**Antagandehandling**

2015-08-11
Dnr: Ks/2013:94

Kristinehamns kommun

**Kommunledningsförvaltningen**
Planeringsavdelningen




# Planbeskrivning och genomförandebeskrivning för

# Kv. Uttern

**PBL 2010:900**

*Antagen av kommunfullmäktige i Kristinehamn enligt beslut 2015-09-08, § 96.*

*Kommunsekreterare*

*Beslutet vann laga kraft 2015-10-05*

# VAD ÄR EN DETALJPLAN OCH HUR TAS DEN FRAM?

En detaljplan reglerar hur mark och vatten får användas inom ett visst område. Den kan även reglera var byggnader får placeras och hur dessa ska utformas. Olika detaljplaner har olika syften och reglerar därför olika saker. Kravet att upprätta en detaljplan uppstår alltid när det behöver göras större förändringar i befintlig bebyggelsestruktur och när tidigare oexploaterade mark- och vattenområden ska tas i anspråk för ny bebyggelse. Det är kommunen som avgör när och var en detaljplan ska upprättas.

Detaljplanen består av flera handlingar, men det är plankartan med bestämmelser som är det juridiskt bindande dokument som Kommunfullmäktige antar. Utöver plankartan tas även en planbeskrivning fram som förklarar syftet med planen och olika förutsättningar för det planerade området. Planbeskrivningen har som avsikt att vara vägledande vid tolkningen av plankartan. I planbeskrivningen finns även en genomförandedel som beskriver hur planen ska verkställas. Till planen hör även en grundkarta och en fastighetsförteckning. Varken planbeskrivningen eller genomförandebeskrivningen har ingen egen rättsverkan.

## Berörda kan påverka detaljplanen:

Under processen med att arbeta fram en detaljplan ges berörda (sakägare) möjlighet att påverka genom att lämna skriftliga synpunkter på föreslagen plan. Första tillfället för detta kallas samråd. Det är i detta skede som denna detaljplan är nu. Efter detta skede bearbetas planförslaget efter inkomna synpunkter som också redovisas i en s.k. samrådsredogörelse. Därefter beslutar Kommunstyrelsen om att ställa ut planen för granskning. Nu får berörda ytterligare en chans att skriftligen lämna synpunkter och därmed kunna påverka planen.

Det kan komma att ske mindre ändringar i planförslaget ända fram tills upprättandet av den slutliga antagandehandlingen görs. Detaljplanen vinner laga kraft tre veckor efter antagande om ingen överklagar eller Länsstyrelsen inte överprövar planen. Överklaganderätt har de berörda som senast under utställningsskedet lämnat in skriftliga synpunkter som inte har blivit tillgodosedda. Detaljplanen ligger sedan till grund för bygglovsprövning inom planområdet.

Planbeskrivningen är framtagen av planeringsavdelningen vid Kristinehamns kommun. Medverkande tjänstemän har i huvudsak varit:


| | | |
|---|---|---|
| Sofia Elfström | 0550-885 43 | sofia.elfstrom@kristinehamn.se |
| Conny Wolbe | 0550-881 03 | conny.wolbe@kristinehamn.se |
| Kalle Alexandersson | 0550-880 02 | kalle.alexandersson@kristinehamn.se |

# INNEHÅLL

INLEDNING ..... 4
PLANHANDLINGAR ..... 4
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG ..... 4
PLANDATA ..... 5
Lägesbestämning ..... 5
Areal ..... 5
Markägoförhållanden ..... 5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN ..... 5
Uppdrag ..... 5
Översiktsplan ..... 5
Detaljplaner ..... 6
Behovsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ..... 6
AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN (MB) ..... 6
Markens lämplighet ..... 6
Värdefulla områden ..... 6
Riksintressen ..... 6
Miljökvalitetsnormer ..... 7
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR ..... 7
Natur och markförhållanden ..... 7
Bebyggelse ..... 8
Service och verksamheter ..... 11
Gator och trafik ..... 11
Störningar ..... 12
Risk och säkerhet ..... 17
Teknisk försörjning ..... 18
ADMINISTRATIVA FRÅGOR ..... 18
ÖVRIGT ..... 19
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING ..... 20
Organisatoriska frågor ..... 20
Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser ..... 20
Ekonomiska frågor ..... 21
Tekniska frågor ..... 22
KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE ..... 22
REVIDERING ..... **Fel! Bokmärket är inte definierat.**
BILAGOR ..... 24

# INLEDNING

Detaljplanen upprättas i enlighet med PBL 2010:900 och med standardförfarande.

## PLANHANDLINGAR

Antagandehandlingarna omfattar följande:

- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Plankarta
- Granskningsutlåtande

Utredningar som tillhör planen:

- Översiktlig miljöteknisk markundersökning Kv. Uttern, Kristinehamns kommun (WSP 2013-06-20)
- Avgränsning av förorening Kv. Uttern, Kristinehamns kommun (WSP 2013-08-21)
- Miljöteknisk markundersökning Kv. Uttern, Kristinehamns kommun (WSP 2014-04-29)
- Bullerkartläggning av Kristinehamns kommun, (ÅF-Ingemansson 2007-09-18)
- PM Buller, bussdepå Kristinehamn, (Sweco 2015-01-21)
- Riskanalys kv. Uttern (Brandskyddslaget 2015-04-01)

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser. Till planen fogas planbeskrivning och genomförandebeskrivning. Efter samrådet hanteras eventuellt inkomna synpunkter på planförslaget. , om inga skriftliga synpunkter inkommit, tas beslut i kommunstyrelsen att godkänna planen för granskning. Efter granskningsperioden antar kommunfullmäktige planen som sedan vinner laga kraft tre veckor efter antagandet, om ingen överklagar eller om Länsstyrelsen inte väljer att överpröva planen.

Planbeskrivningen skall underlätta förståelsen av planförslagets innebörd samt redovisa förutsättningar och syften för planen. Dessa har som avsikt att vara vägledande vid tolkningen av planen men har ingen egen rättsverkan. För genomförandebeskrivningen gäller på motsvarande sätt att den inte har någon egen rättsverkan.

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen syftar till att möjliggöra etablering av en bussdepå inom ett område som ligger i direkt anslutning till resecentrum i centrala Kristinehamn. Planen syftar även till att möjliggöra fortsatt verksamhet för den el-butik och bilhandel som finns inom planområdet.

# PLANDATA

## Lägesbestämning

Planområdet är beläget i direkt anslutning till Kristinehamns resecentrum, en knapp kilometer från stadskärnan.

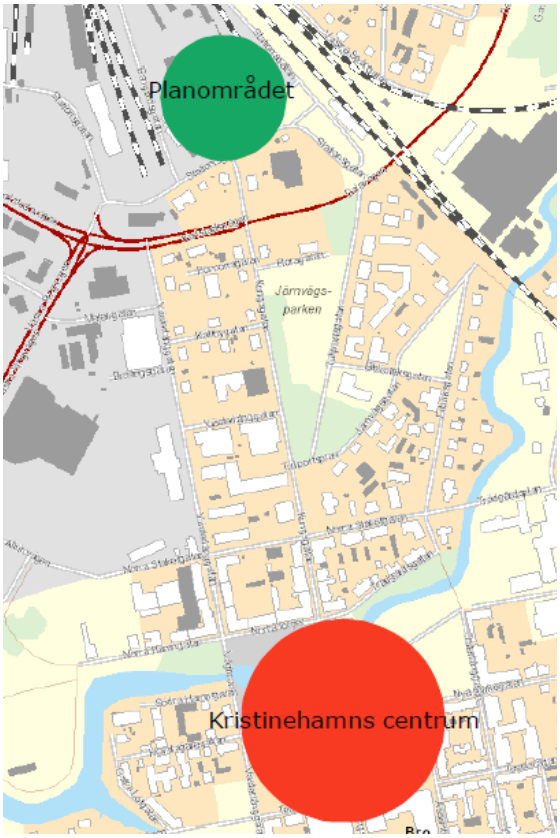



Bild 1. Planområdets belägenhet i förhållande till centrala Kristinehamn

## Areal

Planområdet utgör ca 22 500 $m^2$.

## Markägoförhållanden

Fastigheterna Broängen 1:1, Broängen 1:7, Broängen 1:32 och Uttern 1 ägs av Kristinehamns kommun. Broängen 1:4 ägs av Trafikverket, övriga fastigheter inom planområdet är privatägda.

# TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

## Uppdrag

Planuppdrag gavs av kommunstyrelsen 2013-06-04 § 126.

## Översiktsplan

Gällande översiktsplan för Kristinehamn kommun, antagen 2006, anger området som område avsett för ”Kommunikation”. Föreslagen markanvändning bedöms falla inom ramen för denna användning då en bussdepå avser att serva kollektivtrafiken och dess fordon, något som är kommunikation.

## Detaljplaner

*Angränsande detaljplaner*
Detaljplan Kv. Geten mm (391), antagen 1988-11-30.
Stadsplan Karlstadsvägen mm (241) upprättad 1968-02-07.

*Detaljplaner som delvis upphör att gälla*
Detaljplan för Kv. Uttern (387) antagen 1988-04-13. Anger område avsett för bilservice inom det område som i det föreliggande detaljplaneförslaget kommer att utgöra utfart från bussdepån.

*Detaljplaner som helt upphör att gälla*
Detaljplan Del av Kv. Uttern (458) antagen 2000-06-14.

## Behovsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

I samband med den nu aktuella planläggningen har en behovsbedömning gjorts. Detaljplanen bedöms inte kunna medföra någon sådan betydande miljöpåverkan som avses i 4 kap. 34 § PBL, 6 kap. 11 § MB eller i 4 § i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar varför ingen MKB behöver upprättas. Däremot har bedömningen gjorts att en närmare studie av bullersituationen bör göras för den del av planområdet som föreslås för bussdepå, samt en riskanalys som ser på riskerna med en placering nära Värmlandsbanan.

# AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN (MB)

### Ställningstagande

*”Planen kan innebära viss risk för bullerproblematik, samt till viss del ökade risker. Dessa frågor bedöms kunna bevakas och hanteras genom fördjupade utredningar i samband med planarbetet. Inom planområdet har utredningar gjorts som bekräftar att förorenad mark finns och en saneringsplan för detta har upprättats. Sanering och rivning av befintlig byggnad pågår och kommer att vara avslutat till dess att planen antas. Sammantaget bedöms inte planen innebära betydande miljöpåverkan som erfordrar att en miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas.”*

## Markens lämplighet

Planområdet är redan ianspråktaget och utgörs huvudsakligen av redan hårdgjorda ytor. Området ligger centralt i direkt närhet till resecentrum och har tillgång till en väl fungerande infrastruktur för gång-, cykel och biltrafik. Planläggningen bedöms därför vara förenlig med intentionerna om god hushållning med mark- och vattenområden i 3 kap 1 § miljöbalken (MB).

## Värdefulla områden

Föreslagen planering tar inte i anspråk något sådant område som avses i MB 3 kap 2-5 § (stora opåverkade områden, ekologiskt känsliga områden, åker och skog av nationell betydelse samt fiskevatten). Planen berör inte heller något område eller fysisk miljö som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet bör skyddas från mot åtgärder som kan påtagligt skada natur eller kulturmiljön.

## Riksintressen

Planområdet berörs inte av några riksintressen.

## Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel som regleras med stöd av MB 5 kap. Idag finns MKN för utomhusluft, vattenförekomster, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller. För det aktuella planområdet är det MKN utomhusluft samt MKN omgivningsbuller som är relevanta.

### Utomhusluft

Idag finns MKN för utomhusluft vad gäller partiklar, kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, bly, bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. 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.

Av de faktorer som är lättast att påverka har trafikmängden störst betydelse. Den enskilt mest effektiva åtgärden för att reducera halten partiklar torde, enligt olika försök, vara att minska dubbdäcksanvändningen. Den ökade trafiken som en etablering av bussdepån ger upphov till är inte av den omfattningen att den förväntas påverka möjligheten att klara MKN för utomhusluft. Detta eftersom den trafikmängd som bussdepån alstrar redan finns i det aktuella området eftersom bussarna redan i dag trafikerar resecentrum.

### Omgivningsbuller

Miljökvalitetsnormer 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.

# FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

## Natur och markförhållanden

### Mark, vegetation och djurliv

Hela planområdet utgörs av redan i dag hårdgjorda ytor.

### Förorenad mark

Inom planområdet har det bedrivits verksamhet under lång tid tillbaka. Inom fastigheten Broängen 1:7 är det företrädelsevis verksamhet kopplad till tågtrafik som förekommit, såsom lasting och lossning av godsvagnar, uppställning av tågvagnar, service och underhåll av tågvagnar. Inom fastigheten Uttern 1 har diverse verksamhet bedrivits genom åren, bland annat en c

Enligt Länsstyrelsens MIFO-databas finns uppgift om en SPIMFAB-sanering (aktnr 0759, avslutad 2001-10-16) på fastigheten. Fastigheten Uttern 2 finns även listad på SPIMFABs (www.spimfab.se) hemsida som sanerad.

För att utesluta ytterligare eventuella markföroreningar genomfördes en miljöteknisk markundersökning i området (Översiktlig miljöteknisk markundersökning Kv. Uttern, Kristinehamns kommun, WSP 2013-06-20). Den påvisade endast förorenad mark på en plats inom planområdet. För att avgöra omfattning och utbredning av denna kopparfyndighet genomfördes en

fördjupad undersökning (Avgränsning av förorening Kv. Uttern, Kristinehamns kommun, WSP 2013-08-21).

Denna undersökning visar att föroreningen är begränsad till ett 3 dm tjockt lager på djupet 1.0-1,3 meter. Utbredningen bedöms som maximalt 25 m2. Denna typ av kopparfyndigheter är relativt vanligt förekommande i Kristinehamn då fyllnadsmassor ofta kom från gjuterier. I ett värsta scenario är rör det sig alltså om 7,5 m3 som är förorenat. Eftersom marken i dag är asfalterad så bedöms risken att föroreningen urlakas i omgivande mark/dagvatten som liten. Som en säkerhetsåtgärd föreslås ändå en sanering av den förorenade marken. Denna kommer att genomföras i samband med rivningen av befintlig byggnad.

Skulle ytterligare markföroreningar påträffas under rivnings-, gräv- eller schaktarbete inom området ska tillsynsmyndigheten (kommunens miljö- och hälsoskyddsenhet) kontaktas enligt Miljöbalken 10 kap 11§.

### Radon

Radon är en gas som kan innebära risker för människors hälsa och säkerhet och kan förekomma i luft och vatten. För att minska konsekvenserna för långvarig exponering i inomhusmiljö finns gällande riktvärden (Social-styrelsen, Allmänna råd). Om en mätning visar att så krävs skall byggnader utföras i radonsäkert utförande.

## Bebyggelse

### Planförslaget

Planförslaget syftar till att dels möjliggöra etablering av en bussdepå avsedd för att tvätta, städa och serva bussar i linjetrafik på fastigheten Uttern 1, samt uppställning under skärmtak i östra kanten på samma fastighet. Vidare syftar planen till att befästa de byggrätter som finns på fastigheterna Uttern 3 och 4, samt att ge möjlighet till ytterligare byggrätt på fastigheten Uttern 3. I planläggningen ingår också en anpassning av Bangårdsgatans sträckning för att möjliggöra in- och utpassage till bussdepån.



Bild 3. Exempel på skärmtak för bussparkering från Västtrafiks bussdepå i Trollhättan. Under skärmtaket har bussarna även möjlighet att göra mindre serviceåtgärder, tex fylla på spolarvätska, tanka och elbussar har möjlighet att laddas.



Bild 4. Exempel på skärmtak för bussparkering från Västtrafiks bussdepå i Trollhättan.

Markanvändningen i planen ändras för Uttern 1 från att i dag ange J ”Industri”, till att istället omfatta T ”Trafik, bussdepå”. För (delar av) Uttern 3 och 4 ändras markanvändningen från G ”bilservice” respektive GH ”bilservice och handel till att omfatta GH ”Bilservice och handel” för hela området. Detta görs för att legalisera de befintliga verksamheter som finns på fastigheten i dag.

Tillåtna byggnadshöjder anpassas till existerande och planerad bebyggelse inom bussdepåområdet. Inom området för bussdepån tillåts en högsta totalhöjd på

byggnader på 12 meter. Samma totalhöjd tillåts i bakre delen av fastigheten Uttern 3. Inom den planerade bussdepåns område tillåts i östra fastighetsgränsen ett skärmtak att uppföras ända ut i tomtgräns. Skärmtaket får ha en högsta totalhöjd om 6,5 meter. Inom övriga planområdet tillåts en totalhöjd på 6 m, en utökning från dagens 4,5 respektive 5,5 meter. Denna utökning bedöms inte påverka stadsbilden negativt.

Vidare förespråkar kommunen att i det fall ett skärmtak uppförs i östra fastighetsgränsen, avsett för bussparkering, så skall det uppföras så att de nedersta 2,5 metrarna samtidigt fungerar som skydd för brandspridning från uppställda bussar ut mot angränsande fastighet öster ut. Eftersom behov och placering av avskärmande brandvägg är beroende av placering av bussuppställningsplatser har denna bestämmelse inte införts på plankartan.

## Byggnadskultur och gestaltning

Inom tomtmarken avsedd för bussdepån ges en byggrätt om 50 % av den totala fastighetsarean. Inom planområdet finns i dag en industribyggnad som skall rivas för att ge plats för den planerade bussdepån. Inom depån kommer det att uppföras nya byggnader, dels för personalutrymmen, dels för service och underhåll av fordon. Gällande detaljplan ger redan i dag en byggrätt på 50 % av fastighetsarean.

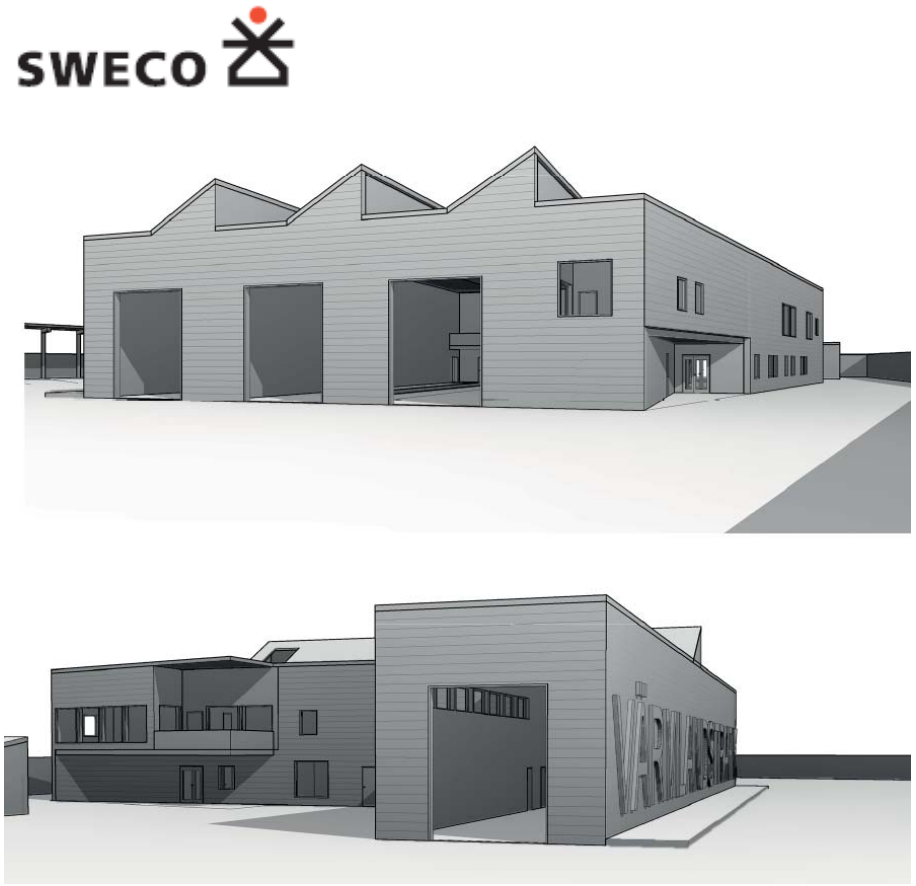



Bild 5. Arkitektens förslag på utformning av bussdepå-byggnaden. Byggnaden inrymmer tre skepp, varav ett genomgående och en del avsedd för personalutrymmen.

## Service och verksamheter

### Offentlig och kommersiell service

Planområdet ligger i centrala Kristinehamn med god tillgång till offentlig och kommersiell service.

## Gator och trafik

En trafikmätning har gjorts för Stationsgatan 2015-01-28 till 2015-02-04. Mätningen visar på en ÅDT (årsdygnstrafik, ett medelvärde på antalet fordon per dygn) på 1661 fordon. Av dessa fordon utgjordes 5 % av tung trafik. Endast 1 % av de fordon som passerade överskred tillåten hastighet 50 km/h. Hastigheterna på passerande fordon är relativt låg, det så kallade V85-värdet, som beskriver vilken hastighet som 85 % av trafikanterna höll sig under, uppgick till 25 km/h i ena riktningen och 34 km/h i andra riktningen. Normalt accepterar kommunen upp till 10 % tung trafik utan att åtgärder behöver vidtas.

Nuvarande sträckning av Bangårdsgatan kommer att justeras västerut. Detta i sin tur innebär att det uppställningsspår som Trafikverket har på Kristinehamns kommuns fastighet (utan några giltiga avtal) kommer att flyttas västerut. Detta har grundligt utretts i den funktionsutredning som Trafikverket låtit genomföra för området (Funktionsutredning Kristinehamn bussterminal (bussdepå), Trafikverket/Ramböll, 2014-01-15).

### Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik

#### Gång- och cykelvägar

Befintliga gångstråk ansluter bara delvis till planområdet och är ofullständiga på några ställen där de slutar abrupt. Separata cykelvägar finns inte till planområdet. De oskyddade trafikanter, gående och cyklister, som rör sig i närområdet har merparten resecentrum som målpunkt och till och från detta finns ett utbyggt GC-nät.

### Kollektivtrafik

Resecentrum, som är beläget i direkt anslutning till planområdet, trafikeras av samtliga stadsbusstrafikens linjer, samt ett antal läns- och regionbussar, samt regional- och fjärrtåg.

### Biltrafik, parkering, varumottagning, utfarter

Intilliggande fastigheter (i planområdets södra del) rymmer en bilhandel och en hemelektronikbutik. Infarterna till dessa verksamheter sker via Stationsgatan. Depåområdet kommer att angöras från Bangårdsgatan, detta gäller även personbilar. Personalparkering för personbilar kommer att finnas inom planområdet. Utfart från depåområdet kommer att ske mot Stationsgatan.

Infart till bussdepån kommer att ske från Bangårdsgatan, i planområdets nordvästra hörn. Fordonen kommer sedan att passera igenom anläggningen inne på depån för att sedan åka ut via Stationsgatan, i direkt anslutning till resecentrum. De bussar som lämnar resecentrum för att åka in till depån via Bangårdsgatan kommer då att åka Stationsgatan västerut till Bangårdsgatan.

Detta innebär att skyltningen på den aktuella sträckan av Stationsgatan behöver justeras. Skyltningen i dag förbjuder busstrafik på sträckningen mellan korsningen Stationsgatan/Karlstadvägen till korsningen Stationsgatan/Kungsgatan. Det kommer även fortsättningsvis inte att vara tillåtet att köra bussar i linjetrafik där under ordinarie turer, däremot kommer bussar som lämnar depån för att sättas in i trafik att tillåtas köra ovan nämnda sträcka på Stationsgatan. Det bedömda antalet bussrörelser på den i dag avstängda delen av Stationsgatan beräknas uppgå till 28 st bussar per vardag, från resecentrum in till depån, på lördagar omkring 8 bussar och på söndagar ca 4 bussar per dag.

Depåområdet kommer att angöras från Bangårdsgatan, detta gäller även personbilar. Personalparkering för personbilar kommer att finnas inom depåområdet

## Störningar

### Buller

Riksdagen har antagit riktlinjer för vägtrafikbuller, enligt regeringens proposition 1996/97:53, som gäller för bostäder. Dessa nivåer är vägledande och bör normalt inte överskridas vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad och/eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

30 dBA ekvivalentnivå inomhus
45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad
70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

En bullerkartläggning genomfördes för hela Kristinehamns kommun 2007. Kartläggningen visar att befintliga bullernivåer inom och i direkt anslutning till planområdet redan är relativt höga.

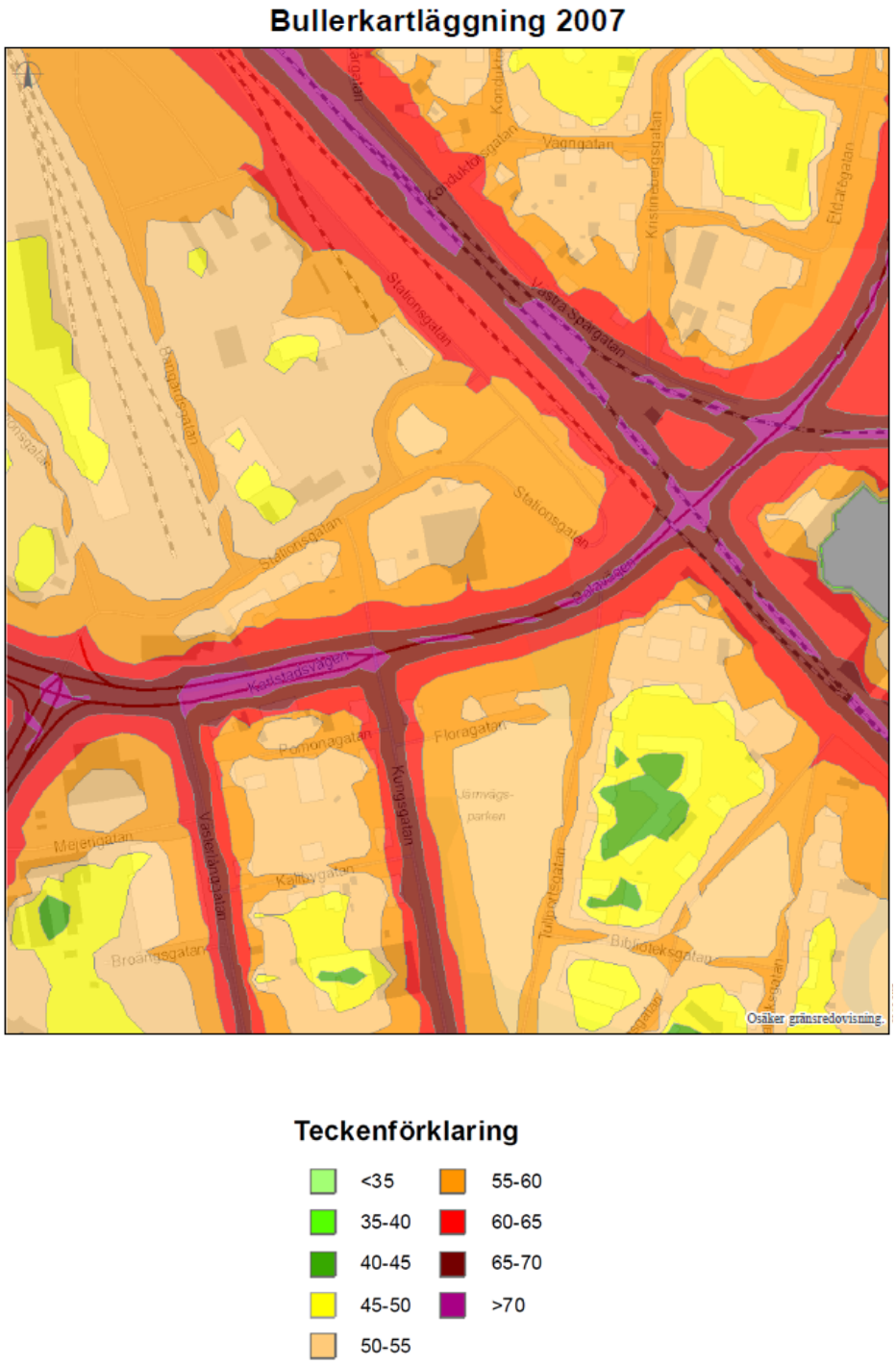
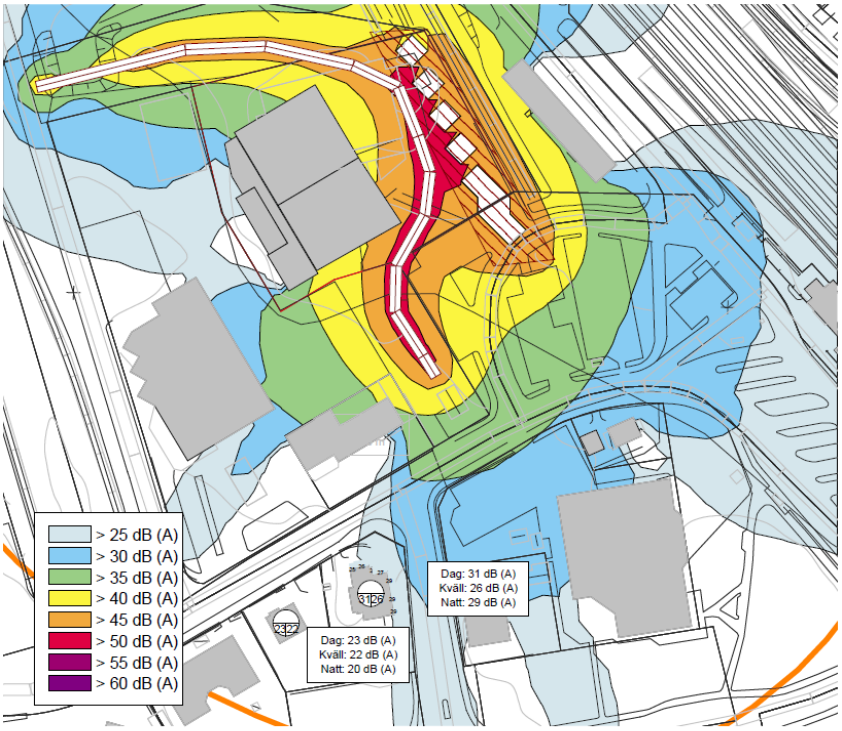



Bild 6. Bullerkartläggning för Kristinehamns kommun från 2007, sammanlagt buller både från vägbuller och järnvägsbuller. Utsnitt över det aktuella planområdet.




Figur 9. Etapp 2. Ekvivalenta ljudnivåer 2 m över mark nattetid.

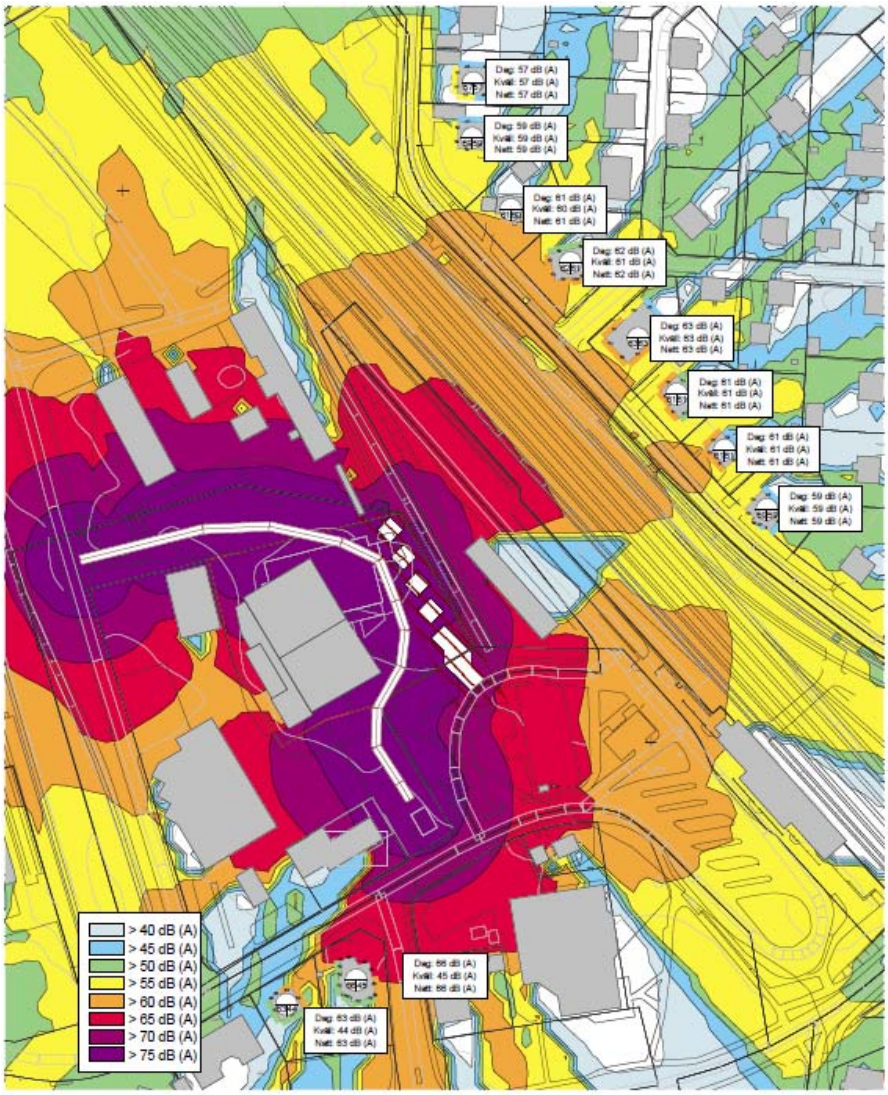
Bild 7. En bild från den genomförda bullerberäkningen för bussdepån, som visar ekvivalenta bullernivåer nattetid. Gränsen för vad som är acceptabla nivåer går i gränsen mellan gul och grön zon.

Ljudalstrande verksamhet på den planerade bussdepån kommer att utgöras av in- och utkörande fordon (företrädelsevis bussar) samt körning in och ut ur tvätt- och servicehallen inom området. Tvätt och service av bussarna kommer att ske inomhus varför detta inte bedöms innebära något nämnvärt buller-tillskott. De beräknade ekvivalenta ljudnivåerna håller sig under rekommenderade gränsvärden vid samtliga tider på dygnet, både i den omfattning som depån kommer att uppföras i initialt och även fullt utbyggd depå, med nära fördubblad kapacitet inne i servicehallarna.

Det enda tillfälle då bullernivåerna beräknas överskrida rekommenderade riktvärden vid bostad är de enstaka maxvärden som kan uppkomma nattetid. Eftersom bullerkällan i depåns fall endast är körande bussar så är detta dock ett problem som kan bortses ifrån eftersom det redan finns i dag, och kommer att fortsätta även när bussen lämnar själva depåområdet. Av de bussar som kommer in till depån under det som i bullersammanhang definieras som natt, kl 22-06, så har samtliga (vardagar 3 bussar mellan kl 00-01) första varit på intilliggande resecentrum, detsamma gäller för bussar som lämnar depån (vardagar 9 st bussar mellan kl 04-06), så åker samtliga till intilliggande resecentrum. Att utföra en bullerdämpande åtgärd på själva depåområdet skulle därför inte få någon effekt eftersom bullerkällan (i detta fall bussen) ändå kommer att lämna depåområdet i direkt anslutning och även då kommer att utsätta omgivningen för buller.

Enligt Boverkets allmänna råd, ”Bättre plats för arbete” är det rekommenderade avståndet från en bussterminal med permanent uppställning av fordon till närmast bostad 200 meter. Detta uppger man vara relaterat till

riskerna för bullerstörningar. I föreliggande planförslag är avståndet till närmsta bostad ca 100 m. Ovanstående bullerutredning och resonemang kring trafikmängder och bullerkällor förefaller bekräfta att 100 m är ett tillräckligt avstånd i denna planläggning, inga ytterligare bullerstörningar kommer att uppstå som en konsekvens av planens genomförande.




Figur 10. Etapp 2. Maximala ljudnivåer 2 m över mark nattetid.

Bild 8. En bild från den genomförda bullerberäkningen för bussdepån, som visar maximala, enstaka, ljudtoppar nattetid. Gränsen för vad som är acceptabla nivåer går i gränsen mellan gul och grön zon.

En kompletterande bullerberäkning har gjorts efter att planen har varit på samråd. Detta då det inkommit synpunkter på bullersituationen för de boende på Stationsgatan, framför allt beroende på infartstrafiken till bussdepån. Trafikmätningar på aktuellt vägavsnitt för Stationsgatan har gjorts sedan tidigare. Dessa visar på en ÅDT på 1600 fordon, varav 5 % tung trafik. En bullerberäkning har gjorts utifrån dessa förutsättningar. Resultatet av denna visar att bullernivån vid bostäderna i dag är; Ekvivalentnivå 55,1 (dBA) samt maxnivå 71,4 (dBA). Ytterligare en beräkning har gjorts utifrån en teoretisk ökning av trafiken på vägen. ÅDT kvarstår som 1600 fordon, men andelen tung trafik har ökats från 5 % till 10 %, alltså från 80 fordon till 160 fordon per

dygn. Nya bullervärden är då; ekvivalentnivå 55,8 (dBA) samt maxnivå 72,2 (dBA). Enligt de framtagna riktlinjer som finns för trafikbuller (”Infrastrukturinriktning för framtida transporter”, Riksdagen, mars 1997) så skall ekvivalentnivån uppgå till max 55 dBA utomhus invid fasad samt maxvärden på uteplats får vara 70 dBA. Dessa värden är riktvärden som normalt inte bör överskridas *vid nybyggnad av bostäder eller nybyggnad och/eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.*

För aktuell planläggning kan konstateras att andelen tung trafik kommer att öka något på Stationsgatan. Enligt de uppgifter brukarna av depån lämnat (Nobina) så kommer det att röra sig om, enligt dagens trafikeringssituation och tidtabeller) 28 bussar som kör in på depåområdet per dygn. Beräkningsexemplet ovan har tagit höjd för en ökning av 80 tunga fordon per dygn. Beräkningen visar att situationen är relativ ansträngd i området redan i dag, det är inte placeringen av bussdepån som orsakar denna problematik. Den aktuella detaljplanen reglerar inte heller någon nybyggnation av bostäder eller infrastruktur i väsentlig omfattning, varför riktvärdena inte till fullo kan appliceras på bussdepåns etablering i närområdet. Om bullersituationen upplevs som problematisk av de boende i området får detta hanteras enligt ordinarie process av tillsynsmyndigheten (kommunens miljöförvaltning) som utövar tillsyn gentemot väghållaren (kommunens tekniska förvaltning) i egenskap av att det är vägen som orsakar bullret. Väghållaren kan, om det åläggs från tillsynsmyndigheten, då vidta flertalet åtgärder som bidrar till sänkta bullernivåer, exempelvis hastighetsdämpning och typ av beläggning på Stationsgatan.

Inga bulleråtgärder bedöms således erforderliga som en effekt av bussdepåns etablering i området. Eventuell fortsatt bullerproblematik orsakad av trafiksituationen bör hanteras av ansvarig tillsynsmyndighet och väghållaren.

### Vibrationer

Enligt boende längs Stationsgatan har det tidigare varit problem med vibrationer i fastigheterna då bussar och annan tung trafik passerat på Stationsgatan. Problem uppges främst uppkomma när bussarna ändrar hastighet, alltså vid acceleration eller inbromsning. Detta ledde till att man för ett tiotal år sedan satte upp förbud mot tungtrafik på sträckan mellan korsningarna mot Kungsgatan och Bangårdsgatan. Åtgärden ledde till att alla bussar i linjetrafik som ska till och från resecentrum kör in via Kungsgatan istället för vid infarten i korsningen Stationsgatan/Karlstadsvägen. Denna skyltning sattes dock upp utan att någon lokal trafikföreskrift antogs. Enligt trafikmätningar på Stationsgatan trafikeras den dagligen av 1661 fordon (ÅDT, årsmedeldygnstrafik). Enligt uppgifter från Värmlandstrfik/Nobina kommer depån att trafikeras av i dagsläget 32 bussrörelser per vardag, ca 1/3 av det antalet på lördagar och 1/6 på söndagar. Av de bussar som trafikerar depån på vardagar är det 32 bussar som kommer att angöra depån via infarten på Bangårdsgatan. Sammantaget bedöms tillskottet på 32 bussar på gatans befintliga ÅDT inte utgöra skäl till att ytterligare åtgärder behöver vidtas inom planområdet.

### Förslag till åtgärder

Skyltning och LTF (lokal trafikföreskrift) för stationsgatan bör ses över. Detta faller inom ramen för tekniska förvaltningens ansvarsområde. Likaså rekommenderas de att se över rådande hastighetsbegränsning och eventuella hastighetsdämpande åtgärder för Stationsgatan, då de boende i närområdet faktiskt har upplevt en problematisk situation och denna uppstår främst vid accelerationer/inbromsningar. Genom att hålla hastigheten konstant låg bör dessa obehag för de boende i området utebli.

## Risk och säkerhet

Säkerhetsrisker brukar delas i individrisker (risker för enskilda individer) och samhällsrisker (risker för ett stort antal människor). De främsta säkerhets-riskerna inom planområdet är individrisker relaterade till biltrafiken och det buller som den kan komma att generera. Vidare är också områdets närhet till Värmlandsbanan identifierad som en eventuellt möjlig risk.

### Värmlandsbanan

Östra delen av planområdet gränsar emot den fastighet som inrymmer Värmlandsbanan, som utgör del av järnvägsförbindelsen mellan Oslo och Stockholm, via Karlstad, Kristinehamn, vidare mot Degerfors. Värmlandsbanan passerar genom hela centrala Kristinehamn. På en sträcka på omkring 5 km passerar den genom tätbebyggt område, på flertalet platser gränsar banområdet direkt till villatomter.

En riskbedömning har gjorts med fokus på planområdets närhet till Värmlandsbanan (Brandskyddslaget 2015-04-01). Utgångspunkten var att bedöma hur möjliga olycksrisker kan komma att påverka människor som befinner sig inom det aktuella planområdet. Bedömningen har gjorts att förekommande risker är så små att ingen fördjupad analys av riskerna behöver genomföras. Inte heller bussdepån i sig bedöms utgöra ett riskobjekt som behöver analyseras vidare (med hänsyn till tex brandspridning) eftersom avstånden till omgivande befintlig bebyggelse bedöms vara tillräckliga redan i dag.

### Bränslehantering inom bussdepån

De bussar som kommer att nyttja depån drivs av så kallad RME (Rapsmetylester), som kortfattat kan beskrivas bestå av rapsolja och metanol. Möjligheten att uppföra anläggning för att tanka RME kommer att uppföras inom fastigheten avsedd för bussdepån. Enligt MSB (Brandskyddslaget 2015) är inte RME klassat som en brandfarlig vara, vilket beror på att flampunkten är högre än 100 grader.

I en framtid har verksamhetsutövaren flaggat för att man eventuellt kan komma att etablera en dieselcistern med tankmöjlighet inom planområdet. Lämplighet och placering av denna hanteras inte i detaljplanen utan kommer då istället att avgöras inom ramen för ordinarie tillståndsprocess.

## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

Området är anslutet till det kommunala va-nätet. För att hantera dagvatten från de hårdgjorda ytor som kommer att finnas inom planområdet upprättas anslutningspunkter till det kommunala dagvattennätet på två platser, intill bussdepåns tomtgräns. Fastigheterna Uttern 3 och Uttern 4 har redan i dag befintliga anslutningspunkter till det kommunala VA-nätet som de kommer att behålla.

### Fjärrvärme

Fjärrvärmenätet passerar direkt öster om planområdet och möjlighet finns att koppla på kommande verksamheter. Uppvärmning kommer i övriga fall att lösas individuellt inom fastigheterna.

### Avfall

Kristinehamns kommun tillhandahåller tjänster för hantering av hushållsavfall och debiterar enligt kommunens taxa. Verksamheten bedrivs i enlighet med kommunens renhållningsordning och renhållningsanvisningar.

### El

Kristinehamns Elnät AB tillhandahåller anslutning till distributionsnätet för el inom Kristinehamn. Nuvarande byggnader inom området är anslutna till Kristinehamns Elnäts nät. Gatubelysningen inom området är också ansluten till Kristinehamns Elnäts nät. Ett u-område återfinns i den södra fastighetsgränsen på Uttern 1. Inom detta område har Kristinehamns elnät ledningar som försörjer Uttern 3. Kristinehamns elnät bör söka ledningsrätt för dessa inom markerat område.

### Allmänna genomgående ledningar

I dagsläget finns några allmänna genomgående ledningar på kvartersmark. Av dessa saknar några servitut/ledningsrätt. Då fastigheten Uttern 1 kommer at ombildas till yta och utsträckning i och med planens genomförande kommer merparten av ledningarna inte längre att behövas i befintliga positioner, varför dessa kommer att flyttas i samband med rivning av befintlig byggnad på fastigheten Uttern 1. Eventuell flytt eller andra kostnader (t.ex. kulvertering av ledningar) med ledningsrätt kommer att belasta fastighetsägaren/byggherren. Kostnad för flytt av ledningar utan ledningsrätt kommer att belasta respektive ledningsägare enligt gällande avtal. Ett ledningsläge för Kristinehamns elnäts elledningar är placerat i anslutning till fastighetsgränsen mellan Uttern 1 och Uttern 3, 4. Inom detta område ges Kristinehamns elnät möjlighet att söka ledningsrätt på kvartersmark för att behålla placering av matarledning till fastigheten Uttern 3.

# ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Planens genomförandetid är 5 år från att planen vinner laga kraft. Ett exploateringsavtal har tecknats mellan Kristinehamns kommun och Värmlandstrafik AB, som reglerar genomförandet av markbearbetning och markförvärven inom planområdet. Kristinehamns kommun ansvarar för att genomföra erforderliga markförrättningar och riva/flytta den/de byggnader

som finns på den blivande fastigheten Uttern 1 innan denna kommer att säljas till Värmlandstrafiks dotterbolag, Kristinehamns bussdepå.

## ÖVRIGT

*Konsekvenser av planens genomförande*
Detaljplanen innebär att det ges möjlighet att bygga en bussdepå i direkt anslutning till stadens resecentrum. Detta innebär att bussarna och depåverksamheten flyttas från nuvarande position, i hyrda lokaler belägna omkring 800 meter från resecentrum. Detta innebär att varje enskild buss kommer att behöva köra omkring 700 meter kortare väg varje gång den ska till eller från depån, vilket innebär en stor ekonomisk fördel, men även en stor miljömässig fördel både vad gäller avgaser men även buller.

Vidare kommer fastigheten Uttern 3 att ges en justerad byggrätt som bättre anpassas till befintliga förhållanden. Den befintliga byggrätten är redan fullt utnyttjad, varför det föreliggande planförslaget innebär en utökad möjlighet att bebygga fastigheten.

Anslutningspunkten för VA för fastigheten Uttern 1 kommer att flyttas till Stationsgatan, vilket gör att det x-område som i dag finns inom Uttern 3 kommer att försvinna och de ledningarna kommer endast att vara servisledningar för fastigheten Uttern 3.

Depåområdets utsträckning i sydöstra hörnet medför att den kommunala lokalgata som i dag tjänar som utfart för personbilstrafik från resecentrum kommer att bli avskuren och behöva flyttas österut. Likaså kommer ett antal av de parkeringsplatser som finns i anslutning till samma gata att behöva flyttas. Ett förslag på arrondering för detta finns och det är möjligt att lösa en flytt av vägen utan att förlora mer än någon enstaka parkeringsplats.

# GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Genomförandebeskrivningen har ingen självständig rättsverkan. Avsikten med beskrivningen är att den skall vara vägledande för genomförandet av planen.

## Organisatoriska frågor

*Tidsplan*

| | |
|---|---|
| Samråd | Maj 2015 |
| Granskning | Juni/juli 2015 |
| Antagande | Sep 2015 |
| Laga kraft | Okt 2015 |

### Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det att planen vinner laga kraft.

### Ansvarsfördelning

Lantmäteriet ansvarar för lantmäteriförrättningarna inom planområdet. Byggherren är ansvarig för att en geoteknisk undersökning tas fram som underlag för konstruktionen av nya byggnader så att grundläggningen anpassas till de specifika förhållandena. Byggherren är ansvarig för att sprickbesiktiga kringliggande byggnader innan schaktnings- och pålningsarbeten inleds.

### Huvudmannaskap

Kristinehamns kommun är huvudman för all allmän platsmark inom planområdet. Detaljplaneområdet är införlivat i allmänt VA-verksamhetsområde. Kommunens huvudman för de allmänna VA-anläggningarna är Tekniska förvaltningen, VA-avdelningen.

### Avtal

Kristinehamns kommun kommer att teckna erforderliga avtal med Värmlandstrafik kring ett överlåtande av fastigheten och vilka förutsättningar som gäller kring detta.

## Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser

### Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning m.m.

Fastighetsindelningen inom planområdet behöver anpassas till den nya planen. För detta ansvarar Lantmäteriet. Förrättningen initieras och bekostas av Kristinehamns kommun (Tekniska förvaltningen)

### Konsekvenser för enskilda fastigheter

| Fastighet | Konsekvenser |
|---|---|
| Uttern 1 | Fastigheten utökas<br>Ett u-område finns reserverat inom fastigheten där Kristinehamns elnät ges möjlighet att söka ledningsrätt. |
| Uttern 3 | Fastigheten tillförs mark i väster, mot Bangårdsgatan.<br>Fastigheten avstår mark till Uttern 1 i öster.<br>En tidigare ledningsrätt för allmänt VA inom fastigheten kommer att behöva upphävas, befintliga ledningar övergår till att vara servisledningar. |
| Uttern 4 | Inga justeringar |
| Broängen 1:4 | Del av fastigheten regleras till Uttern 1 |
| Broängen 1:7 | Del av fastigheten regleras till Uttern 1 resp Uttern 3 |
| Broängen 1:1 | Del av fastigheten regleras till Uttern 1 |

## Ekonomiska frågor

### Planekonomi

Kristinehamns kommun bekostar framtagande och genomförande av detaljplanen. Eventuell flytt av ledningar med ledningsrätter initieras och bekostas av Kristinehamns kommun. Flytt av ledningar utan ledningsrätt bekostas av respektive ledningsägare.

### Inlösen, ersättning

Kristinehamns kommun ersätter fastighetsägare för eventuella byggnadsskador som uppkommer i samband med genomförandet av planen om skadorna kan kopplas till plangenomförandet.

### Genomförandekostnad

Planförslaget kräver att kommunen flyttar sin lokalgata som i dag tjänar som utfart för personbilstrafik från resecentrum samt ett antal parkeringsplatser i anslutning till densamma. Det finns ett utformningsförslag på hur en ny trafiklösning skulle se ut. Denna är kostnadsberäknad till ca 1 500 000 kr.

Tekniska frågor

### Tekniska utredningar

*Utredning av förorenad mark*
Kristinehamns kommun ansvarar för att en utredning kring eventuella markföroreningar tas fram och att dessa vid behov saneras inom den blivande fastigheten för bussdepån.

Skulle ytterligare markföroreningar påträffas under rivnings-, gräv- eller schaktarbete inom området ska tillsynsmyndigheten (kommunens miljö- och hälsoskyddsenhet) kontaktas enligt Miljöbalken 10 kap 11§.

*Geoteknik*
Exploatören ansvarar för att ta fram en geoteknisk undersökning som ska ligga till grund för utformningen av den nya bebyggelsens grundläggning. Viss geoteknisk undersökning finns som underlag, framtaget i samband med förorenad markundersökningen.

### Dokumentation och kontroll

Miljö- och byggnadsnämnden är den kommunala instans som beslutar i frågor som berör bygglov. Länsstyrelsen är statens representant i länet och har ansvaret för översynen.

*Skadebesiktning*
Exploatören (Kristinehamns kommun, tekniska förvaltningen) ansvarar för att intilliggande fastigheter sprickbesiktigas innan markarbetena påbörjas samt efter att byggnationen är genomförd.

## KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Planförslaget innebär att det blir möjligt att etablera en bussdepå för länstrafikens fordon i direkt anslutning till stadens resecentrum. Värmlandstrafik har en uttalad strategi om att ha tre större bussdepåer i Värmland, en i Karlstad, samt en vardera i Arvika och Kristinehamn. Dessa skall serva både den aktuella kommunen, men även ett visst omland. Kollektivtrafiken i Värmland har genomgått en omfattande utveckling de senaste åren och stora satsningar har genomförts på bland annat stomlinjer med buss med tät trafikering. Bussdepån i Kristinehamn finns i dag i en inhyrd lokal belägen i Broängens industriområde. Detta innebär stora miljömässiga och ekonomiska kostnader eftersom bussarna får en extra körsträcka varje gång de ska till eller från depån.

Byggrätten på bussdepåns område är fri för att möjliggöra en optimal inpassning av byggnadskroppen i förhållande till bussarnas körspår och möjligheter att köra runt och vända inom depåområdet.

För fastigheten Uttern 3 innebär planen möjligheter att reglera mark till fastigheten väster ut, samtidigt som mark längst öster ut på fastigheten regleras till depåområdet (för att möjliggöra en effektiv depå avseende in- och utfartsmöjligheter). Den mark som regleras till fastigheten i kanten mot Bangårdsgatan innebär att fastigheten ges möjligheter att expandera och bygga ut befintlig byggnad, något som inte tidigare varit möjligt.

För fastigheten Uttern 4 innebär planen en verifiering av pågående användning, samtidigt som planen också bekräftar det servitut som finns för in- och utfart till fastigheten.

För kommunen innebär planförslaget att den lokalgata som tjänar som utfart för personbilstrafik från resecentrum behöver flyttas. Detsamma gäller ett antal parkeringsplatser i direkt anslutning till detta område. Detta kommer att innebära en kostnad för kommunen, men ett förslag finns framme som visar att det är möjligt att göra utan att förlora mer än någon enstaka parkeringsplats.
Sammantaget innebär planläggningen att en i dag ganska nedgången byggnad på en något inklämd fastighet justeras och bebyggs med en bussdepå som väl stämmer in i området avsett för kommunikationer kring resecentrum.

# BILAGOR

- Funktionsutredning, Bussdepå kv Uttern, Ramböll, (Trafikverket)2014
- KRISTINEHAMNS KOMMUN,KV UTTERN,PLANERAD BUSSDEPÅ, GEOTEKNISK UNDERSÖKNING, WSP 2013-06-14
- KRISTINEHAMNS KOMMUN,KV UTTERN,PLANERAD BUSSDEPÅ, Tekniskt PM, WSP 2013-06-14
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Kv. Uttern, Kristinehamns kommun. WSP 2013-06-20
- Miljöteknisk markundersökning,Kv. Uttern, Kristinehamns kommun. WSP 2014-04-29
- PM, Avgränsning av förorening, Kv. Uttern, Kristinehamns kommun. WSP 2013-08-21
- PM Buller bussdepå Kristinehamn, SWECO 2015-01-20
- Bangården Kristinehamn. Utredning av buller från diesellok. WSP 2015-03-06
- Utdrag ur: Bullerkartläggning för Kristinehamns kommun 2007
- Beräkning av vägtrafikbuller Stationsgatan, 2015-06-12
- Planerade bussrörelser till/från depå i Kristinehamn, Nobina 2015.
- Skissförslag bussdepå, SWECO 2015-01-23
- Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer. Handbok, Räddningsverket 2008.
- Bensinstationshandboken i praktiken. MSB Björn Herlin 2009-04-23.
- Riskanalys Kv Uttern (ny bussdepå) Kristinehamn. Brandskyddslaget 2015-04-01.