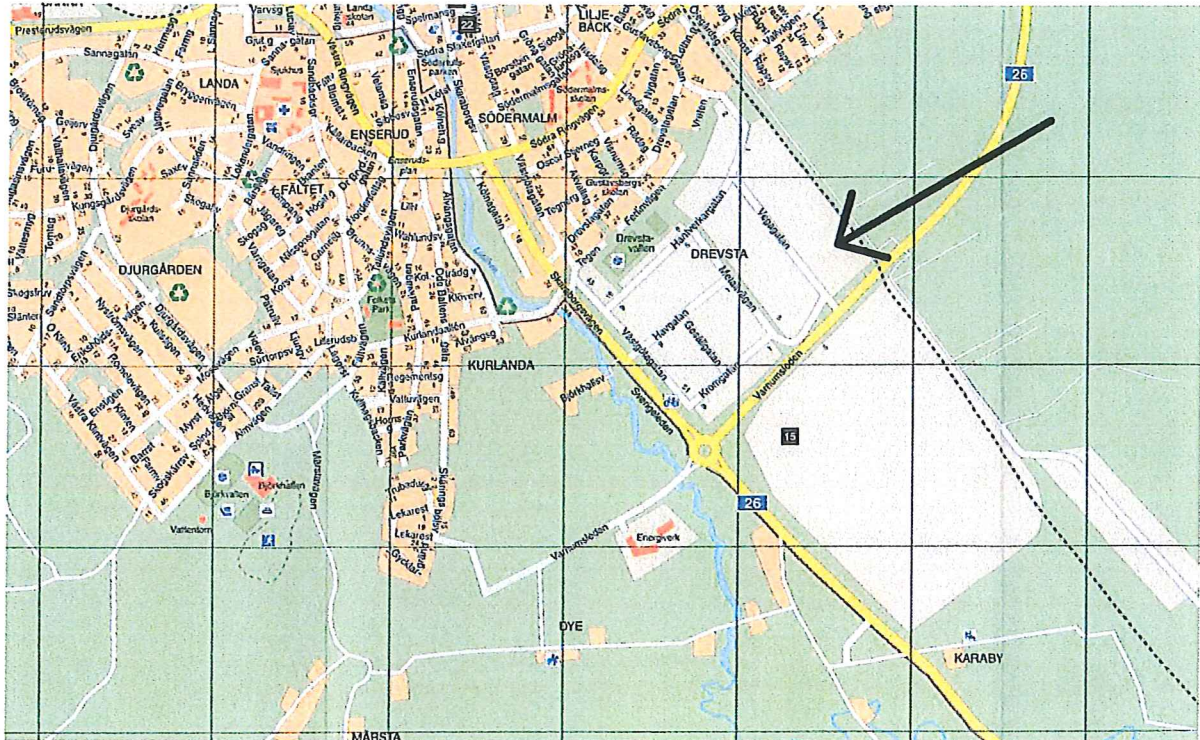


detaljplan för del av
KV. BLYET m.fl.



BLYET 4 och 5 samt delar av BLYET 2, 3, 6, 7, 8, 9 och 10, MOTORN 1 och 2, DREVSTA 1:2 och 2:1, VÄSTRA HAV 1:2 och ÖSTERMALM 1:1

KRISTINEHAMNS KOMMUN

VÄRMLANDS LÄN

innehåll:

- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- utlåtande

övriga handlingar:

- plankarta med bestämmelser



beslutsdatum	sign.
ANTAGEN 2012-11-29	
LAGA KRAFT 2012-12-27	

Detaljplan för del av KV. BLYET m.fl.

(Blyet 4 och 5 samt delar av Blyet 2, 3, 6, 7, 8, 9 och 10, Motorn 1 och 2, Drevsta 1:2 och 2:1, Västra Hav 1:2 och Östermalm 1:1)

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser (separat kartblad)
- **Planbeskrivning**
- Genomförandebeskrivning
- Utlåtande

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen innebär att markanvändningen för del av kvarteret Blyet ändras till att, förutom industriändamål, även omfatta handelsändamål. Härigenom vidareutvecklas tanken med möjlighet till handel i Drevstaområdets exponerade randzoner ut mot Skaraborgsvägen och Varnumsleden/riksväg 26. För delen närmast korsningen Varnumsleden-Vegagatan möjliggörs även bilserviceändamål.

I samband med planläggningen bekräftas också den befintliga säckgata som finns i kvarteret Blyets norra del och en ny möjliggörs i den södra delen för att underlätta utnyttjandet av kvartersmarken.

Planen upprättas med normalt planförfarande.

AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN

Markens lämplighet

Enligt miljöbalkens 3 kap. 1 § skall mark- och vattenområden användas, för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt godushållning.

Den nu aktuella planeringen har till huvudsyfte att bredda markanvändningen.

Det aktuella området ligger i sydöstra kanten av Kristinehamns tätort. Det ligger strategiskt till för den tänkta användningen med god koppling till vägnät och övrig infrastruktur.

Det är cykel- och gångavstånd till centrala Kristinehamn vilket minskar bilberoendet och risken för störningar i övrigt är liten.

Etableringen är av allmänt intresse och bedöms vara förenlig med intentionerna i 3 kap. 1 § miljöbalken.

Värdefulla områden

Enligt miljöbalkens 3 kap. 2-5 §§ skall stora opåverkade områden, ekologiskt känsliga områden, åker och skog av nationell betydelse samt fiskevatten skyddas mot påtaglig skada.

Områden med värden som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras natur- eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall, enligt miljöbalkens 3 kap. 6 §, så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan medföra påtaglig skada. Behovet av grönområden i närheten av tätorter skall särskilt beaktas.

Föreslagen planering tar inte i anspråk något sådant område som avses i 3 kap. 2-5 §§.

Planen tar inte heller i anspråk något kärnområde för natur- eller kulturvärden enligt 3 kap. 6 §.

Tillgången till grönområden är god inom och i anslutning till tätorten.

Riksintressen

Enligt miljöbalkens 3 kap. 5-8 §§ och 4 kap. kan områden av särskild betydelse i ett nationellt perspektiv klassas som riksintresse. Områden av riksintresse skall skyddas mot påtaglig skada. Staten kan ingripa mot exploateringsföretag eller andra åtgärder som kan innebära ingrepp som hotar riksintressena.

Järnvägen Värmlandsbanan ingår i stomnätet. Samtliga spår och spår- anläggningar som tillhör stomnätets infrastruktur utgör mark- och vattenområden av sådan betydelse för järnvägssystemet att de är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Avgränsningen inkluderar även de stationer för resandeutbyte, bangårdar för godshantering och övriga spåranslutningar som behövs för att säkerställa transportfunktionen.

Därtill är Varnumsleden/riksväg 26 av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Vidare ligger planområdet inom Vänerns avrinningsområde. Vänern är av riksintresse bl.a. för yrkesfisket. Ett plangenomförande skulle indirekt kunna hota detta riksintresse. Bedömningen görs dock att risken är liten då spill- och dagvatten kommer att anslutas till de kommunala näten och därmed omhändertaras och renas på ett betryggande sätt innan det når recipient.

Sammantaget görs bedömningen att ett plangenomförande inte påtagligt kommer att skada något av dessa riksintressen.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel som regleras med stöd av 5 kap. miljöbalken. Idag finns miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft vad gäller partiklar (PM 10), kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, bly, bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren, för olika föreningar i fisk- och musselvatten, omgivningsbuller samt för vattenförvaltningen.

utomhusluft

När det gäller utomhusluft brukar det vara minst skillnad mellan normer och uppmätta halter av luftföroreningar, i miljöer likt denna, för partiklar, bensen och kvävedioxid. Dimensionerande är oftast normerna för partiklar och bensen och i andra hand för kvävedioxid.

I Kristinehamn finns mätningar gjorda för centrum under perioden november 2003 till maj 2004. Mätvärdena låg då i samtliga fall under gällande miljökvalitetsnormer.

Trafikmängden har stor betydelse för luftkvaliteten och är den enskilt största faktor som är lättast att påverka.

Ett plangenomförande innebär att markanvändningen för del av kvarteret Blyet utvidgas till att även omfatta handel och bilservice. Detta sammantaget kan innebära en viss ökning av trafiken i området.

Mot bakgrund av exploateringens ringa omfattning, det geografiska läget och tidigare gjorda mätningar i centrum görs dock bedömningen att ett plangenomförande endast i ringa omfattning påverkar möjligheterna att uppfylla miljökvalitetsnormerna för utomhusluft.

Planändringen bedöms inte innebära några andra förändringar som kan medföra ökade utsläpp till luft.

fisk- och musselvatten

Planområdet ligger inom Vänerens avrinningsområde. Miljökvalitetsnormerna för fisk- och musselvatten är tillämpliga i det aktuella fallet då Väneren, som skulle kunna beröras, ingår i Naturvårdsverkets förteckning över fiskvatten som skall skyddas.

Väneren klassas som laxfiskvatten och då avser miljökvalitetsnormerna parametrarna temperatur, upplöst syre, pH-värde, uppslammade fasta substanser, syreförbrukning, nitriter, fenolföreningar, mineraloljebaserade kolväten, ammoniak, ammonium, restklor, zink och upplöst koppar.

Det är framförallt hanteringen av spill- och dagvatten som skulle kunna innebära en risk.

Spill- och dagvatten kommer dock, genom anslutning till de kommunala näten, att omhändertas på ett betryggande sätt och renas innan det når recipient.

Ett plangenomförande bedöms därför inte medföra någon risk för att gällande miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten skall komma att överskridas.

omgivnings-
buller

Miljö kvalitetsnormerna för omgivningsbuller, så som de idag är formulerade, gäller egentligen bara skyldigheten att kartlägga och upprätta åtgärdsprogram för kommuner med fler än 100 000 invånare.

Bedömningen görs dock att bullersituationen i området inte kommer att förändras i märkbar grad på grund av ett plangenomförande.

Det är framförallt bostadsbebyggelse som är störningskänslig. Avståndet från planområdet till närmaste bostadshus är ca 350 meter.

vatten-
förvaltning

Inom ramen för det s.k. vattendirektivet behandlas alla yt- och grundvatten. Inom vattenförvaltningen har en klassning av alla vattens kemiska och ekologiska status gjorts och miljö kvalitetsnormer har antagits.

I det aktuella fallet kommer spill- och dagvatten att omhändertas och renas på ett betryggande sätt innan det når recipient. Ett plangenomförande bedöms därför inte påverka möjligheterna att uppnå god kemisk och ekologisk status i våra vatten.

PLANDATA

Läge

Planområdet ligger inom Drevsta industriområde i den sydöstra delen av tätorten Kristinehamn, norr om korsningen Skaraborgsvägen-Varnumsleden/riksväg 26. Avståndet till torget är knappt en och en halv kilometer.

I stort avgränsas området i sydöst av Varnumsleden/riksväg 26, i sydväst av kvarteret Motorn, i nordväst av Hantverkargatan samt slutligen i nordöst av kvarteret Blyet och Värmlandsbanan.

Areal

Planområdets areal är ca 4,5 hektar.

**Markägo-
förhållanden**

Marken inom planområdet ägs av Kristinehamns kommun, företag, samt enskilda.

Kommunen är den största markägaren.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

I den kommuntäckande **översiktsplanen**, som antogs av kommunfullmäktige den 20 juni 2006, ses det aktuella området som en del av Kristinehamns tätort, med markanvändningen industri och handel.

Den föreslagna planeringen har alltså stöd i gällande översiktsplan.

Detaljplaner, områdesbestämmelser, förordnanden m.m. detaljplaner

Det aktuella området berörs av två detaljplaner, **Förslag till ny stadsplan för Drevsta-området m.m.**, fastställd 1968-07-12, och **Förslag till ändring av stadsplanen för kv. Motorn m.m.**, fastställd 1970-01-23. Planerna anger i huvudsak industriändamål och gatumark för de berörda delarna.

Planernas genomförandetider är utgångna.

Program för planområdet

Det har inte bedömts nödvändigt att upprätta något särskilt detaljplane-program. Planen bekräftar i stort redan pågående verksamheter och har stöd i gällande översiktsplan.

Behovsbedömning

Detaljplanen bedöms inte kunna medföra någon sådan betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark och vatten eller anda resurser som avses i 5 kap. 18 § plan- och bygglagen, 6 kap. 11 § miljöbalken eller 4 § i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar att den behöver föregås av en miljöbedömning/MKB.

Det bedöms inte heller föreligga behov av några andra särskilda undersökningar eller utredningar.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Natur topografi

Planområdet utgörs av en svag västersluttning. Marknivåerna varierar mellan ca +53,7 och +56,2 meter (RH 00) men uppfattas i stort sett som plant.

De högsta nivåerna återfinns i nordöst och de lägsta i sydväst.

vegetation

Karaktären inom området varierar. Inom den exploaterade kvatersmarken finns trädgårdsväxtlighet i viss omfattning med träd, buskar och klippa gräsytor.

Däremellan finns oexploaterade markytor som mer har karaktären av natur- eller ängsmark.

Längs Varnumsleden/riksväg 26 finns en allé.



Alléen äger generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11§ i miljöbalken. Inom biotopskyddsområde får inte bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärder som kan skada naturmiljön. Länsstyrelsen kan medge dispens om särskilda skäl föreligger.

geotekniska
förhållanden

Det har gjorts geotekniska undersökningar i samband med tidigare planering inom området.

De visar att jorden överst består av en 1-2 meter tjock torrskorpa och därunder lös lera som vilar på friktionsmaterial på fast botten av berg eller mycket hård morän.

Grundvatten har påträffats på 0,2-0,5 meters djup under markytan.

stabilitet

Områdets totalstabilitet bedöms vara tillfredsställande.

radon

Det har inte gjorts någon särskild markradonundersökning inom det nu aktuella området. Det finns översiktliga markradonkartor för kommunen men dessa har visat sig vara otillförlitliga.

Rekommenderat radonskydd för nybyggnad finns formulerat i Statens planverks **rapport 59:1982**.

förorenad mark

Det berörda området används idag i huvudsak för industri- och handelsändamål. Innan exploateringen påbörjades i slutet på 1960-talet utgjordes området av åker- och ängsmark.

Det finns inga historiska eller andra belegg för att det skulle finnas markföroreningar inom området.

fornlämningar

Det finns, enligt fornminnesregistret, inga kända fornlämningar inom planområdet.

**Verksamheter
inom
planområdet**

Planområdet utgör den sydöstra delen av Drevsta industriområde.

Den kvartersmark som berörs är planlagd för industriändamål. Den är dock inte fullt ut exploaterad.

Dessutom omfattar planområdet gatumark och i öster berörs järnvägsområdet i viss omfattning.



**utom
planområdet**

Inom Drevsta industriområde i övrigt finns industriverksamhet av olika slag. Längs Skaraborgsvägen finns även handelsverksamhet, företrädesvis handel med s.k. skrymmande varor.

I norr ansluter själva staden med ett ökat inslag av bostäder.

I öster och väster ligger större öppna ängsmarksliknande områden och i söder finns tyngre industriverksamhet med Rolls Royce anläggning.



**Bebyggelse
inom
planområdet**

Inom själva planområdet finns idag endast en byggnad, en mindre el-nätstation längs Vegagatan.



Dessutom finns inom planområdets södra del en uppställningsplats för försäljning av husbilar och husvagnar.



**utom
planområdet**

Industribebyggelsen närmast planområdet utgörs av ett antal typiska industribyggnader med plåtbeklädda relativt slutna fasader och flacka tak.



Industribebyggelsen i övrigt inom området är av likartad karaktär.



Byggnaderna längs Skaraborgsvägen, som rymmer handel, har dock en något mer öppen karaktär mot gatan.



Rolls Roys industrianläggning är betydligt mer storskalig där den avtecknar sig i sydöst.

Service
samhällelig

Samhällsservice i full utsträckning finns inom Kristinehamns tätort.

kommersiell

Den kommersiella servicen är koncentrerad till själva centrumområdet.

Torget i Kristinehamn ligger ca en och en halv kilometer nordväst om planområdet.

Friytor
rekreation

Det finns gott om grönområden i anslutning till planområdet. Avstånden till kringliggande naturområden är aldrig stora var du än befinner dig inom tätortsområdet.

Friluftsområden med iordningställda spår och liknande finns bl.a. vid Hultets friluftsgård ca tre kilometer norr om planområdet.

Trafik biltrafik

Planområdet ligger mycket strategiskt till utifrån den övergripande trafikstrukturen alldeles norr om den cirkulationsplats där Skaraborgsvägen och Varnumsleden/riksväg 26 möts. Båda gatorna tillhör, enligt kommunens **trafikanätsanalys** från 2004, huvudvägnätet.

Varnumsleden/riksväg 26 klassas som genomfart/infart och Skaraborgsvägen klassas inom det aktuella avsnittet som huvudgata.



Gatorna inom industriområdet tillhör lokalnätet.

Skyltad hastighet på Varnumsleden/riksväg 26 är 70 km/tim medan den på Skaraborgsvägen och lokalgatorna är 50 km/tim.

parkering

Parkeringsbehovet för fastigheterna inom området löses idag inom den egna tomtmarken.

varutransporter

Varutransporter sker idag via det allmänna gatunätet.

kollektivtrafik tåg

Kristinehamn är en betydande järnvägsknut. Härifrån går bl.a. vardagar ca 15 turer i vardera riktningen till Karlstad, restiden dit är ca 20 minuter.

Till Stockholm går vardagar ca sju turer i vardera riktningen. Restiden är ca två timmar och en kvart.

Avståndet från planområdet till resecentrum/järnvägsstationen är ca två kilometer.

Värmlandstrafik, SJ och TÅGAB svarar för järnvägstrafiken.

buss Tåtortrafik trafikerar centrala Kristinehamn. Närmaste hållplats finns inom stadsdelen Södermalm omedelbart nordväst om planområdet.

Fjärr- och regionaltrafiken trafikerar Skaraborgsvägen och har hållplats omedelbart söder om Drevsta industriområde.

taxi Taxi finns att tillgå inom Kristinehamns kommun.

Taxiplats finns i anslutning till resecentrum/järnvägsstationen.

gång- och cykeltrafik Planområdet har goda kopplingar till det övergripande gång- och cykelvägnätet med separat GC-väg längs såväl Skaraborgsvägen som Varnumsleden/riksväg 26. Härifrån når man lätt bl.a. centrumområdet.

Störningar buller

Det finns idag ingen kunskap om att bullerstörningar skulle förekomma inom området.

Den verksamhet som finns etablerad är inte heller särskilt bullerkänslig.

biltrafik

Enligt trafikmätningar gjorda 2011 uppgår trafikmängden på Varnumsleden/riksväg 26 till ca 4 500 ÅDT. På Vegagatan är motsvarande siffra ca 550 ÅDT. Andelen tung trafik är relativt stor på båda gatorna.

Grundläggande riktvärden för bostäder när det gäller vägtrafikbuller finns angivna i **Infrastrukturpropositionen 1996/97:53**.

Riktvärden för andra lokaler än bostäder finns i viss omfattning angivna i Naturvårdsverkets utkast 5, 1991-11-06, av **BRÅD**. Här anges följande riktvärden för god miljö kvalitet:

ekvivalent ljudnivå inomhus för arbetslokaler (tyst verksamhet) högst 40 dBA, och

ekvivalent ljudnivå utomhus för arbetslokaler högst 65 dBA.

tågtrafik

Planområdet gränsar till Värmlandsbanan.

Grundläggande riktvärden för bostäder när det gäller buller från spårbunden trafik finns angivna i **Infrastrukturpropositionen 1996/97:53**.

Riktvärden för god miljö kvalitet även för andra lokaler finns angivna i policydokumentet **Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik, riktlinjer och tillämpning S024235/SA60** som upprättats gemensamt av Naturvårdsverket och Banverket. Här anges följande riktvärden för god miljö kvalitet:

maximal ljudnivå inomhus för arbetslokaler (tyst verksamhet) högst 60 dBA.

- verksamheter* För annat buller så som exempelvis fläktljud och liknande som verksamheterna själva alstrar brukar riktvärdena för externt industribuller som finns formulerade i Naturvårdsverkets skrift **SNV RR 1978:5** tillämpas. Här i anges att den högsta ekvivalenta ljudnivån, orsakad av externt industribuller, för områden med bostäder inte får överstiga:
- 50 dBA dagtid (kl. 07-18),
45 dBA kvällstid (kl. 18-22), och
40 dBA nattetid (kl. 22-07).
- Motsvarande riktvärden för arbetslokaler (tyst verksamhet) är 60 dBA, 55 dBA respektive 50 dBA.
- vibrationer* Vibrationer från den tunga trafiken skulle kunna förekomma i viss omfattning inom området på grund av jordens beskaffenhet.
- Riktvärden från myndigheter finns endast för spårbunden trafik men saknas i övrigt utanför den direkta arbetsmiljön. Det finns dock en svensk standard **SS 460 48 61**, Mätning och riktlinjer för bedömning av komfort i byggnader, här i anges känsletröskeln till < 0,4 mm/s, måttlig störning till 0,4-1,0 mm/s och sannolik störning till >1,0 mm/s (vägd vibrationshastighet).
- farligt gods* Planområdet ligger i direkt anslutning till Värmlandsbanan och Varnumsleden.
- Varnumsleden/riksväg 26 är primär transportväg för farligt gods och fungerar som en länk mellan riksväg 26 och E18. Även på järnvägen förekommer transporter av farligt gods i viss omfattning.
- Länsstyrelserna i Stockholm, Skåne och Västra Götaland har tagit fram ett faktablad, **Riskhantering i detaljplaneprocessen** (2006), som beskriver de tre länsstyrelsernas riskpolicy när det gäller transporter av farligt gods.
- Policyn kan användas som vägledning för bedömning av markanvändning vid och riskhanteringsavstånd till transportvägar för farligt gods. Inom ett avstånd av 150 meter från transportvägen föreslår länsstyrelserna en zonindelning som underlag för riskbedömningen. Zonerna har inga fasta gränser utan riskbilden för det aktuella planområdet är avgörande för bedömning av lämpligt skyddsavstånd.
- Persontäthet och exploateringsgrad är exempel på faktorer som påverkar risknivån. En lämplig lokalisering innebär också att hänsyn tas till platsens unika förhållanden så som topografi, meteorologi, bebyggelsens placering inom planområdet samt dess yttre och inre utformning.
- Vidare anges att det för att uppnå rätt detaljeringsgrad i riskhanteringsarbetet är lämpligt att kontakt tas med den lokala räddningstjänsten.

Enligt rapport 2000:01 Riskhänsyn vid ny bebyggelse, länsstyrelsen i Stockholms län, ses 25 meter som ett acceptabelt skyddsavstånd mellan järnväg som transporterar farligt gods och kontor m.m. (dit kan nog såväl industri som handel räknas). Motsvarande avstånd när det gäller bilvägar sätts till 40 meter. De närmaste 25 metrarna bör, enligt samma skrift, hållas fria från bebyggelse.

Riktlinjer kring hanteringen av farligt gods finns också i Boverkets och Räddningsverkets rapport **Säkra järnvägstransporter av farligt gods**. Där hänvisas till det faktablad som länsstyrelserna i Stockholm, Skåne och Västra Götaland tagit fram. **Riskhantering i detaljplaneprocessen**, som beskriver de tre länsstyrelsernas riskpolicy.

Här finns dock ett tillägg om att det normalt inte bör tillkomma någon ny bebyggelse inom 30 meter från spårmit. Detta utrymme erfordras bl.a. för räddningsinsatser vid en eventuell olycka.

Normalt gör Trafikverket själva bedömningen att riskerna kring transporter av farligt gods är så små att någon riskbedömning för enskild fastighet inte kan göras.

Det finns även verksamheter inom själva industriområdet som hanterar farligt gods i viss omfattning, bl.a. finns en drivmedelsanläggning inom kvarteret Motorn väster om planområdet.



elektromagnetiska fält

Kring järnvägens kontaktledningar skapas elektriska och magnetiska fält. Diskussionen om hälsoeffekter gäller främst magnetfälten som är svårast att avskärma. Magnetfältets styrka minskar med avståndet och är störst när ett tåg passerar.

Inom planområdet finns också två elnätstationer. Även kring sådana anläggningar bildas elektromagnetiska fält i viss omfattning.

Den magnetfältsnivå som utifrån hälsoriskerna inte bör överskridas för lokaler där personer stadigvarande vistas kan sättas till 0,2 μT utifrån den vägledning som utarbetats gemensamt av Arbetarskyddsstyrelsen, Boverket, Elsäkerhetsverket, Socialstyrelsen och SSI angående den s.k. **försiktighetsprincipens** tillämpning.

Teknisk försörjning

Teknisk försörjning med bl.a. kommunala ledningsnät finns inom området.

FÖRÄNDRINGAR

Natur

topografi

Inga större förändringar kommer att ske bortsett från smärre justeringar i anslutning till ny bebyggelse och nya vägar.

Allt eftersom exploatering fortgår kommer inslaget av natur- och ängsmarksliknande områden att minska och ersättas med bebyggelse, hårdgjorda ytor och viss trädgårdsväxtlighet.

vegetation

Allén längs Varnumsleden/riksväg 26 ligger utanför planområdet och påverkas inte av ett plangenomförande.

geotekniska förhållanden

Kunskaperna från tidigare gjorda undersökningar bedöms tillräcklig för planskedet.

Markförhållandena är sådana att tyngre byggnader måste pålas.

I samband med bygglovsprövningar, när byggnadernas exakta lägen och markbelastningar är kända, kommer krav att ställas på platsspecifika geotekniska undersökningar såvida det inte bedöms onödigt med hänsyn till projektets ringa omfattning eller andra omständigheter.

markradon

Eftersom det inte finns några tillförlitliga uppgifter om eventuell förekomst av markradon har i planen införts bestämmelse om att byggnader skall uppföras i radonsäkert utförande.

Avsteg får endast göras om platsspecifika mätningar visar att behov inte föreligger.

stabilitet

Inga särskilda åtgärder bedöms behöva vidtas med hänsyn till stabiliteten i området.

förorenad mark

Generellt gäller att om det skulle upptäckas markföroreningar eller misstänkta markföroreningar skall kontakt tas med tillsynsmyndigheten, dvs. miljö- och byggnadsnämnden, för samråd om hur hantering av schaktmassor och sanering skall ske.

fornlämningar

Alla fornlämningar, såväl kända som okända, är skyddade enligt kulturminneslagen.

Skulle det i samband med exploatering eller andra arbeten påträffas fornlämningar eller misstänkta fornlämningar skall kontakt tas med tillsynsmyndigheten, dvs. länsstyrelsen.

Verksamheter

Planområdet skall användas för bilservice-, handels-, och industriändamål.

Det finns en medveten planeringtanke med att randbebyggelsen inom Drevsta industriområde, den som vetter mot Skaraborgsvägen och Varnumsleden/riksväg 26, skall kunna utnyttjas för handelsändamål. Den möjligheten har redan planstöd när det gäller bebyggelsen ut mot Skaraborgsvägen och får det till viss del även ut mot Varnumsleden/riksväg 26 genom den nu aktuella planeringen. Handelsändamål som planbestämmelse omfattar alla slag av köp och försäljning av varor och tjänster för allmänheten. Handeln kan äga rum i småbutiker eller stora varuhus, inomhus eller utomhus, med eller utan biltillgänglighet osv.

Till handel räknas även service av olika slag t.ex. skomakeri, bank, post, resebyrå, fastighetsförmedling och restaurang. Andra kontorslokaler än de som tillhör handelsverksamheten ingår inte.

Förutom handel möjliggör planen även industriverksamhet och bilservice.

Med industri menas alla slags produktion, lagring och annan hantering av varor. Även laboratorier, partihandel, lager och tekniska anläggningar ryms i industribegreppet.

Vidare inräknas de kontor, vaktmästarbostäder, personalutrymmen och liknande som behövs för industriverksamheten. Kontorsdelen bör dock uppta mindre än hälften av den byggda bruksarean inom industrifastigheten. Mindre personalbutiker kan förekomma.

Med bilservice omfattas service av både bilar och bilister. Det förstnämnda gäller bilförsäljning, biluppställning, bilreparation samt försäljning av drivmedel och tillbehör. Tillverkning av bilar ingår inte. Till bilistservice hör toaletter, kiosker och vägre Restauranger. I en bilserviceanläggning får normalt som kompletterande verksamhet även saluföras produkter som verktyg och vissa dagligvaror. Separata försäljningsföretag med annat än bil- och bilistprodukter och därtill hörande tjänster får inte läggas på bilserviceområden. I planen har bilserviceändamålet preciserats till att inte omfatta övernattnig.

Mot bakgrund av avståndet till omkringliggande bostadshus har bedömningen gjorts att industriändamålet bör preciseras i planen. Det har gjorts utifrån risken för graden av störningar för omgivning och uttrycks i krav på skyddsavstånd.

I planen anges att kvartersmarken, i det fall den nyttjas för industriändamål, är avsedd för industriverksamhet med ett skyddsavstånd till bostäder på 350 meter eller mindre. Med denna användningsprecisering bedöms en god boendekvalitet kunna säkerställas. För de remsor av industrimark som redovisas längs Vegagatan har en sådan precisering bedömts onödig. Områdena är medtagna i planläggningen endast för att möjliggöra ersättandet av en äldre detaljplan i sin helhet.

För bedömning av vilket skyddsavstånd som skall tillämpas bör de riktvärden som anges i Boverkets allmänna råd 1995:5 ”**Bättre plats för arbete**” vara vägledande.

Inom planområdet finns också en elnätstation som bekräftats med egen planbestämmelse.

Generellt gäller att verksamheterna så långt möjligt skall anpassas till ett uthålligt system som ger så liten påverkan på människor och miljö som möjligt.

Bebyggelse

Planområdet omfattar den sydöstra delen av kvarteret Blyet ut mot Varnumsleden/riksväg 26.

Det bedöms angeläget att den bebyggelse som vetter ut mot Varnumsleden/riksväg 26 ges en omsorgsfull utformning. Öppna upplag och liknande ut mot vägar bör undvikas.

Kvartersmarken har getts en enkel struktur som bygger vidare på vad som gäller för området i övrigt. Ut mot gatorna finns en zon om sex meters bredd som inte får bebyggas. Det tryggar siktförhållanden och ger en viss öppenhet i gaturummet. Det har också en praktisk funktion då det underlättar gatuskötsel vintertid.

Exploateringsgraden, dvs. hur mycket som får byggas på respektive tomt, har inte reglerats i planen. Bedömningen görs att detta är onödigt och självreglerande. Verksamheterna kommer utifrån sina egna behov att styra fördelningen mellan byggd och erforderlig fri yta för parkering, trafikrörelser, upplag och liknande.

Generellt gäller att bebyggelsen får uppföras till 8.0 meters byggnadshöjd.

Byggnadshöjden räknas till skärningen mellan fasadplanet och ett tänkt plan som med 45 graders lutning inåt byggnaden som berör byggnadens yttertak.

Det finns också en generell bestämmelse om att nya byggnader skall placeras minst 4,5 meter från tomtgräns.

Några ytterligare bestämmelser har inte bedömts nödvändiga.

tillgänglighet

Arbetslokaler eller lokaler till vilka allmänheten har tillträde skall vara utförda på sådant sätt att de kan användas av personer med funktionsnedsättning. Bestämmelserna gäller inte de arbetslokaler där det är obefogat med hänsyn till arten av den verksamhet för vilken lokalerna är avsedda.

Service samhällelig

Ett plangenomförande bedöms inte ställa några direkta krav på ytterligare samhällsservice.

kommersiell

Ett plangenomförande kan innebära att den kommersiella servicen i området stärks om möjligheten till handelsetableringar utnyttjas.

Friytor	Planen innebär ingen förändring jämfört med dagens situation.
Trafik biltrafik	<p>Planen innebär att den säckgata som finns inom den nordvästra delen av kvarteret Blyet bekräftas och vidare möjliggörs att ytterligare en anläggs i den södra delen av kvarteret för bättre tillgänglighet av marken.</p> <p>Vegagatan till stor del av sin längd ingår i planområdet. Det är dock av plantekniska skäl då en befintlig äldre detaljplan i och med detta till stora delar kan ersättas.</p> <p>I planen har av trafiksäkerhetsskäl införts förbud mot att anordna körbar förbindelse i avsnittet närmast korsningen Vegagatan-Varnumsleden/ riksväg 26.</p> <p>En PM Trafikalstring har upprättats av WSP Samhällsbyggnad, daterad oktober 2012. Utredningen visar att den föreslagna markanvändningen kan komma att leda till en trafikökning i korsningen Vegagatan-Varnumsleden/riksväg 26 med 900-1350 fordon per dygn. Beräkningen baseras trafikflöden för prognosåret 2020 och med ett fullt utbyggt handelsområde.</p> <p>Beräkningarna visar att nuvarande korsningsutformning kan behållas.</p>
parkering	<p>Parkeringsbehovet för de olika verksamheterna skall lösas inom den egna fastigheten. Bestämmelse om detta har förts in i planen</p> <p>Behovet av tillräckligt antal handikapparkeringsplatser skall särskilt uppmärksammas.</p>
kollektivtrafik	<p>För att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem krävs att kollektivtrafiken utvecklas till ett konkurrenskraftigt alternativ. För detta måste den vara lättillgänglig med bl.a. korta avstånd till hållplatser.</p> <p>Den nu aktuella planeringen är inte av den omfattningen att den i sig motiverar någon förändring av exempelvis busstrafiken. På sikt, allt eftersom området vidareutvecklas, kan dock linjesträckningar och hållplatslägen behöva studeras.</p>
varu- transporter	<p>Varutransporterna kommer att ske på sätt som idag.</p> <p>Blir det ett stort inslag av handel kan antalet transporter komma att öka lite beroende på vilken typ av handel som etablerar.</p>
gång- och cykeltrafik	<p>Ingen förändring kommer att ske</p> <p>Planområdet ligger bra till utifrån den övergripande GC-vägstrukturen med god koppling till centrum och omgivande områden.</p> <p>För att öka säkerheten och försvåra spårsprung har i planen införts bestämmelse om att stängsel skall sättas upp i kvartersmarkens gräns mot spårområdet.</p>

Störningar

buller
trafik

Planområdet ligger nära såväl relativt hård trafikerade gator som järnväg.

Det finns anledning att anta att det i vissa lägen kan bli svårt att klara de inomhusriktvärden som gäller för tyst arbetsplats med normal fasadutformning. Därför har planen införts en generell bestämmelse om att fasader skall utformas så att gällande inomhusriktvärden uppfylls, dvs. den ekvivalenta ljudnivån får inte överstiger 40 dBA och den maximala ljudnivån får inte överstiger 60 dBA.

För att klara riktvärdena krävs att fasaderna utformas med särskild hänsyn till det utsatta läget. Detta kommer att bevakas i samband med bygglovsprövningar.

verksamheter

I planen har för själva verksamheterna införts en generell bestämmelse om att de inte får vara störande för omgivningen och att de skall uppfylla gällande riktlinjer för externt industribuller.

vibrationer

Bedömningen görs att risken för störande vibrationer är liten. De planerade verksamheterna bedöms som mindre störningskänsliga.

farligt gods

Planen är så utformad att ingen ny bebyggelse kan tillkomma närmare järnvägen eller Varnumsleden/riksväg 26 än 30 meter från spårmitte respektive vägmitt.

Bedömningen görs, då det rör sig om ett befintligt industriområde, att rimlig hänsyn tagits till riskerna kring transporter av farligt gods.

elektromagnetiska fält

Banverket har gett ut en egen skrift **Elektromagnetiska fält omkring järnvägen.**

Här anges att magnetfältet från kontaktledningen är svagt då inget tåg är i närheten, men ökar när tåget passerar. Detta magnetfält får en varaktighet på några minuter och är starkast vid järnvägen och avtar med avståndet från banan. Då det inte finns något tåg på den aktuella sträckan alstras normalt inget magnetfält.

20 meter från kontaktledningen när tåget är mer än 2,5 kilometer bort beräknas den magnetiska fältstyrkan vara ca 0,1 μT och 20 meter från kontaktledningen när tåget passerar ca 0,7 μT . Magnetfälten är svåra att skärma av, byggnadsmaterial och vegetation har liten effekt.

Som närmast kommer bebyggelsen att kunna hamna ca 30 meter från järnvägens kontaktledningar. Med tanke på avståndet, tågens antal och verksamheternas art bedöms riskerna som mycket små.

När det gäller elnätstationer, som är kapslade på ett annat sätt än luftledningar, görs bedömningen att nivån 0,2 μT klaras redan på någon meters avstånd och att de därmed inte utgör någon risk för omgivande bebyggelse.

Teknisk försörjning

Anslutning kommer att ske till befintliga ledningsnät.

Tillräcklig kapacitet finns.

Administrativa frågor

Planens genomförandetid är satt till tio (10) år från den dag planen vunnit laga kraft.

Konsekvenser av planens genomförande

Väl exponerad mark ut mot Varnumsleden/riksväg 26 kommer att kunna bebyggas och utnyttjas för bilservice-, handels- samt industriändamål.

Vidare kompletteras gatunätet något för att möjliggöra ett effektivare utnyttjande av marken.

Den planmässiga tanken som påbörjats med handel i områdets randzoner ut mot de trafikerade gatorna kan nu vidareutvecklas.

Ut mot Varnumsleden/riksväg 26 kan handelslägen med god tillgänglighet skapas till låga infrastrukturella kostnader.

I övrigt ordnas planförhållandena upp inom området vilket bl.a. underlättar och effektiviserar bygglovsprocesserna.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Vid upprättandet av planen har planeringschef/stadsarkitekt Torbjörn Gustafson och planarkitekterna Sofia Elfström och Hanna Åsander medverkat.

2012-01-12

Jan Erik Engström
arkitekt SAR/MSA

REVIDERING 1

Planbeskrivningen har reviderats efter utställningen. I planen har bilserviceändamålet preciserats till att inte omfatta övernattnig.

2012-02-22

Jan Erik Engström
arkitekt SAR/MSA

REVIDERING 2

Planen har reviderats efter godkännandet i KS. Revideringen omfattar en generell anpassning av planhandlingarna till det mindre planområde som nu är aktuellt för antagandebeslut.

2012-11-15

Jan Erik Engström
arkitekt SAR/MSA

Antagen av kommunfullmäktige i Kristinehamn enligt beslut 2012-11-29, §142



Kommunfullmäktiges sekreterare
Beslutet vann laga kraft 2012-12-27

Detaljplan för del av KV. BLYET m.fl.

(Blyet 4 och 5 samt delar av Blyet 2, 3, 6, 7, 8, 9 och 10, Motorn 1 och 2, Drevsta 1:2 och 2:1, Västra Hav 1:2 och Östermalm 1:1)

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

HANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser (separat kartblad)
- Planbeskrivning
- **Genomförandebeskrivning**
- Utlåtande

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Planförfarande	Detaljplanen upprättas med normalt planförfarande.
Tidsplan	
planprocessen	Samråd med berörda samt remiss till myndigheter och kommunala nämnder. juni -11
	Beslut om utställning KS januari -12
	Utställning februari -12
	Antagande KF november -12
	Laga kraft december -12
allmänna platser	ordningställande kommer att ske när planen vunnit laga kraft och medel ställts till förfogande.
bebyggelse	Ny bebyggelse kommer att uppföras när planen vunnit laga kraft, bygglov erhållits och i den takt byggherrarna finner det lämpligt alternativt vad som överenskommits i exploateringsavtal.
Genomförandetid	Planens genomförandetid är satt till tio (10) år från den dag planen vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för följande delar i genomförandeprocessen:

- behovsbedömning,
- planarbete,
- planprövning,
- försäljning/förvärv av erforderlig mark för plangenomförandet,
- erforderliga fastighetsbildningsåtgärder (lantmäterimyndigheten),
- iordningställande av allmän platsmark,
- utredning som belyser hur man långsiktigt säkrar vattenförsörjningen i området,
- bygglovsprövning, och
- förbindelsepunkter för VSD-ledningar.

Byggherren/exploatören ansvarar för följande delar i genomförandeprocessen:

- förvärv/försäljning av erforderlig mark för plangenomförandet,
- bygglovsansökan samt kontakter med myndigheter och andra,
- kompletterande geoteknisk undersökning,
- nybyggnadskarta,
- utsättning,
- uppförande av bebyggelse och iordningsställande av kvartersmark i övrigt, och
- anslutningsledningar till kommunens VSD-nät.

Avtal

Exploateringsavtal, som reglerar de närmare omständigheterna kring exploateringarna, kommer att upprättas mellan kommunen och byggherren/exploatören.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Ett plangenomförande förutsätter att ett antal fastighetsbildningsåtgärder kan genomföras. Kommunen initierar och bekostar fastighetsbildningen.

Delar av fastigheten Blyet 4 överförs till gatumark för ny säckgata med anslutning till Vegagatan.

Allmän platsmark läggs till lämplig kommunal fastighet.

Fastighetsbildning kan ske med stöd av planen.

EKONOMISKA FRÅGOR

Kommunen kommer att förvärva/försälja mark för att möjliggöra den planerade exploateringen. Planavgiften kommer att inkluderas i markpriset.

Kommunen initierar och bekostar fastighetsbildningen. Kostnaden kommer sedan att regleras i samband med förvärv/försäljning av mark.

Kommunen kommer att få direkta kostnader för planarbete, markförvärv, iordningställande av allmän platsmark samt utredning och komplettering av den tekniska försörjningen.

Kommunens direkta intäkter i samband med plangenomförandet kommer från bygglovs- och anslutningsavgifter samt som intäkter från markförsäljning.

De ekonomiska frågorna mellan byggherren/exploatören och kommunen kommer att regleras i särskilt exploateringsavtal.

TEKNISKA FRÅGOR

Kompletterande geotekniska undersökningar kommer att krävas i samband med bygglovsprövningar såvida det inte bedöms onödigt med hänsyn till projektets ringa omfattning eller andra omständigheter.

Byggnader skall uppföras i radonsäkert utförande. Avsteg kan endast göras om platsspecifika mätningar visar att behov inte föreligger. Krav på skydd kommer då att ställas utifrån Statens Planverks **rapport 59:1982**.

Nybyggnadskarta och utsättning kommer att krävas i samband med bygglovsprövningar. Detta kan beställas hos kommunen.

En utredning skall göras som klargör hur man långsiktigt säkrar vattenförsörjningen i området.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Vid upprättandet av genomförandebeskrivningen har planeringschef/stadsarkitekt Torbjörn Gustafson och planarkitekterna Sofia Ellström och Hanna Åsander medverkat.

2012-01-12

Jan Erik Engström
arkitekt SAR/MSA

REVIDERING 1

Genomförandebeskrivningen har reviderats efter utställningen. I planen har tidsplanen justerats något.

2012-02-22

Jan Erik Engström
arkitekt SAR/MSA

REVIDERING 2

Planen har reviderats efter godkännandet i KS. Revideringen omfattar en generell anpassning av planhandlingarna till det mindre planområde som nu är aktuellt för antagandebeslut.

2012-11-15

Jan Erik Engström
arkitekt SAR/MSA

Antagen av kommunfullmäktige i Kristinehamn enligt beslut 2012-11-29, §142



Kommunfullmäktiges sekreterare
Beslutet vann laga kraft 2012-12-27