge redovisas förutsättningarna avseende lokalisering, storlek, markägare, planförhållanden, avstånd till bostäder, avstånd från personintensiva verksamheter, trafikförhållanden, vatten och avlopp, miljöförhållanden, känslig natur m.m. Därefter görs en sammanfattande bedömning för respektive läge.

1. Hedeäng 1



Läge: Söder och öster om Hedeängs rondellen

Storlek: Två delområden Västra och Östra, om 1,6 respektive 0,9 ha. En anläggning av typ C, 1-2 av typ B

Markägare: Trollhättans Stad

Planförhållanden: Planerat verksamhetsområde i Översiktsplan (ÖP). Viss del utanför ÖP-plangräns. Detaljplan (DP) för småindustri, kontor, restaurang och samlingslokaler.

Avstånd till bostäder: Ca 120 m (Västra) respektive 140 m (Östra).

Avstånd från personintensiva verksamheter: Ca 100 respektive 230 m (motorbanan Hedeäng).

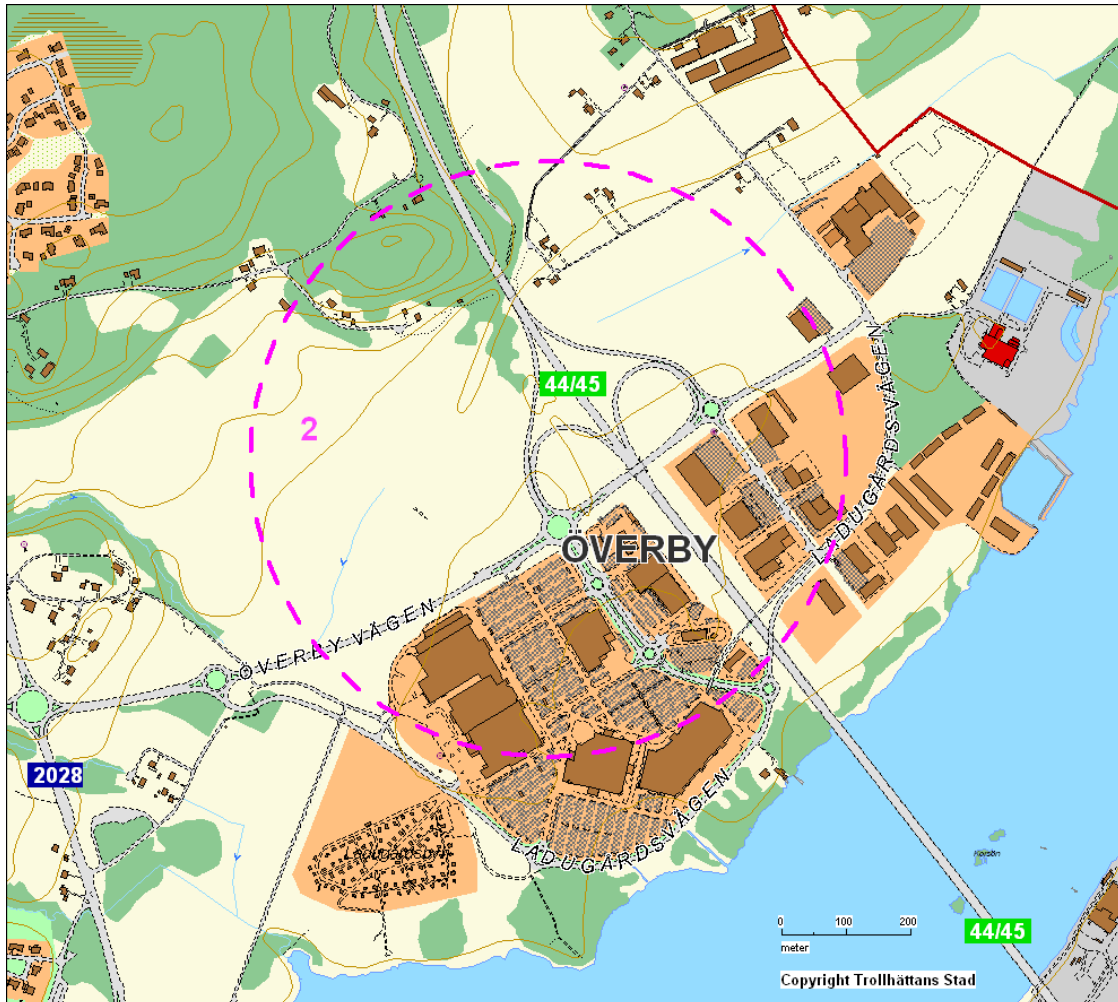
Trafikförhållanden: Förutsättningar för in- och utfart i området bedöms som goda.

Vatten och avlopp: Kan kopplas till industriområdets VA-nät.

Miljöförhållanden: Våtmarksområden utmed Stallbackaån får ej påverkas negativt av en eventuell etablering. Översvämningsrisken behöver utredas. I närområdet finns en äldre deponi. Utbredningen av den ska beaktas vid projektering av bensinstation. Denna bedömning förutsätter att verksamheten hålls innanför detaljplanegränserna.

Sammanfattande bedömning: Lämpligt läge. Bra annonsläge och lättillgängligt vid mycket trafikerad väg. Bra ur säkerhetssynpunkt. Närhet till Stallbackaån och risk för översvämning förutsätter noggrann planering.

2. Överby handelsområde



Läge: Bestäms i kommande DP för Överby.

Storlek: Ej avgränsat, sker i anslutning till DP-arbetet.

Markägare: Trollhättans Stad.

Planförhållanden: Planerad handel och service enligt fördjupad ÖP Överby. Arbete på DP pågår.

Avstånd till bostäder: Kan ej anges då läget inte är bestämt. Goda möjligheter bedöms finnas att lokalisera på minst 100 m avstånd.

Avstånd från personalintensiva verksamheter: Kan ej anges då läget inte är bestämt. Goda möjligheter bedöms finnas att lokalisera på minst 100 m avstånd.

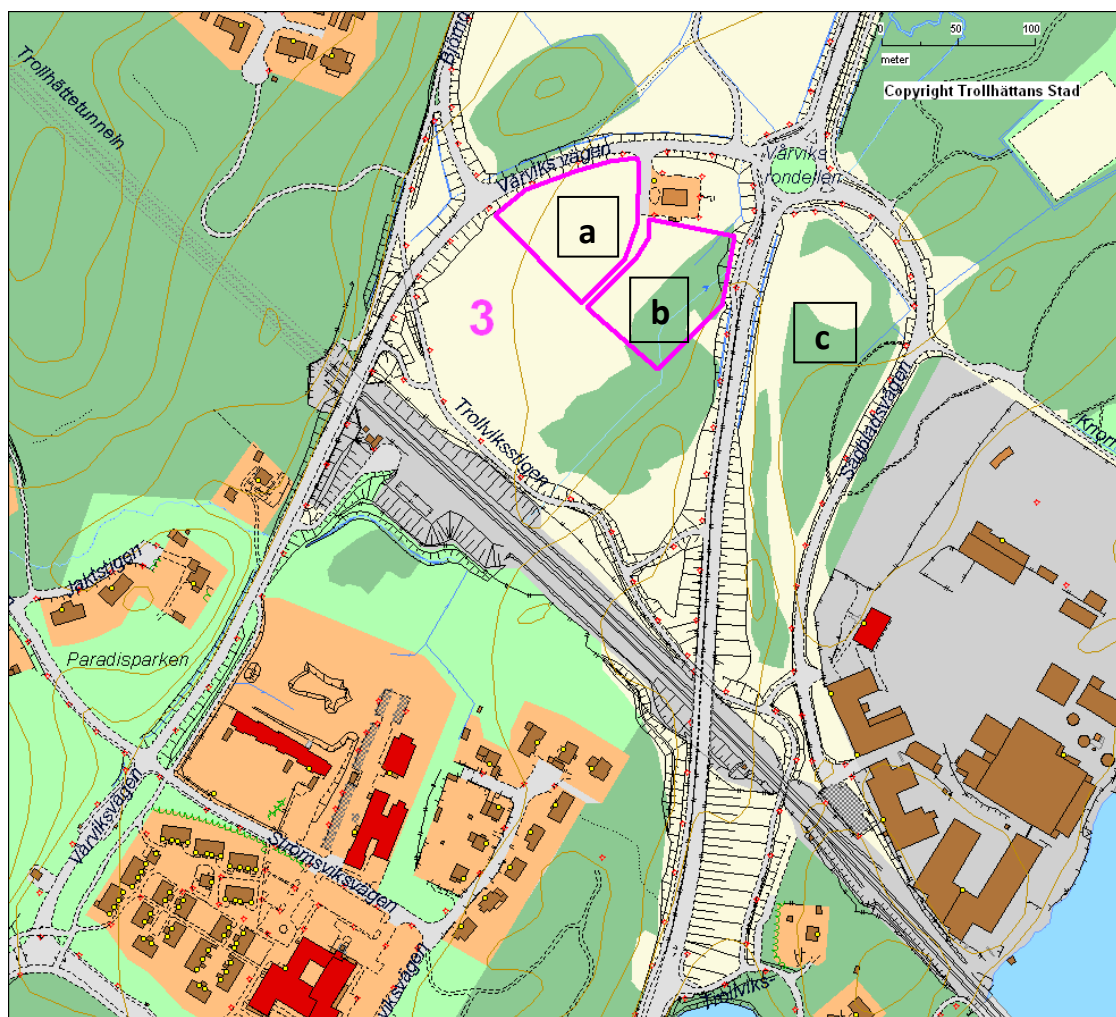
Trafikförhållanden: Goda möjligheter bedöms finnas att lokalisera i anslutning till planerad ny förbifart. Det är viktigt att välja ett läge som inte påverkar trafiken negativt genom köbildning m.m. på avfarter och påfarter till E45, som är ett riksintresse, samt på anslutande vägar och cirkulationsplatser.

Vatten och avlopp: Byggs ut enligt kommande DP.

Miljöförhållanden: Utredds under planarbetet. Dagvattenhantering från områdena beaktas särskilt. DP för Överby har särskilda restriktioner om behandling av dagvatten.

Sammanfattande bedömning: Inom området bör finnas goda möjligheter att till skapa område för drivmedelsstationer av olika typer. Ett eller flera lägen bör utredas i samband med Överbyplaneringen.

3. Gåsen 1 och Gåskarlen 1



Läge: Vårviksvägen, vid befintlig automatstation St1

Storlek: I utgångsläget tre delområden, Gåsen (a), Gåskarlen (b) och östra delen (c), om ca 0,5 ha vardera. En station av typ B får rum på vardera a, b och c.

Markägare: Trollhättans Stad

Planförhållanden: Områdena a och b redovisas i ÖP som områden för handel och service. Östra delen c ingick i ÖP som del av Källstorp. Gåskarlen är i DP avsedd för handel, kontor och småindustri. Gåsen är i DP avsedd för bensinstation, handel, kontor och småindustri. DP kan behöva ändras för att få mer plats.

Eventuellt vill Trollhättan Energi AB etablera en biogasstation i området. Planerad skatepark finns i södra kv. Gåsen. För östra delen (c) finns ingen DP.

Avstånd till bostäder: Ca 150 m.

Avstånd från personalintensiva verksamheter: Ca 160 meter (Vårviks gård), 300 m (Källstorpsgården).

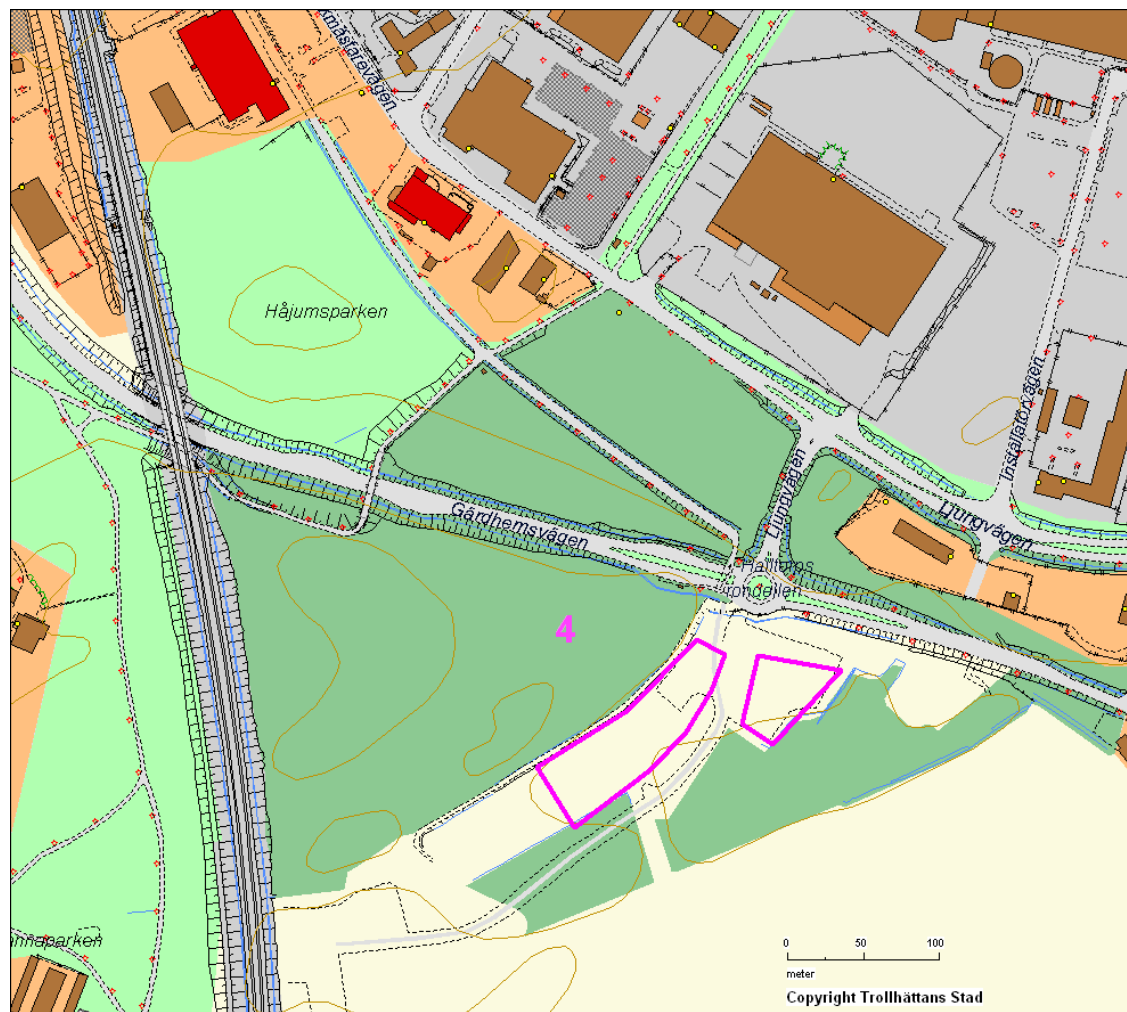
Trafikförhållanden: Förutsättningar för anslutning för del a och b till Vårviksvägen bedöms goda. Del c saknar DP och trafikföringen har inte utretts.

Vatten och avlopp: Avsättning för vatten finns i närheten, dock inte för avlopp. Dagvatten- och avloppsfrågan måste lösas ihop med Källstorps industriområde om ytterligare drivmedelsstationer ska anläggas.

Miljöförhållanden: Nordöst om Vänersborgsvägen kan markanvändning begränsas av strandskydd. Området är tätortsnära och använt som snötipp under de senaste vintrarna. För att östra delen (c) ska kunna komma i fråga krävs DP och därmed utredning om miljöförhållandena.

Sammanfattande bedömning: Delarna a och b bedöms lämpliga. Andra intressenter finns för området vilket kräver samplanering. För område c finns inte tillräckliga förutsättningarna för bedömning då DP saknas.

4. Håjum 4.1



Läge: Söder om Halltorpsrondellen

Storlek: Två delområden, Västra och Östra, om 0,55 resp 0,2 ha. En station av vardera typ A och B kan inrymmas.

Markägare: Trollhättans Stad

Planförhållanden: Planerat verksamhetsområde i ÖP. DP för industri, lager, kiosk och restaurang.

Avstånd till bostäder: Ca 190 m (Östra) respektive 270 m (Västra)

Avstånd från personalintensiva verksamheter Ca 300 m: (Håjums handelsområde).

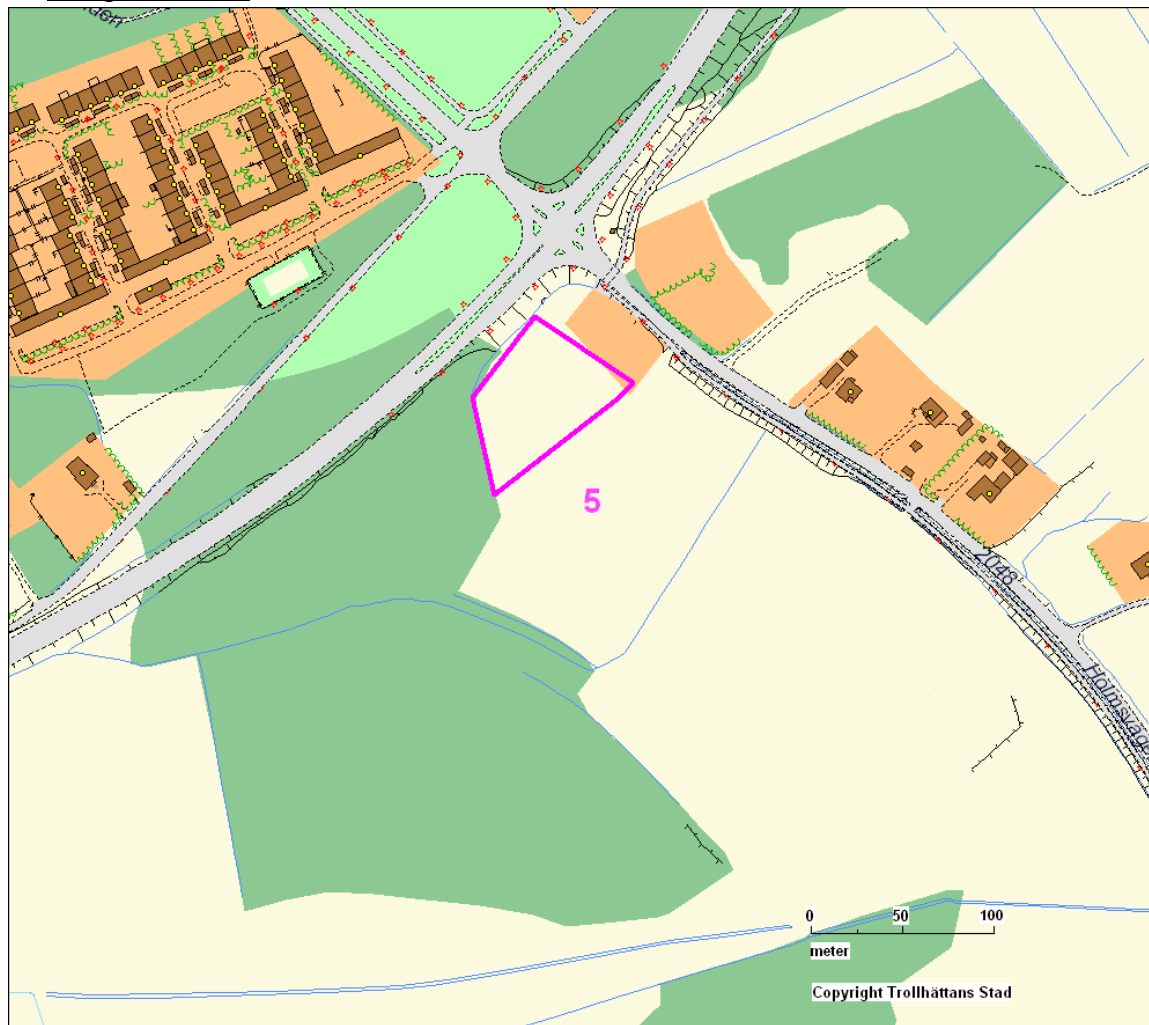
Trafikförhållanden: Transportvägarna går förbi affärer (Lidl och Cheapy). Detta bör beaktas i riskbedömningen. I övrigt bedöms förutsättningarna som goda.

Vatten och avlopp: Finns i områdets närhet.

Miljöförhållanden: Området har använts som snötipp under de senaste vintrarna. Det ligger tätortsnära och lämpligt för detta ur transportsynpunkt.

Sammanfattande bedömning: Säkerhetsfrågorna med avseende på transporter måste utredas vidare. Läget är förhållandevis perifert. I övrigt bedöms läget som lämpligt.

5. Alingsåker 4:8



Läge: Söder om den rondell vid Holmsvägen och E45 som byggs för närvarande.

Storlek: 0,43 ha. Kan inrymma 1 station av typ B.

Markägare: Trollhättans Stad

Planförhållanden: Planerat verksamhetsområde i ÖP. Delar av området berörs av DP för genomfartstrafik. I övrigt finns ej DP.

Avstånd till bostäder: 120 m

Avstånd från personalintensiva verksamheter: Ca 500 m (Sylte center).

Trafikförhållanden: Förutsättningar bedöms finnas för in- och utfart via Holmsvägen (2048). Viktigt är att väganslutningen placeras så långt in på väg 2048 så att det blir tillräckligt stort magasin för bilar som skall svänga in på stationen. Detta för att minska risken för köbildning i cirkulationsplatsen och på E45. Dessa frågor får lösas i DP-arbetet.

Vatten och avlopp: Kan kopplas på ledning i grannskapet. Pumpstation behövs.

Miljöförhållanden: Tänkt placering är belägen strax intill en äldre bilverkstad som grävts bort. Inget tidigare verksamhetsområde är känt på platsen, så det bedöms mindre sannolikt att föroreningar finns på området. Skyddsavstånd till bebyggelse måste klaras. Ett nytt bostadsområde planeras norr/ nordost om tänkt placering.

Sammanfattande bedömning: Tills vidare är bedömningen att området är lämpligt för lokalisering av drivmedelsstation. En DP som klargör förutsättningar och lösningar måste dock göras för att området ska kunna användas för ändamålet.

Genomförande

Föreslagna nya lägen är avsedda att i första hand användas som nya lokaliseringar för de stationer som idag bedöms ha det sämsta läget med avseende på risk, miljö eller samhällsplanering.

Kommunstyrelsens förvaltning, Kontoret för Hållbart samhälle, bör därför ha i uppdrag att, i samråd med övriga berörda förvaltningar, tillse att dessa lägen reserveras för drivmedelsstationer i planeringsarbetet så länge de är relevanta. En strategi för genomförandet bör tas fram och dialogen fortsätta med drivmedelsföretagen om deras lokalisering.

Bilagor

I arbetet har bl.a. följande underlagsmaterial använts:

- Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer, Räddningsverket (maj 2008)
- Riskhanteringsplan Trollhättans Stad (2004)
- Vårt framtida Trollhättan – Översiktsplan 2003
- Bättre plats för arbete, Boverket (1995)
- Strukturplan för drivmedelsstationer i Örebro tätort (2005)
- Omlokalisering och nya lägen för drivmedelsstationer i Vänersborg (2006)