



MARIESTAD

Planbeskrivning
november 2015

SAMRÅDSHANDLING

Utökat förfarande



Detaljplan för **Katthavsviken**
Mariestad centralort

*Planförfattare: Maria Nilsson, planarkitekt,
Mariestads kommun*

INNEHÅLL

<u>Del 1 - Bakgrund</u>	4	<u>Del 4 - Behovsbedömning</u>	26
Sammanfattning	4		
Handlingar	4	<u>Del 5 - Genomförande</u>	27
Syfte och huvuddrag	4	Organisatoriska frågor	27
Planförfarande	4	Fastighetsrättsliga frågor	28
Läge och areal	4	Ekonomiska frågor	28
Markägarförhållanden	5	Tekniska frågor	28
Gällande detaljplaner	5		
<u>Del 2 - Övergripande förutsättningar</u>	5		
Nationella och regionala beslut, mål och riktlinjer	5		
Kommunala styrdokument och mål	6		
<u>Del 3 - Befintlig struktur och föreslagen utveckling</u>	8		
Bebyggelse/struktur	8		
Grönstruktur	14		
Klimatförhållanden	15		
Kulturvärden	15		
Naturvärden	16		
Service	16		
Kommunikationer	16		
Tillgänglighet och trygghet	17		
Teknisk försörjning	17		
Geoteknik	18		
Strandskydd	19		
Risker	20		

Del 1 - Bakgrund

Sammanfattning

Detaljplanen för Katthavsviken syftar till att möjliggöra byggnation inom området innehållande främst bostäder, kontor, hotell och småskalig handel.

Planförslaget har sin utgångspunkt i den fördjupade översiktsplanen för Mariestads hamn- och strandområde (FÖP Sjöstaden) som antogs av kommunfullmäktige den 29 oktober 2007, men avviker till viss del från denna när det gäller föreslagen byggnadsutformning inom området. Detta planförslag möjliggör byggnation av punkthus i upp till sju våningar plus en indragen takvåning innehållande främst bostäder men även kontor, hotell och småskalig handel inom begränsade delar av planområdet. Tankarna i samband med FÖP Sjöstaden var att bebyggelsen skulle utformas som slutna kvarter med en våningshöjd upp till 6 våningar.

Syftet med att ta fram en detaljplan är att fastställa den framtida markanvändningen. I planen regleras bebyggelse, gator, park och liknande. Det som fastställs i detaljplanen är det som sedan ligger till grund för t.ex. bygglovshandläggning.

Handlingar

Samrådshandlingen omfattar denna planbeskrivning, plankarta, grundkarta och fastighetsförteckning. Följande bilagor följer även med planen:

1. Behovsbedömning MKB
2. PM Geoteknik, WSP 2015-08-24



Planområdets läge i Mariestad centralort.

3. PM Markföreningar, M&P/BGM 2013-09-24
4. Riskbedömning/åtgärdsförslag för förorenad mark, M&P/BGM 2014-02-18
5. PM Dagvattenutredning, WSP 2015-06-17
6. PM Översvämningsutredning, WSP 2015-06-09
7. Trafikbullenutredning, Norconsult 2015-11-04

Syfte och huvuddrag

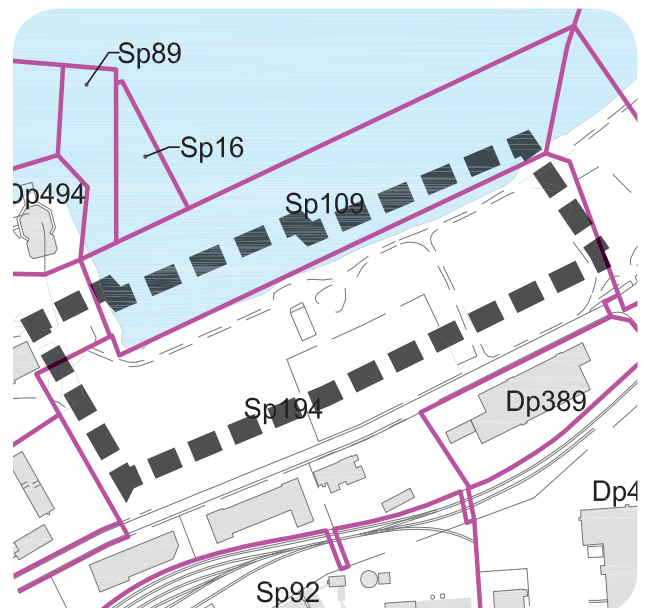
Detaljplan för Katthavsviken syftar till att möjliggöra byggnation i upp till sju våningar plus en indragen takvåning innehållande främst bostäder men även kontor, hotell och småskalig handel inom begränsade delar av området.

Planförfarande

Detaljplanen upprättas med utökat förfarande enligt reglerna i PBL 2010:900, eftersom planförslaget inte är helt förenligt med den fördjupade översiktsplanen för Sjöstaden när det gäller våningsantal och byggnadstyp. Etableringen bedöms även ha betydande intresse för allmänheten på grund av dess omfattning.

Läge och areal

Området ligger centralt i Mariestad, intill Karlsholme med Folkets Park och cirka 500 meter från resecentrum. Planområdet omfattar drygt 5,5 hektar mark som i söder gränsar till industrifastigheter utmed Strandvägen. I väster ligger kvarteret Abborren med flerbostadshus i fyra våningar innehållande bostadsrätter, uppförda under mitten av 1960-talet. I öster gränsar planområdet till "cirkusplatsen" och Strandgårdens hyreshus samt villabebyggelse i Snuggen/Madlyckan.



Planområdet och gällande planer.



Utsikt mot Vänern från planområdet.

Området har tidigare rymt oljecisterner och tillhörande verksamhet. Cisternerna revs under mitten av förra årtiondet och denna typ av verksamhet bedrivs inte längre. Idag används området till parkering och uppställning av bussar. I norr finns en gång- och cykelstig som är en del av Hälsans stig. Utmed gång- och cykelstigen följer Mariestadsfjärden.

Markägarförhållanden

Den största delen av planområdet är belägen inom fastigheten Gamla Staden 6:1 som ägs av Mariestads kommun. Fastigheten Gamla Staden 5:2, där cisternerna tidigare låg, ägs i dagsläget av St1 Energy AB.

Gällande detaljplaner

Aktuellt planområde berörs av stadsplan 194 (Lantmäteriets beteckning 16-MAF-1124) i vilken marken i huvudsak är planlagd för upplagsändamål och distribution. Planen upprättades i början av 1970-talet. Denna ersätts till viss del i samband med att denna detaljplan vinner laga kraft.

Del 2 – Övergripande förutsättningar

Nationella och regionala beslut, mål och riktlinjer

Riksintressen

Planområdet berörs av riksintresse för rörligt friluftsliv: Vänern med öar och strandområden (geografiskt riksintresse enligt 4 kapitlet 2 § miljöbalken). Åtgärder får

ej vidtas som påtagligt skadar riksintresset. Riksintresset utgör inte hinder för utvecklingen av centralorten.

Kinnekullebanan utgör riksintresse för kommunikationer (enligt miljöbalken 3 kapitlet 8§). Motiveringen för utpekandet är att Kinnekullebanan mellan Gårdsjö och Håkantorp är av särskild regional betydelse.

Exploatering nära järnvägen får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av järnvägsanläggningen. Genomförandet av aktuell detaljplan bedöms ej medföra hinder för detta riksintresse.

Strandskydd

Utökat strandskydd till 300 meter gäller runt Vänern.

Strandskyddet tillkom år 1950 med syfte att bevara allmänhetens friluftsliv. Numera syftar strandskyddet även till att bevara land- och vattenområden för att de är biologiskt värdefulla. Strandskyddet har bidragit till att vi kan promenera längs stränder, bada, fiska m.m. Strandskyddet skyddar även djur och växter som lever på och i närheten av stränderna.

I gällande plan är strandskydd upphävt inom hela planområdet. Strandskydd återinträder när en detaljplan upprättas eller ändras. Kommunen har för avsikt att på nytt upphäva strandskyddet inom planområdet och motiv redogörs för i denna planbeskrivning under *Del 3 - Befintlig struktur och föreslagen utveckling*. Strandskyddet upphävs genom bestämmelse på detaljplane-kartan.

Miljömålen

Det finns 16 nationella miljömål i Sverige varav 15 är aktuella för Västra Götaland. Dessa har sikte på år 2020 och är till för att skapa ett mer hållbart samhälle. Mariestads kommun har tolkat målen och formulerat dem så att de är tillämpbara i det lokala miljömålsarbetet. Det miljömål som berörs främst är målet om en god bebyggd miljö.

Planförslaget i sin helhet bedöms ej motverka de nationellt satta miljömålen.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel som är inskrivet i Miljöbalken, kapitel 5, med syfte att komma till rätta med miljöpåverkan från diffusa utsläppskällor som till exempel trafik och jordbruk.

Regeringen har utfärdat en förordning med miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft, buller och vattenkvalitet. En miljökvalitetsnorm kan anges som en halt eller ett värde (högsta tillåtna halt av ett ämne i luft, mark, eller vatten) men kan även beskrivas i ord.

I den årliga rapporten *"Miljön i Mariestad, Töreboda och Gullspång"* finns utförliga mätningar och värden för utomhusluft, vattenförekomster och buller. Det finns även en miljökvalitetsnorm för Väneren – *"Värmlandssjöns vatten med God ekologisk status 2015"*.

Planområdet avvattnas till Mariestadssjön och genom effektiv rening och fördröjning bedöms planförslaget inte medföra överskridanden av gällande miljökvalitetsnormer enligt femte kapitlet Miljöbalken.

Målbild för kollektivtrafik år 2025 i Skaraborg

Skaraborgs kommunalförbund har i samverkan med bland annat Västtrafik, Västra Götalandsregionen och samtliga kommuner i Skaraborg tagit fram dokumentet *"Målbild för kollektivtrafiken år 2025 i Skaraborg"*.

Målbilden utgår från att resorna med kollektivtrafiken ska öka med 50 % fram till år 2025. För att uppnå detta mål bör samhällsplanering i kommunerna ske utifrån kollektivtrafikens förutsättningar, där infrastruktur och bebyggelse främjar kollektivt resande.

Biosfär Vänerskärgården med Kinnekulle



Vänerskärgården med Kinnekulle utsågs till biosfärområde av Unesco den 2 juni 2010. Om detta samarbetar de tre kommunerna Mariestad, Götene och Lidköping. Biosfärområden ska vara föregångare när det gäller forskning,

utveckling och initiativ i syfte att stärka långsiktig hållbarhet. Biosfärområdet ska verka för att:

- Främja en långsiktig utveckling, baserad på områdets natur- och kulturmiljöskvaliteter, som kan ge nya inkomstmöjligheter för areella näringar, besöksnäring, lokala aktörer och många fler.
- Förstärka områdets natur-, kultur- och rekreativvärden.
- Öka tillgången för närboende och besökare till goda natur-, kultur- och rekreativmiljöer både på land och i vatten.
- Främja hållbar utveckling av areella näringar och näringsliv kopplat till nyttjande av biologisk mångfald och kulturmiljö.
- Skapa en större samverkan mellan lokal kunskap, forskning, utbildning och näringsliv.

Kommunala styrdokument och mål

Översiktsplan för Mariestad, 2003

Området är till viss del utpekade för framtida bostadsbe-

byggelse i den kommunövergripande översiktsplanen med vision 2015. Syftet med översiktsplanen är att skapa en gemensam syn på hur kommunen ska utvecklas, främst för att fler ska vilja bo och verka här.

Översiktsplanen anger fem prioriterade insatsområden, bland annat "attraktivt boende" samt "konkurrenskraftigt näringsliv". Den uppmanar kommunen att ta tillvara och utveckla det som är unikt samt framhåller det sjönära läget som en särskild tillgång i arbetet med att utveckla attraktivt boende.

Tillkommande bebyggelse och närmiljöer ska bidra till ett effektivt nyttjande av teknisk försörjning, infrastruktur och bostäder. Verksamheter och service bör så som långt möjligt integreras. Boendet ska samtidigt utvecklas inom ekologiskt hållbara ramar.

Fördjupad översiktsplan för Mariestads tätort

Den fördjupade översiktsplanen som antogs sommaren 2013 anger att området är lämpligt som framtida bostadsområde samt att stråket utmed strandpromenaden generellt är lämpligt för förtätning av aktiviteter.

FÖP Mariestad anger att lämplig användning av området är bostadsbebyggelse i slutna kvarter.

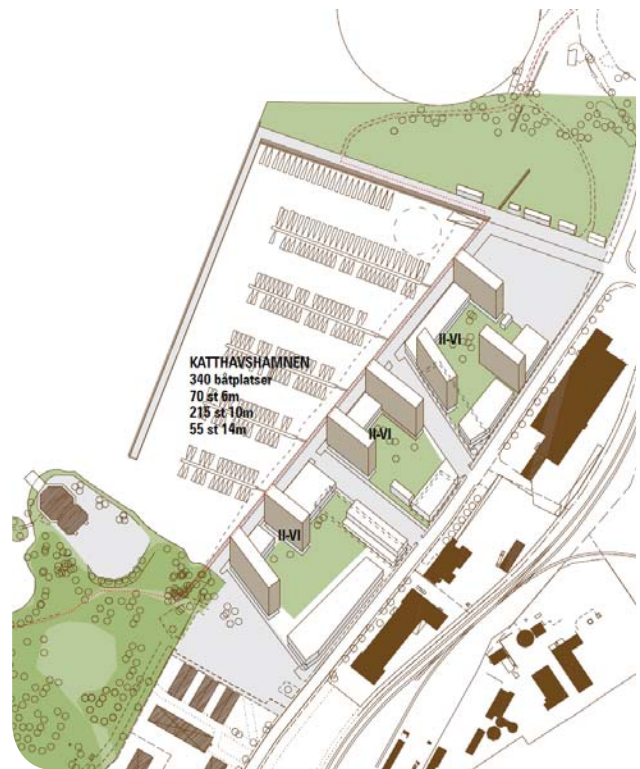


Illustration över delområde Katthavet/Sjöbagaparken ur FÖP Sjöstaden, antagen 29 oktober 2007.

Fördjupad översiktsplan för Mariestads hamn- och strandområde

Mariestads kommun har med utgångspunkt i en internationell arkitektävling för Mariestads hamn- och strandområde, som genomfördes under hösten 2004, utarbetat en fördjupad översiktsplan för tävlingsområdet. Den fördjupade översiktsplanen togs fram i samarbete med AIM Architects och CH arkitekter vilka vann tävlingen med förslaget ”Under asfalten finns en strand”.

Kommunfullmäktige beslutade den 29 oktober 2007, §121 att anta fördjupad översiktsplan för Mariestads hamn- och strandområde - Under asfalten finns en strand (FÖP Sjöstaden). Beslutet vann laga kraft den 4 december 2007.

I den fördjupade översiktsplanen för Mariestads hamn- och strandområde föreslås en ny hamn benämnd Katthavshamnen anläggas. Längs hamnen föreslås plats för nya verksamheter i attraktivt läge och bostäder med sjöutsikt där nya byggnader relaterar till industriområdets och HSB-områdets större skala och riktning. Bebyggelsen föreslås vidare delas upp i låga delar som definierar gaturummet och höga byggnader som relaterar till landskapet. För mer information se *Fördjupad översiktsplan för Mariestads hamn- och strandområde (FÖP Sjöstaden)*.

Detaljplanen skiljer sig från översiktsplanen genom att en något högre våningshöjd medges. Läs mer om orsak till avvikelse under *Del 3 - Befintlig struktur och föreslagen utveckling*.

Vision Mariestad 2030

I december 2010 antog Mariestad en ny kommunövergripande vision som uttrycker en önskan om hur staden skulle kunna se ut år 2030.

Visionen ska vara ledande i både stora och små beslut gällande vad kommunen ska lägga tid, pengar och andra resurser på. Den är därför viktig i kommunens interna målstyrning men förhoppningen är att visionen även ska inspirera andra att vara med och skapa framtidens Mariestad, såväl enskilda medborgare som företag, grupper och organisationer. Visionens fem byggstenar är: den stolta sjöstaden, centrum för trädgårdens hantverk, ledande inom hantverkets akademi, internationellt modellområde och en naturlig mötesplats.

Med närheten till Väneren bidrar Katthavsviken till visionen om den stolta sjöstaden.

Trafikplan

Mariestads kommun har ingen aktuell trafikplan. Den senaste är från 1971 med tidshorisont fram till 1990. Ett par år senare gjordes en trafikutredning för Mariestads centrum, men även den kan anses vara inaktuell.

Cykelplan

År 1995 antogs cykelplanen för Mariestads tätort vilket mynnade i ”Bättre cykeltrafik i Mariestad, Cykeltrafikutredning för Mariestads tätort, 1996”. Planen utgör ett stöd för att förbättra villkoren för cyklisterna inom tätorten. Just nu pågår arbetet med att ta fram en ny cykelnätsplan för hela kommunen.

Avfallsplan

En avfallsplan är kommunens styrdokument för avfallshantering. Avfallsplanen beskriver målen kommunen har för avfallshanteringen men också vilka åtgärder som krävs för att nå målen.

Mariestads avfallsplan (2010-2016) riktar sig till kommunens egen verksamhet men också till privatpersoner och företag. I den står det att kommunen eftersträvar gemensam uppsamlingsplats för hushållsavfall vid nybyggnation.

Dagvattenpolicy

Kommunfullmäktige antog 2005 en dagvattenpolicy för kommunen. Den visar bland annat på olika lösningar för att ta hand om dagvattnet lokalt (LOD), och därigenom bidra till att minska flöden och ge högre reningseffekt.

I enlighet med kommunens dagvattenpolicy ska därför dagvattnet, där den geotekniska undersökningen visar att så är möjligt, omhändertas lokalt. I andra hand ska dagvattnet fördröjas och avledas trögt till kommunens anläggning. Vid behov ska dagvattnet från till exempel parkeringsytor och andra nedsmutsade hårdgjorda ytor renas innan det släpps ut i kommunens anläggning.

Energi och klimatplan

Mariestads, Töreboda och Gullspåns kommuner har en gemensam energi- och klimatplan. I planen finns övergripande mål samt mål kring transporter, uppvärmning och minskad elanvändning. Områden som berör den fysiska planeringen i planen är framförallt mål om transporter och uppvärmning:

- Ett nätverk av säkra gång- och cykelvägar inom och mellan tätorterna i kommunerna ska byggas ut till år 2020.
- Vid överlåtande av kommunal mark för bostadsbyggnation uppmuntras lågenergihus.

Byggnader behöver anpassas efter de lokala förhållandena för att undvika onödig energiförbrukning. Utformning, teknik och material behöver väljas så att energieffektivitet främjas. Det behövs ett långsiktigt tänkande där inledande investeringskostnader ställs mot kostnader under byggnadernas livscykel. Den fysiska planeringen har här en viktig roll att spela.

Planeringen av nytilkommande områden behöver ske så att det så långt som möjligt styrs bort från fossilbränslebaserad uppvärmning. Nya byggnader bör utformas med rätta metoder och materialval så att energibesparing och energiåtervinning blir möjlig.

Grönprogram

I oktober 2009 antogs ett Grönprogram för kommunen. I denna presenteras beskrivningar och utvecklingsförslag av kommunens gröna ytor. I programmet tas det fasta på att Mariestads kommun vill värna om och utveckla parker och grönområden.

Ett finmaskigt nät av grönytor som löper genom bebyggelsen är en förutsättning för alternativ infrastruktur och rekreation. Det är även en god grund för folkhälsa och hjälper dessutom till att upprätthålla ekologiska sammanhang. Det är därför av stor vikt att grönstrukturen beaktas vid exploatering av nya områden genom att i så stor utsträckning som möjligt spara befintlig vegetation. Planområdet berörs i grönprogrammet där strandpromenaden utpekats som viktig att utveckla.

Ljussättningsprogram

Hösten 2009 antog kommunen ett ljussättningsprogram vars syfte är att skapa en enhetlig och attraktiv ljussättning. Syftet är vidare att inspirera yrkesutövare, tjänstemän, politiker, företagare och invånare till ett kreativt förhållningssätt till ljussättningsfrågor, allt från ljussättning av stadens miljöer till den egna trädgården. När det gäller val av armatur, bör den kommande projekteringen av planområdet beakta vad som sägs i ljussättningsprogrammet.

Del 3 – Befintlig struktur och föreslagen utveckling

Bebyggelse/struktur

Planområdet idag

Planområdet är idag obebyggt. De oljecisterner som tidigare fanns inom området revs för ungefär 10 år sedan.



Utsikt från planområdet.



Utsikt från Vänern mot Karlsholme folkpark. Jubileumsteatern är närmst i bild och domkyrkan skyntar i bakgrunden.



Planområdets består idag till största del av grusade eller asfalterade uppställningsytor och parkeringsytor.

Området nyttjas idag som bland annat som uppställningsplats för bussar, besöks- och personalparkering till fastigheterna utmed Strandvägen och Karlsholmes folkpark. Till största del består marken av grusade eller asfalterade ytor. Det finns en återvinningsstation inom området i anslutning till folkparkens besöksparkering.

Angränsande bebyggelse

Flerbostadshusen inom kvarteret Abborren väster om planområdet är byggda av tegel i fyra våningar. Dessa uppfördes under mitten av 1960-talet och inga nämnvärda exteriöra förändringar har skett sedan dess.

Sydväst om planområdet ligger en modern industribyggnad där företaget Mannteknik AB verkar. Byggnaden är uppförd under 2010-talet och är utvändigt klädd i trä och plåt och smyckad med stora glaspartier och fasadbelysning.

Öster om Mannteknik vid Strandvägen ligger dagcentret Ankaret som bedriver stöd och service till personer med vissa funktionsnedsättningar (LSS). Verksamheten bedrivs i kommunal regi. Byggnaden består av en våning med tegelfasad och svart tak. Intill dagcentret ligger Sönebuss lokaler, en plåtbyggnad med långa skärmväggar som förhindrar insyn.

Vänerenergis kontorsbyggnad i två våningar ligger sydöst om planområdet. Även denna byggnad består av tegel.

All byggnation i anslutning till planområdets södra del har en väl tilltagen förgårdsmark, marken är både trä- och gräsbevuxen, den används också för parkeringsplatser. Byggnaderna uppfördes i huvudsak under 1970- och 1980-talet, Mannteknik undantaget.



Manntekniks byggnad sydväst om planområdet.



Dagcentret Ankaret.



Kv Abborren väster om planområdet.



Strandgården öster om "cirkusplatsen".



Tomten där cisternerna tidigare stod. Idag fungerar fastigheten som uppställningsplats för bussar.



Sönebuss lokaler.



Utkanten av Snuggens bostadsområde.

Öster om cirkusplatsen ligger Strandgården, Mariehus senast färdigställda bostadsprojekt. Denna byggnad är sju våningar hög. Fasaden är putsad och domineras av stora balkong- och terrasspartier. Byggnaden är placerad vid entrén till Snuggens villaområde. Detta område består av villa- och radhusbebyggelse i upp till två våningar. Området består av ett fåtal äldre hus men i huvudsak byggdes området upp mellan 1970-talet till 1990-talet.

Tillkommande bebyggelse

Planförslaget innebär att Katthavsviken omvandlas från ett tidigare industri- och upplagsområde till ett bostadsområde innehållande flerbostadshus som totalt beräknas rymma cirka 180-200 lägenheter. Inom planområdet möjliggörs även kontor, hotell och småskalig handel.

Bostadsbebyggelsen tillåts uppföras till en högsta nockhöjd om +75,5 meter över nollplanet i RH2000. Max våningsantal är sju våningar plus en indragen takvåning. Våningsantalet och höjdsättningen kan dock med fördel varieras inom området. Komplementbyggnader ska utföras med en högsta tillåtna nockhöjd om 4,5 meter.

Högsta tillåtna byggnadsarea är satt till 30 %. Parke-ringsanläggning, sophus och övriga tekniska utrymmen innanför kringbyggd gård under upphöjd planterad gårdsyta ska ej räknas som huvudbyggnad. Det finns en tanke om att detaljplanen ska tillåta en flexibilitet i utförandet av bostäder och verksamheter då det gör den robustare över tid. Detaljplanen medger på detta vis även en lägre bebyggelse i form av t.ex. lamellhus med fasad nära gatuliv.

Byggnation av punkthus föreslås få en varierande placering mellan Strandvägen och strandpromenaden för att få ett varierat uttryck inom området samt optimera sol- och utsiktsförhållanden.

Lamellhus uppföres med fördel som kringbyggda gårdar. Detta skapar ett mer stadsmässigt intryck inom området och det underlättar för utformning av en tyst sida ur bullerhänseende. Butiks- och verksamhetslokaler kan anordnas mot Strandgatan som då får mer karaktär av en stadsgata.

Garage kan med fördel uppföras på markplan i byggnaderna för att undvika långa avskärmande längor med komplementbyggnader och stora asfalterade öppna parkeringsytor inom området. Detta möjliggör även bättre utsikt för fler lägenheter.

De föreslagna flerbostadshusen med sin större skala utgör ett nytt bebyggelseinslag i området. Ett nytt

flerbostadshus har redan uppförts öster om planområdet (Strandgården). Stadsbilden förändras med den nya skalan och området får en mer varierad bebyggelse. Bebyggelsen förändrar stadens siluett från sjösidan och planområdets närområde, bland annat från de gatorna som sträcker sig mot planområdet, t.ex. Katthavsvägen och Strandvägen. På grund av andra byggnader och stadens täthet kommer dock inte de nya husen ha en sådan skala att de på längre avstånd kommer att upplevas från stadens centrala delar.

I aktuell detaljplan har planområdet redan idag, med de numera rivna cisternbyggnaderna, en skala och ett innehåll som bryter mot sin omgivning. Högsta tillåtna byggnadshöjd är i underliggande detaljplan 18 meter.

Förtätningen av området med flerbostadshus är delvis förenlig med översiktsplaner som berör för stadsdelen. Punkthus inom området var vid tidpunkten för FÖP Sjöstaden och FÖP Mariestad ej aktuellt. Då var det lamellhus och kringbyggda gårdar som i huvudsak skulle utgöra karaktären inom området. Detta för att få ett mer stadsmässigt intryck av bostadsområdet. Det-

ta möjliggörs även i den nu aktuella detaljplanen, ihop med en högre glesare punkthusbebyggelse som inte får samma stadsmässighetskaraktär men istället skapar mer genomsiktighet från Strandvägen och bakomliggande bebyggelse.

Vattenkontakten är en av de främsta kvaliteterna i området. Intentionen är att låta dessa prägla det nya bostadsområdet. Bebyggelsen är tänkt att avgränsas av ett grönt stråk. På detta vis säkras vattenkontakten från Strandgatan samtidigt som det skapar en genomsläpplighet genom området. Områdets bebyggelse förlänger siktlinjerna från gatorna i Katthavets industriområde för att eventuellt på sikt kunna kopplas över järnvägen mot hamnen.

Genom att skapa en identitet för området ges ett sammanhållet intryck vilket ger många fördelar. För att få en fungerande helhet krävs att området får en avvägd blandning av enhetlighet och variation. Långsiktig framgång nås genom en gemensam grund för utformning. Stor omsorg bör läggas på karaktärsskapande byggnadsdelar, såsom entrépartier, glaspartier och balkonger.



Illustration över tänkbar utveckling inom planområdet.



Fågelperspektiv över området. Bilden är tagen år 2004 innan cisternerna revs. I bakgrunden syns Katthavets industriområde och ännu längre bort skymtar flerbostadshusen utmed Stockholmsvägen och Mariagatan.



Föreslagen möjlig utveckling inom området enligt planförslaget. Fotomontaget visar sju stycken punkthus i sju våningar plus en indragen takvåning sett från ovan.



Dagslägesbild från vattnet utanför Strandgården.



Föreslagen bebyggelse sedd från vattnet utanför Strandgården.



Dagslägesbild från vattnet utanför Jubileumsteatern.



Föreslagen bebyggelse sedd från vattnet utanför Jubileumsteatern.

Grönstruktur

Planområdet ligger i direkt anslutning till Karlsholme folkpark som är ett rekreationsområde för staden.

Det sammanlagda antalet besökare i parkområdet är stort och beräknas till cirka 250 000 personer per år. Planområdet ligger även i anslutning till Sjöhagaparken som i sig är sammanbunden med Johannesbergs strövområde. Dessa parkområden skapar en transparens genom staden så att vattnet kan skönjas långt in ifrån strandkanten.

Marken inom planområdet består, förutom strandpromenaden, av parkerings- och uppställningsytor och innehåller varken natur- eller rekreationsvärden

av större betydelse. Asfalt, grus och gräsytor avlöser varandra. Den generösa storleken på grönytor i närheten utgör en god grund för den framtida stadsdelplaneringen och bidrar till den allmänna tillgången på vattennära grönmiljöer.

Öster om planområdet ligger ”cirkusplatsen” där gästande cirkussällskap huserar med tält, fordon, djur med mera under ett par dygn åt gången. Området kring cirkusplatsen används även i mindre utsträckning som gäst- och personalparkering åt närliggande kontorsfastigheter.

Själva strandkanten består mest av grov och oregelbunden stenskoning där det växer både vass och sly.

Utmed Strandvägen finns flera ansatser till alléer med varierande trädslag och placering i förhållande till gatan. Inom planområdet är fastigheten där cisternerna tidigare låg omringad av blandade lövträd. Dessa kan med fördel bevaras utmed Strandvägen för att rama in vägen ytterligare. Allén bör kompletteras med fler träd för att skapa en sammanhållen struktur utmed vägen.

I anslutning till Hälsans stig, i den kil som planeras vara parkmark växer idag ett par väl uppväxta pilar. Dessa utgör ett lummigt inslag i omgivningen och ett par av fåtal träd i den storleken som är värda och möjliga att bevara.

Hälsans stig är delvis omsluten av en björkallé i anslutning till Karlsholme. Björkarna bör bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

Inom kvartersmark bör det finnas gott om utrymme för utevistelse och lek. Planförslaget reglerar ej inslaget av grönska på fastigheten. Dock förutsätts att delar av den gemensamma utevistelseytan utformas med vegetation.

Klimatförhållanden

Mariestads klimat påverkas av Väneren, vilken jämnar ut temperaturerna och gör vintrarna mildare och somrarna svalare. Årsnederbörden varierar mellan cirka 500-600 millimeter och härskande vindriktning är sydvästlig.



Gamla Staden 5:2 är omsluten av blandade lövträd. Mot Strandvägen kan dessa med fördel bevaras och förstärkas i övriga delar av planområdet för att skapa en inramning av Strandvägen.

Kulturvärden

Det finns inga påfunna fornlämningar eller andra kulturella värden inom själva planområdet.

Norr om planområdet i vattnet finns ett antal maritima fornlämningar i form av bland annat ett vrakfynd och en stenkista, som har påfunnits i samband med en arkeologisk undersökning 2007. Dessa är dock utredda och området är avgränsat. Utvecklingen inom planområdet bedöms ej beröra eller stå i konflikt med fornlämningarna.



”Hälsans stig” som löper utmed vattnet. Ett par väl uppväxta pilträd skymtar till höger. Dessa placeras inom parkmark och föreslås bevaras som ett värdefullt inslag i området.



Delar av ”Hälsans stig” är omsluten av en björkallé. Denna bör bevaras trots att den till viss del kan upplevas som skymmande för de boendes utsikt mot vattnet.

Naturvärden

Det finns inga höga naturvärden inom eller i direkt anslutning till området.

Service

Planområdet är beläget cirka 500 meter från Mariestads centrum där offentlig och kommersiell service finns. Resecentrum med buss- och tågförbindelser ligger ungefär 500 meter bort. Skola och förskola ligger närmast vid Madlyckan/Högelid 500-1000 meter från planområdet.

Kommunikationer

Fordonstrafik

I söder på Strandvägen passerar ungefär 1800 fordon per dygn. Drygt 8 % av dessa är tung trafik. Nya bostäder och verksamheter inom planområdet kommer att alstra mer trafik på Strandvägen. Inom planområdet planeras cirka 200 nya bostäder. Biltrafikresorna har antagits till sex rörelser per dygn och bostad vilket innebär en ökning av 1 200 trafikrörelser per dygn. Förbi planområdet kommer det alltså passera cirka 3000 fordon per dygn när området är helt utbyggt. Denna trafikökning förväntas innehålla en låg andel tung trafik. Med tanke på att resecentrum i Mariestad ligger cirka 500 meter från planområdet så kan detta vara en överskattad trafikökning.

Strandvägen bedöms vara dimensionerad för den ökade mängden trafikrörelser per dygn förbi planområdet. Den ökade trafikmängden förbi befintlig bebyggelse rör sig om cirka 600 fordon per dygn. Denna ökning är acceptabel i tanke på bebyggelsens avstånd till vägkant och avsaknad av uteplatser mot Strandvägen.



Strandvägen sett från planområdets sydvästra hörn. Hållplatsläget för buss skymtar i bild.

Skyltad hastighet förbi planområdet är 50 km/h men på grund av karaktären av industrigata och den väl tilltagna gatubredden är de faktiska hastigheterna idag något högre än så. Just nu pågår arbeten med att till skapa en separat gång- och cykelväg utmed Strandvägen. Detta arbete innebär en avsmalning av gatubredden från 8 till 7 meter.

Minskning av vägbredd och fler säkrade övergångsställen i kombination med att ny bebyggelse stramar åt gaturummen kommer leda till lägre hastigheter.

Förslaget är att även sänka hastigheten till 30 km/h förbi planområdet. Idag övergår hastigheten till 30 km/h cirka 100 meter väster om planområdet. Denna hastighetsövergång avses alltså flyttas österut i samband med genomförandet av detaljplanen.

Tillfartsgator inom området ska utformas på ett sådant sätt att det blir attraktivt och säkert för oskyddade trafikanter att röra sig obehindrat. Låg hastighet och oskyddade trafikanters tillgänglighet prioriteras före framkomlighet för motorfordon. Trafikerande fordons hastigheter ska hållas låga genom medveten utformning av gaturummen.

För mer information gällande fordonstrafikens påverkan på bullernivåer inom området, läs under rubriken *Risker* i denna del av planbeskrivningen.

Gång- och cykeltrafik

En separerad väg för gång- och cykeltrafik håller för närvarande på att anläggas utmed Strandvägen. Denna ska ansluta till befintliga cykelvägar vid Katthavsvägen och från Snuggen och sträcka sig till Nygatan.

”Hälsans stig” passerar precis norr om planområdet via strandpromenaden. Vandringsleden är lagd på cykelbanor, gångstigar och trottoarer som plogas på vintern. Tillsammans med landets kommuner har Hjärt- och lungsjukas Riksförbund hittills anlagt 110 stycken motionsslingor som sträcker sig genom attraktiva promenadstråk.

Kollektivtrafik

Avståndet till Mariestads resecentrum är cirka 400 meter. Härifrån utgår täta lokala och regionala bussförbindelser inom kommunen och till angränsande städer samt flera dagliga avgångar med tåg och långfärdsbussar mot Göteborg, Örebro, Jönköping och Karlstad.

Linje 2 trafikerar sträckan Krontorp - Resecentrum - Haggården och passerar planområdet med stopp på Strandvägen. Rutten går med halvtimmestrafik på vardagar och på lördag förmiddag. Sammantaget bedöms tillgången på kollektivtrafik som mycket god.

Huvudgatan ska även fortsättningsvis utformats så att den kan trafikeras med buss. Befintligt läge för hållplats vid Strandvägen kan behöva justeras något för att inte hamna i konflikt med tillfartsvägar till planområdet.

Kinnekullebanan

Den närbelägna Kinnekullebanan trafikerar sträckan (Göteborg) Herrljunga - Hallsberg (Örebro) via Lidköping och Mariestad och ansluter till Västra stambanan i båda ändpunkterna. Den enkelspåriga banans längd är 120 kilometer, saknar fjärrblockering och är inte elektrifierad (loken är dieseldrivna). Högsta tillåtna hastighet förbi planområdet är 40 km/h.

Järnvägen förbi planområdet trafikerar av cirka 16 persontåg dagtid. Idag trafikeras banan huvudsakligen av nya moderna tåg som kan ta emot upp till 100 passagerare jämfört med de gamla motorvagnarna som bara har 65 platser.

Förbi planområdet nyttjas Kinnekullebanan även för godstrafik. Här går normalt två godståg per dygn, vanligtvis på eftermiddagen. Under helger förekommer normalt ingen godstrafik. Kinnekullebanan trafikeras idag inte av farligt gods-transporter.

Målet är att Kinnekullebanan ska utvecklas och det är därför viktigt att lämna plats för eventuella framtida upprustningar så som utbyggnad till dubbelspår, elektrifiering och säkra planskilda korsningar.

För mer information gällande tågtrafikens påverkan på bullernivåer inom området, läs under rubriken *Risker* i denna del av planbeskrivningen.

Parkering

Kommunens skyldigheter och rättigheter att kräva anordnande av parkeringsplatser regleras i plan- och bygglagen. Tillräckligt antal parkeringsplatser ska redovisas av exploatörer i samband bygglovsansökan.

Enligt planen är anordning av parkering möjligt inom hela byggrätten. För flerbostadshusen krävs minst en parkeringsplats per lägenhet och en gästparkeringsplats per tionde lägenhet. All parkering till bostäder och verksamheter ska generellt ske på kvartersmark.

Markplan inom byggnader kan med fördel rymma parkeringsgarage för att undvika de avskärmningseffekter som långa garagelängor innebär för området.

Beräknat parkeringsbehov bedöms rymmas inom respektive fastighet.

Tillgänglighet och trygghet

Människor med olika typer av funktionsnedsättning och ålder ska vara fullt delaktiga i samhällslivet vilket måste beaktas vid nybyggnation. Uppehållsytor ska göras tillgängliga, trygga och användbara för alla grupper av människor så långt det är möjligt. Detta gäller både fysisk och psykisk tillgänglighet, allt från den faktiska framkomligheten till val av växter som kan orsaka allergier eller sådant som kan orsaka känslan av otrygghet såsom bristande belysning eller skötsel.

Kvarteren och byggnaderna ska utformas så att de kan användas av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Handikapparkeringsplatser i anslutning till området ska finnas i lämplig omfattning och tillräckligt nära entréer. För byggnader med fler än två våningsplan krävs hiss samt att ramper anordnas där entréer inte är placerade i marknivå. Nämda krav beaktas vid bygglovsprövning.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp (VA). Ny bebyggelse kan anslutas till befintligt ledningsnät för VA.

Dagvatten

Mariestads kommun arbetar för att förbättra omhändertagande och rening av dagvatten innan det når Vätern. Allt dagvatten inom planområdet ska hanteras enligt kommunens dagvattenpolicy som redovisas kortfattat tidigare i denna planbeskrivning under *Del 2 – Övergripande förutsättningar*.

Inom planområdet gäller att dagvattnet ska fördröjas och vid behov renas innan det når kommunens dagvattnät.

Genom öppna dagvattenlösningar i form av diken och dammar i grönstrukturen leds och fördröjs dagvattnet i området. En grön kil med parkmark inom området kan fungera som uppsamlingsplats för vatten vid kraftiga regn. Anläggning av våtmarker är anmälningspliktig verksamhet.

För mer information, se under *Risker - Klimatförändringar* samt samrådsbilaga 5, *PM Dagvattenutredning*.

El och värme

Vid all byggnation ska eftersträvas de rekommendationer som anges i Mariestad, Töreboda och Gullspångs energi- och klimatplan (se *Del 2 - Övergripande förutsättningar*).

Byggnation av lågenergihus uppmuntras inom området, innebärande att husen uppfyller högre krav på energihushållning än vad PBL ställer.

Byggnader planeras dock att värmas upp genom anslutning till stadens fjärrvärmenät.

Ledningsstråk

Ledningar ska så långt som möjligt samlas i gemensamma ledningsstråk.

Avfall

För planerad bostadsbebyggelse föreslås gemensamma miljöhus uppföras för uppsamling av hushållsavfall och återvinningsmaterial i enlighet med kommunens avfallsplan. Det finns inga utpekade områden för avfallshantering i detaljplanekartan utan plats för avfallshantering redovisas i samband med bygglovsansökan.

Körvägar ska utformas för minst belastningsklass 2 och bör vara minst 5,5 meter bred där körning i båda riktningar förekommer. Om parkering tillåts måste vägen vara bredare. Gaturummet ska ha en fri höjd på 4,7 meter. Återvändsgata ska ha vändmöjlighet för hämtningsfordon.

Vändradie ska vara minst 15 meter, helst 18 meter, med en hinderfri remsa på 1,5 meter.

Alternativt kan en vändplats eller en trevägskorsning som möjliggör T-vändning ersätta ovanstående. Körvägen ska i övrigt ha fri sikt och god framkomlighet, vara snöröjd och halkbekämpad. Snövallar och eventuellt annat upplag får ej inkräkta på vägbredden.

Den återvinningsstation som idag finns inom planområdet kan finnas kvar i mindre omfattning. Containers kan ersättas med mindre kärl av högre estetisk kvalitet med mer regelbunden tömning.

Räddningstjänstens behov

Räddningstjänstens behov av framkomlighet ska beaktas i samband med markprojektering. Detta gäller även höjdfordon för brandsläckning i fastigheter som inte kan nås på annat vis, samt behov av brandposter och släckvatten enligt anvisningarna i VAV P83 och VAV P76.

Geoteknik

Planområdet har undersökts ett flertal gånger både när det gäller stabilitet och markmiljö.

Marken inom fastigheten har under 1960-talet fyllts ut och avjämnats, tidigare var marken en del av Katthavsviken.

Planområdet med omgivningar är plant och sluttar i huvudsak norrut mot Väneren. Huvuddelen av området är beläget mellan 46,0-47,0 meter över havet.

Marken har fyllts upp cirka 2-3 meter. Marken består av fyllning (grus, silt och sand med inblandning av block och sten) och därunder följer ett tunnare lager av torv/ dy. Härunder följer lera som har en mäktighet på 3-4 meter. Leran underlagras av ett moränlager på 1-2 meter.

Grundläggning sker lämpligen genom pålning. Mindre komplementbyggnader kan grundläggas med platta på mark där en detaljerad geoteknisk undersökning bedömer det som lämpligt.

Inga skredrisker föreligger inom området. Sättningar bedöms inte vara ett problem för nödvändig markuppfyllnad och heller inget problem för de byggnader som planeras att pålas.

För mer information läs samrådsbilaga 2, *PM Geoteknik*.

Föroreningar

Området har ett flertal gånger undersökts i avseende markföroreningar, senast av BGAB/M&P som i en rapport sammanställer sina resultat samt tidigare genomförda undersökningar i området. Denna rapport ihop med en rapport gällande åtgärdsförslag/riskanalys medföljer som bilagor till samrådshandlingen.

Det förekommer förorening i form av alifater samt aromater i ett flertal borrpunkter med värden över gällande riktvärde (KM). I vissa av punkterna förekommer det halter över KM av tungmetallerna arsenik, bly respektive koppar.

Det finns ett par områden innehållande oljeförorening, som identifierats i tidigare undersökningar. Området har sanerats i avseende oljeföroreningar ner till ”mindre känslig markanvändning”. Det återstår att sanera oljeförorenade området till att uppfylla värden för ”känslig markanvändning”.

Totalt sett har fem områden identifierats, där förorening i halter över gällande riktvärde (KM) har påvisats. Föroreningarnas utbredning i plan framkommer av ritningar som medföljer till bilaga 3, *PM markföroreningar*.

Området planeras att användas till bostadsbebyggelse, vilket innebär att människor permanent ska vistas i området, odla grönsaker, lekplatser ska anläggas etc. Kommunal dricksvattenförsörjning förutsätts. Detta innebär att området betraktas som mycket känsligt.

Närheten till recipient, Vänern, bidrar också till denna bedömning.

Risk för negativ hälsoeffekt vid bostadsbebyggelse gäller främst massor belägna nära markytan eller i de övre jordlagren, innehållande oljeföreningar, PAH och metaller, eftersom risker för exponering för föreningar i djupare jordlager och grundvatten är liten.

En viss risk för exponering av flyktiga ämnen/föreningar finns dock vid gasbildning i marken, varvid gas kan tränga in i byggnader om som ej är täta, exempelvis vid sprickbildning i byggnader eller genom icke täta rörgenomföringar i bottenplattan.

Närheten till Vänern och en hög grundvattennivå innebär att det finns risk för en (fortsatt) spridning/ur-lakning av oljeförening från området. Vänerns olika nivåer medför att vattnet inom cisternområdet inte rör sig mot Vänern hela tiden utan även omvänd riktning kan föreligga, varför urlakning av oljeförening kan ske både till Vänern och till intilliggande fastigheter utmed Strandvägen. Ingen oljeförening har dock detekterats i grundvattnet i föreliggande miljöundersökning, vilket indikerar att någon spridning i stor skala ej sker i dagsläget.

Behov av åtgärder

När beslut om byggnaders slutgiltiga placering är avgjord ska fördjupad miljöteknisk markundersökning inklusive riskbedömning, där platsspecifika riktvärden med avseende på olja, PAH och metaller i jord och grundvatten tas fram. Särskild vikt ska därvid läggas vid ytor inom eller i närheten av de områden där förening har identifierats tidigare. Undersökningen ska utmynna i förslag till specifika åtgärder för de olika planerade ytorna inom området.

Lämpliga åtgärder kan till exempel vara att de övre skikten av fyllnadsmassorna saneras/tas bort och återfylls alternativt att marken fylls ut direkt, varvid tätduk användas för att skilja rena och förorenade massor. Övertäckning och avskärmning av förorenade områden kan vara åtgärder för att minska risken för exponering och spridning av förening, både till människa och recipient. Vid byggnation och schaktning bör synligt eller konstaterade förorenade massor grävas bort. Grundplattor kan komma att behövas utföras täta för att hälsorisker ej ska uppstå på grund av gasbildning under mark. Den detaljerade markmiljötekniska utredningen kommer att påvisa vilka åtgärder som krävs för respektive byggnad.

Schaktning samt övriga markarbeten inom området ska bedrivas med vaksamhet och försiktighet då före-

ningar kan påträffas på ett område utfyllt med utfyllnadsmassor av okänt ursprung och karaktär.

För mer information läs samrådsbilagorna 3 och 4, *PM markföreningar* samt *Riskbedömning/åtgärdsförslag för förorenad mark*.

Strandskydd

Norr om planområdet ligger Vänern, vilken omfattas av utökat strandskydd enligt Länsstyrelsens beslut 2014-12-01 (300 meter). Strandskyddet inom planområdet är idag upphävt men i och med att en ny detaljplan tas fram för området återinträder strandskyddet i enlighet med 7 kapitlet 18 § Miljöbalken (MB).

Området saknar naturområden som är skyddade enligt MB 3, 4 och 7 kapitlet, Natura 2000 eller världsarv. Inom området finns inga kända hotade växt- eller djurarter (enligt Artdatabankens rödlista). Området saknar de i EU:s habitatdirektiv vanligt förekommande naturtyperna, nyckelbiotoper eller andra skyddsvärda områden. Planområdet domineras av utfyllda grus- och asfaltsytor och området som föreslås som kvartersmark bedöms ha ringa värden för rekreation.

Vänerns strandkant ligger som närmast cirka 30 meter till kvartersmark. Detta område föreslås fortsättningsvis vara allmänt tillgängligt. Området däremellan utgörs av parkmark.

Eftersom planområdet inte innehåller stora värden i form av växt- och djurliv samt att allmänhetens tillgång till strandområden reglerats i föreslagen detaljplan anser kommunen att med bakgrund av att strandskyddets syften bedöms kunna upprätthållas föreslås att strandskyddet upphävs inom planområdet.

Som skäl för upphävande av strandskyddet inom planområdet är att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området (miljöbalkens 7 kapitel 18 c § punkt 5).

Kommunen anser att det bör vara möjligt att utifrån ett kulturhistoriskt perspektiv utveckla Mariestad med bebyggelse i sjönära och centrala områden, liksom tidigare generationer.

Området mellan strandlinjen och planområdet utgörs av park. Inom detta område finns det ett gång- och cykelväg som kopplar samman rekreationsområden och närliggande stadsdelar. Denna gång- och cykelväg samt parkområde ger allmänheten god tillgång till strandområdet.

Kommunen har i gällande översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2003-09-22, pekat ut prioriterade insatsområden för ökad attraktionskraft och tillgänglighet. Ett av dessa insatsområden är attraktivt boende. I översiktsplanen framförs att Mariestad har ett unikt läge vid Väneren och att det sjönära läget är en av kommunens främsta tillgångar i arbetet med att skapa förutsättningar för en positiv utveckling av kommunen.

Katthavsviken har pekats ut som förtätningsområde för bostäder i både den fördjupade översiktsplanen för tätorten Mariestad (FÖP Mariestad) och i fördjupad översiktsplan för Sjöstaden (FÖP Sjöstaden). Länsstyrelsen har inte haft något att erinra i remissvar gällande den föreslagna inriktningen inom området.

För stadens utveckling är det av stort intresse att kunna erbjuda byggrätter i sjönära läge, detta framgår i gällande översiktsplan för kommunen samt i FÖP Mariestad. Dessutom är det ont om obebyggd mark inom stadens centrala delar. Byggnation av bostäder inom planområdet främjar långsiktigt hållbar samhällsutveckling med minskat bilberoende och effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur och kollektivtrafik.

Strandskyddet föreslås upphävas genom bestämmelse i plankartan.

Risker

Skyddsavstånd från Katthavets industriområde Reningsverket

Parallellt med planarbetet sker en tillståndsansökan för att efter vissa ombyggnadsåtgärder minska reningsverkets skyddsavstånd till ett ungefärligt läge i Strandvägen. Idag omfattar skyddsavståndet större delen av planområdet och en förutsättning för att planen ska vinna laga kraft är att nytt tillstånd för reningsverket har beviljats innan.

Övriga industrier

Området ligger i övrigt på behörigt avstånd från industriell verksamhet i Katthavet. Planområdet gränsar till planlagd mark för småindustriändamål i söder. Dessa byggnader innehåller dock i huvudsak kontorsbyggnader och de industrier som finns har inga skyddsavstånd som innefattar planområdet.

Mannteknik AB är den industri som ligger närmst. Störningar från deras verksamhet är de som orsakas av transporter till- och från tillverkningen. De trafikflödesberäkningar som har gjorts på Strandvägen i samband med planarbetet visar ändå att antalet tunga transporter förbi planområdet är acceptabla. Lastning och lostning sker 200 meter väster om aktuellt

planområde, väl skyddat på fastighetens baksida och störningar på grund av detta bedöms ej uppstå.

Klimatförändringar

Hantering av risken för ökade vattennivåer har blivit allt mer viktigt. Klimatförändringar förutspås orsaka både havsnivåhöjning och fler extrema vädersituationer, vilket ökar risken för översvämningar som tros komma oftare och bli allt värre. Detta gör att det nödvändigt att anpassa planering och byggande till dessa förändrade förutsättningar.

Det finns flera olika typer av översvämningar som kan hota området, bland annat stigande vatten i Väneren, kraftiga skyfall som orsakar stora vattenansamlingar på hårdgjorda ytor, vatten som tränger upp ur vatten- och avloppssystem och höga grundvattennivåer.

Det finns flera studier som SMHI har arbetat fram, bland annat *Fördjupad studie rörande översvämningssriskerna för Väneren* (Rapport Nr 2010-85) och *Klimatanalys för Västra Götalands län* (Rapport nr 2011-45). Länsstyrelsen har tagit fram publikationen *Stigande Vatten*, en handbok som är ett bra hjälpmedel vid planering nära översvämningshotade områden.

Faktablad för Väneren där de höjder som Länsstyrelsen anser ska vara dimensionerande, som hör till rapporten *Stigande Vatten*, anger att dimensionerande översvämningssnivå ska ligga på +47,35 i RH2000. Mariestads kommun anser dock i likhet med bland annat Karlstads kommun att det ej är rimligt att planera för bostadsbebyggelse utifrån en händelse som beräknas inträffa färre än en gång på 10 000 år. Däremot samhällsviktig verksamhet så som vård, räddningstjänst och dylikt är funktioner som ska säkras över lång tid och deras funktion är av stor vikt just när dessa extrema händelser uppstår.

Mariestads kommun anser att det är rimligt att tillämpa den nivån som Länsstyrelsen anger som 200-årsnivå som dimensionerande för helårsboende, dagligvaruhandel m.m., det vill säga +46,9 i RH2000.

Att förhindra att marken blir översvämmad vid höga vattennivåer i Väneren kan för planområdet egentligen ske på två olika sätt; genom anläggning av landskapsanpassade inströmningskydd eller genom uppfyllnad av delar av planområdet. Uppfyllnad bedöms dock som den mest lämpliga lösningen ur ekonomisk och teknisk synvinkel.

För helårsboende samt övriga verksamhetslokaler ska byggnader kunna brukas upp till en vattennivå på +46,9. Detta innebär även att känslig inredning, ut-

rustning eller samhällsviktig infrastruktur ska placeras så att de ej skadas vid denna vattennivå.

Ytor mellan bostäder kan tillåtas att svämma över delvis. Vatten på markytan kan då ses som en resurs (för exempelvis parklek) så länge det inte utgör ett problem genom att orsaka en värdeförlust eller risk för hälsa och liv. Det sistnämnda inträffar vid vattendjup över 0,6 meter då inte översvämningen är planerad/kontrollerad. Redan djup på 0,1-0,3 meter försvårar framkomlighet och vattendjup mellan 0,3-0,6 meter förhindrar motorfordon och innebär risk för stor skada så länge översvämningen är oplanerad/okontrollerad.

För ytor som görs översvämningsbara måste anläggningen ändå anpassas så att all teknisk utrustning av strategisk natur inte förlorar sin funktion vid en högsta högvattenyta på +46,9 meter. I övrigt måste anläggningen utformas så att det vid översvämning inte krävs stora och kostsamma insatser.

Genom förebyggande åtgärder kan sannolikheten minska för att en översvämning inträffar och även minska utbredningen om den inträffar. Detta både för att undvika översvämning av vägar och för att inte byggnader ska ta skada. Det finns flera olika möjliga åtgärder, bland annat skapa plats för vatten vid kraftiga skyfall. Därför finns gott om utrymme inom kvarter-smark för öppna dagvattenlösningar öppna diken och mark som kan översvämmas. En kil med parkmark i mitten av planområdet kan även nyttjas för vattenuppsamling vid kraftiga skyfall.

För att sannolikhetsreducera mot översvämningar orsakade av kraftiga regn bör man inom planområdet använda sig av olika typer av vegetation för att absorbera vatten eftersom växtligheten fördröjer, magasinerar, infiltrerar, renar och avdunstar vatten. Det kan handla om gröna tak och väggar, planteringar med mera. Hårdgjorda ytor kan brytas av med material som enkelt infiltrerar överflödigt vatten.

För att reglera vattnets flödesvägar är det viktigt att gator inom området dimensioneras med tillräckligt djup och tillräckligt höga kantstenar samt att eventuella diken dimensioneras noggrant. Parkmark även utanför planområdet, exempelvis Sjöhagaparken/cirkusplatsen kan fungera som uppsamlings- och fördröjningsplatser vid stora vattenmängder. Platser för vattenuppsamling bör utformas vegetationsrikt för att öka reningen av vattnet samtidigt som en attraktiv plats skapas. Samtliga uppsamlingsplatser ska kombineras med uttänkta flödesvägar för att undvika att vattnet når närliggande bebyggelse.

Vid byggnation är det viktigt att utreda eventuella funktionskrav, det vill säga om byggnaden ska överges vid översvämning genom säker evakuering, alternativt fungera och vara tillgängligt. I båda fallen får inte själva byggnaden ta skada. När det gäller helårsboende och viktiga funktioner som utbildning, sjukvård med mera är det viktigt att dess funktioner upprätthålls. Däremot funktioner som parkeringsplatser, garage, miljöhus m.m. kan tillåtas att tillfälligt svämma över så länge som inte teknisk infrastruktur tar skada.

Läs mer i samrådsbilaga 6, *PM Översvämningsutredning*.

Det bedöms inte finnas några risker för skred, erosion eller underminering då området inte består av instabila jordlager, vilket framgår av utförd översiktlig geoteknisk undersökning inom planområdet, se bilaga 2.

Buller

Ljudnivåer från väg- och tågtrafiken kan komma att medföra störningar för planerade bostäder. För att klargöra vilka förutsättningar som finns inom planområdet med avseende på trafikbuller har Norconsult AB på uppdrag av Mariestads kommun tagit fram en trafikbullerutredning.

Störningar från trafiken som kan påverka bebyggelsen inom planområdet är framför allt de från Strandvägen. Området är även utsatt för buller från närbelägen järnväg. Ljudstörningarna rör sig om enstaka tåg och vagnar som alstrar höga maximala bullernivåer.

I samband med infrastrukturpropositionen 1996/97 angav Riksdagen riktvärden för buller från vägar och järnvägar. Riktvärdena bör inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation 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.

Enligt riksdagsbeslutet är riktvärdena inga rättsligt bindande normer, utan ska vara vägledande för bedömningar med hänsyn till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet.

Vid tillämpning av riktvärdena ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan, till exempel i stora tätorter med stadsstruktur, bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

I de fall riktvärdena inte uppfylls och avsteg kan komma i fråga så har Boverket rekommenderat att de boende ska ha tillgång till en tyst sida samtidigt som ljudnivån överstiger 55 dBA på trafiksidan.

De ovan redovisade riktvärdena har således gällt i närmare 20 år. Nyligen har regeringen med stöd av 9 kapitlet 12 § miljöbalken utfärdat Förordning (2015: 216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Förordningen innehåller delvis förändrade riktvärden för buller utomhus från spår-, väg- och flygtrafik vid bostadsbyggnader. De nya riktvärdena berör endast ljudnivåer utomhus och påverkar alltså inte det befintliga regelverket för ljudnivåer inomhus.

I förordningen står angivet att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Om de angivna riktvärdena ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan klockan 22.00 - 06.00 vid fasad.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället att bullret inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Tågbuller är mer högfrekvent än buller från vägtrafik och eftersom höga frekvenser dämpas snabbare under normala förhållanden är det lättare att dämpa järnvägsbuller än vägtrafikbuller. Vid samma ljudnivå utomhus blir nivån inomhus alltså lägre för tåg än för vägtrafik.

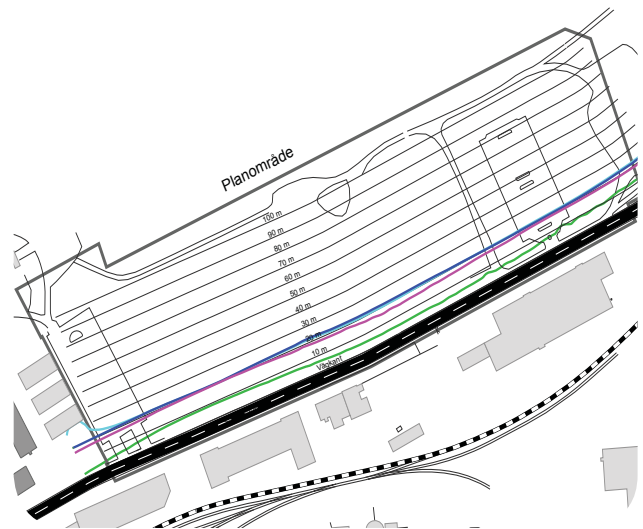
Resultat bullerberäkningar

Vid fasad är som ovan nämnt riktvärdet för ekvivalent ljudnivå 55 dBA. För planområdet hamnar detta avstånd cirka 20-25 meter från väggkant för våning 1-5 och på cirka 10 meter från väggkant för den indragna takvåningen.

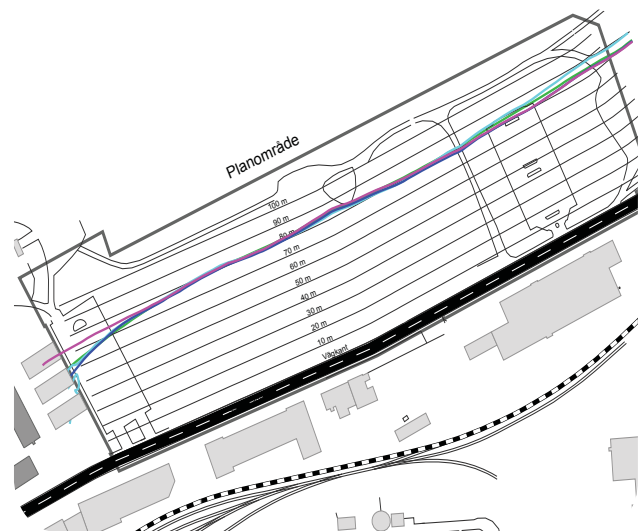
Vid uteplats gäller riktvärdet för ekvivalent ljudnivå, 50 dBA. Vägs bullerpåverkan från väg- och tågtrafik samman hamnar detta avstånd på cirka 80 meter från väggkant för samtliga våningsplan.

Vid uteplats är riktvärdet för maximal ljudnivå 70 dBA. Avståndet ligger på cirka 20-25 meter från väggkant för våning 1-5 och cirka 10 meter från väggkant för den indragna takvåningen.

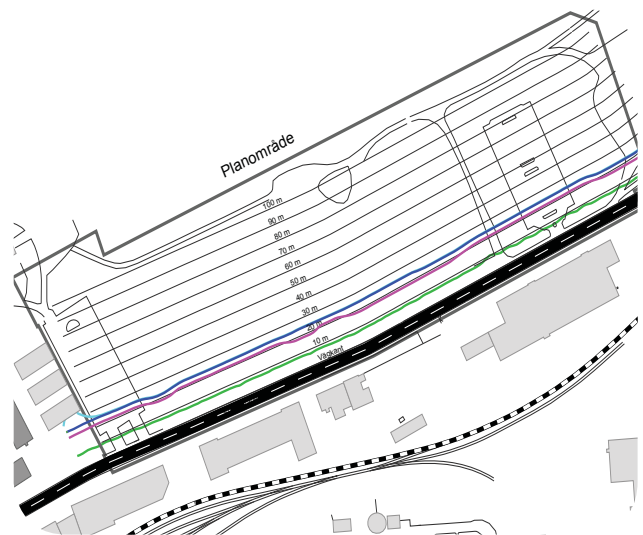
Beräknade maximala ljudnivåer från godstågen be-



Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå 55 dBA. Ljusblå, mörmörblå och lila linje illustrerar våning 1-5. Grön linje är våning 8.



Riktvärde för ekvivalent ljudnivå 50 dBA.



Riktvärde för maximal ljudnivå 70 dBA.

räknas variera mellan 70-80 dBA inom planområdet. Eftersom godstågen enbart trafikerar Kinnekullebanan dagtid, tre gånger per dygn, så görs bedömningen att de inte är dimensionerande för maximal ljudnivå på uteplats. Beräknad maximal ljudnivå från lokaltågen beräknas ligga långt under 70 dBA inom hela planområdet.

Krav på utformning och åtgärder

Med avseende på de beräknade ljudnivåerna från väg- och tågtrafik finns det en del att tänka på vid utformning av det nya bostadsområdet.

Det som främst styr placeringen av byggnader inom området är avståndet till Strandvägen och Kinnekullebanan då detta avgör vilken ekvivalent ljudnivå som kan förväntas vid fasad. Om husen placeras närmare än 25 meter från väggkant kan ekvivalent ljudnivå överskrida 55 dBA vid fasad. Detta innebär enligt den nya propositionen att minst hälften av bostadsrummen måste vändas mot sida där ekvivalent ljudnivå klarar 55 dBA.

Om husen utformas som punkthus är det mycket viktigt att stor omsorg läggs på utformning av huskropparna för att skapa tysta sidor. Med släta fasader på fyrkantiga punkthus uppfyller inte husen de krav som ställs på högsta tillåtna bullernivåer. Varje lägenhet som har fasad mot Strandvägen bör ligga runt ett hörn. Byggnader bör utformas så att samtliga lägenheter får sina sovrum skyddade, exempelvis av utstickande partier med balkonger som är delvis inglasade, burspråk eller trappningar i fasaden. På detta vis bildas skyddande vrår bort från Strandvägen. Trapphus och andra icke-bullerkänsliga utrymmen placeras lämpligen mot gatan.

Gårdsluk eller slutna bebyggelse kan lättare byggas närmre vägen då det är lättare att skapa tysta sidor vid behov, dvs. om ljudnivån överskrider ekvivalent ljudnivå 55 dBA vid någon fasad.

Riktvärdena vid uteplats är ekvivalent ljudnivå 50 dBA och maximal ljudnivå 70 dBA. Riktvärdet för maximal ljudnivå kan överskridas med högst 10 dB max fem gånger per timme under dagtid. Godstågen beräknas ge nivåer mellan 70-80 dBA inom delar av planområdet. Nivåerna varierar inom området och med höjden över mark. Men eftersom godstågen endast är tre per dygn så bedöms det inte vara rimligt att dimensionera uteplatserna efter detta utan för vägtrafiken på Strandvägen.

Maximal ljudnivå från trafiken på Strandvägen beräknas överskrida maximal ljudnivå 70 dBA på upp till 25 meter från väggkant och ekvivalent ljudnivå 50 dBA

på upp till 80 meter från väggkant. Detta innebär att riktvärden inte klaras på uteplatser vända mot Strandvägen.

Om byggnader uppförs som "skärmar" mot Strandvägen skapas naturligt stora möjligheter för att tillskapa tysta uteplatser på husens avskärmade sidor. Punkthus skapar inte samma möjlighet till en bullerskärmad sida. Om oskärmade uteplatser anordnas mot Strandvägen måste dessa kompletteras med annan uteplats som klarar riktvärdena, privat eller gemensam. Om ambitionen är att riktvärdena ska klaras även på privata uteplatser vid fasad mot Strandvägen kan uteplatser/balkonger skämmas lokalt med skärmväggar i balkongens kant eller byggas som delvis inglasade uteplatser/balkonger.

För att klara riktvärden inomhus för ekvivalent och maximal ljudnivå från väg- och lokaltågtrafik krävs inga speciella åtgärder om hus placeras så att ljudnivån utomhus klarar riktvärdena ekvivalent ljudnivå 55 dBA respektive maximal ljudnivå 70 dBA vid fasad, dvs. minst 25 meter från väggkant. Med normal fasad och normala treglasfönster bedöms ekvivalent ljudnivå inomhus då ligga under riktvärdet 30 dBA. Om byggnader placeras närmre Strandvägen än 25 meter medför detta krav på åtgärder.

Om en tyst sida inte kan tillskapas ska dimensionering av fasadens ljudisolerande egenskaper genomföras så att det säkerställs att ljudnivån inomhus inte överskrider riktvärdet för ekvivalent ljudnivå 30 dBA respektive maximal ljudnivå 45 dBA.

Ett förbud mot tung trafik på Strandvägen mellan klockan 22.00 - 06.00 kan med fördel införas. Detta skulle säkerställa att den maximala ljudnivån inte överstiger 70 dBA nattetid vid husfasaderna närmast gatan.

För att klara ovanstående bullerkrav införs följande planbestämmelse i plankartan: *"I bostäder där den ekvivalenta ljudnivån från trafiken överskrider 55 dBA vid fasad ska minst hälften av bostadsrummen placeras mot tyst sida eller innanför ljuddämpad fasad. Med ljuddämpad fasad avses fasad som dämpar till ekvivalent ljudnivå 30 dBA inomhus samt till maximal ljudnivå 45 dBA nattetid.*

Bostäder ska ha tillgång till uteplats eller gemensam uteplats i anslutning till bostad där ljudnivån ej överstiger maximal ljudnivå 70 dBA samt ekvivalent ljudnivå 50 dBA. "

För mer information läs samrådsbilaga 7, *Trafikbullerutredning.*

Farligt gods

Strandvägen utgör en sekundär transportled för farligt gods. Som underlag för vägar avsedda för transport av farligt gods har *Väginformation 2014, publikation 2014:016* utgiven av Trafikverket använts. Primära transportvägar för farligt gods inom Mariestads kommun är E20 och riksväg 26. Sekundära transportvägar för farligt gods finns inom och utanför centralorten.

De sekundära transportvägarna för farligt gods är avsedda för lokala transporter till och från det primära nätet. De sekundära vägarna ska ej nyttjas som genomfartsvägar för farligt godstrafik.

Länsstyrelsen har till uppgift att i samråd med kommuner och övriga berörda parter utfärda lokala trafikföreskrifter för transporter av farligt gods.

Farligt gods delas in i nio olika klasser och är klassificerade efter dess fysikaliska och kemiska egenskaper.

1. Explosiva ämnen och föremål
2. Gaser
3. Brandfarliga vätskor
4. Brandfarliga fasta ämnen
5. Oxiderande ämnen och organiska peroxider
6. Giftiga och smittförande ämnen
7. Radioaktiva ämnen
8. Frätande ämnen
9. Övriga farliga ämnen

Generella rekommendationer från Länsstyrelser i Sverige anger att en riskhanteringsanalys ska genomföras när nya detaljplaner upprättas eller ändras inom 150 meter från väg eller järnväg avsedd för farligt gods. Samma förutsättningar gäller för väg och järnväg, oavsett om åtgärden omfattar en primär eller en sekundär transportväg för farligt gods.

Om skyddsavstånden enligt tabellen för zonindelning nedan inte kan hållas, kan det krävas särskilda skyddsåtgärder för att skydda människor som vistas inom riskområdet. Avstånden anger markanvändning som normalt kan planeras utan särskild riskhantering och gäller från väg- och rälskant till planområdesgräns.

Väg avsedd för transporter av farligt gods förekommer inom aktuellt detaljplaneområdet. Det finns ingen uppdelning av sekundär respektive primär järnväg för farligt gods utan samtliga järnvägar i Sverige ska riskbedömas om de förekommer inom riskavståndet, vilket är fallet med denna plan då Kinnekullebanan ligger cirka 60 meter från plangräns.

ZONINDELNING FÖR RISKHANTERING

NÄRMARE ÄN 30 METER	odlingar, trafikytor, ytparkeringar, friluftsområden
30 - 70 METER	bilservice, industrier, mindre handel, tekniska anläggningar, övrig parkering, lager
70 - 150 METER	bostäder i högst två plan, mindre samlingslokaler, mindre kontor (ej hotell), kultur- och idrottsanläggningar utan betydande åskådarplass
ÖVER 150 METER	bostäder i fler än två plan, vård, kontor i flera plan, hotell, skolor, större samlingslokaler, kultur- och idrottsanläggningar med betydande åskådarplass

Lagen om transport av farligt gods (2006:263) syftar till att förebygga, hindra och begränsa att transporter av farligt gods eller obehörigt förfarande med godset orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom.

Vid transporter eller överlämning av farligt gods till någon annan för transport ska skyddsåtgärder och försiktighetsmått vidtas som behövs för att förebygga, hindra och begränsa att godset, vid transport på land, orsakar sådana skador på liv, hälsa, miljö eller egendom som beror på godsets farliga egenskaper. Det är av särskild vikt att de transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar som används är lämpliga för ändamålet. Farligt gods får endast transporteras på de villkor och under de förutsättningar som anges i lagen om transport av farligt gods och tillhörande föreskrifter.

Att markanvändningen avviker från ovanstående skyddsavstånd är givet. För att klara ut detta behöver en riskanalys genomföras. Sannolikheten för att en farligt gods-olycka inträffar beror på flera olika faktorer. Det handlar exempelvis om mängden trafik, antalet transporter med farligt gods, hastigheten, vägtyp och trafikmiljö.

Konsekvenserna av en farligt gods-olycka är beroende av i vilken utsträckning som människor vistas inom riskzonen för utsläppet, status på personer (vakna eller sovande), förmåga att inse fara och möjlighet att själv påverka sin säkerhet (vuxna eller barn, funktionshindrade etc.) samt kännedom om byggnader och område.

Den typ av farligt gods som har anledning att passera genom planområdet är uteslutande petroleumprodukter på väg till hamnområdet. Dessa ämnen genererar ett riskavstånd som begränsas till cirka 30 meter från väggkant och skyddsavståndet krymper därför drastiskt då inga högexplosiva ämnen transporteras på Strandvägen.

Byggrätter är föreslagna inom riskavståndet 30 meters avstånd från väggkant och en bedömning måste göras om särskilda skyddsåtgärder krävs för dessa byggnader. Boende samt bil- gång- och cykeltrafik förekommer även i planområdets närhet och även detta måste bedömas.

Antalet transporter med farligt gods bedöms som marginell eftersom detta är en sekundär transportled som endast egentligen har en målpunkt för farligt gods.

Transporter av bränsle via Strandvägen till hamnområdet sker ungefär 20 gånger per år och då som mest intensivast under sommarsäsongen juni-augusti. På grund av den begränsade verksamheten och att pumpan är en tillgång för båtlivet ska den som utgångspunkt vara kvar.

Hastigheten genom planområdet är begränsad till 50 km/h, men ett genomförande av detaljplanen kommer med all säkerhet att innebära en sänkning av hastigheten förbi planområdet till 30 km/h.

Statistiskt sett sker mycket få olyckor med farligt gods under transporten, majoriteten av olyckorna sker vid lastning/lossning. En olycka förbi planområdet skulle i så fall vara förknippad med en koalition. Det råder dock god sikt utmed Strandvägen, det finns endast en korsning vid Katthavsvägen plus ett antal utfarter från fastigheterna utmed gatan. Det bedöms inte råda förvirrande omständigheter kring trafiksituationen i stort utmed sträckan.

Förmåga att inse fara och själv påverka sin säkerhet bedöms i huvudsak vara god för de boende. Det ska dock finnas med i beräkningen att det kan bo både barn, äldre samt personer med funktionsnedsättning inom området.

Generellt kan riskerna för en olycka reduceras genom att minska sannolikheten att den inträffar genom tekniska lösningar som gör det svårare för olyckssituationen att uppstå eller genom sänkt hastighet. Konsekvenserna om en olycka inträffar kan även minskas genom skadebegränsande åtgärder, byggnadstekniska åtgärder och skyddsavstånd.

I detta fall kommer som tidigare nämnt hastigheten att med all sannolikhet sänkas genom planområdet. Detta leder även till mindre risk och störning för boende inom kvarteret Abborren och är en klar sannolikhetsreducerande åtgärd.

Konsekvenserna om en olycka skulle inträffa minskas förbi delar av planområdet genom att befintlig ridå med alléträd mellan väg och närmsta bostadshus föreslås bevaras.

I dagsläget transporteras i princip aldrig farligt gods på Kinnekullebanan genom Mariestad. Riskberäkningar visar att begränsade volymer farligt gods kan transporteras utan att individ- och samhällsriskerna blir för höga. Planområdet ligger på ett större avstånd än de 30 meter som Trafikverket anger är säkerhetsavstånd från järnväg.

Trafiken på Kinnekullebanan, så som den ser ut och trafikeras idag, innebär främst risk för urspårningar och plankorsningsolyckor. Riskerna för att olyckor ska inträffa ligger på ej obetydliga nivåer beräknat på hela tätorten. Risken är störst vid plankorsningar. Trafikverket arbetar aktivt med att bygga bort dessa plankorsningar eller ersätta dem med korsningar i skilda plan. För att förhindra människor från att komma in till spårområdet bör järnvägen stänglas in i så stor utsträckning som möjligt.

På grund av dessa sammanvägda faktorer bedöms risken för en olycka där farligt gods är inblandad som mycket liten, men den kan ej uteslutas. Eftersom byggrätten är placerad inom riskområdet (sex meter från väggkant) är det viktigt att utrymningsvägar säkras bort från Strandvägen om byggnader behöver evakueras. Därför införs en planbestämmelse gällande krav på att bostadshus som placeras närmare än 30 meter från Strandvägen (från väggkant) ska utformas med en utrymningsväg bort från Strandvägen.

Ur samhällssynpunkt är framkomligheten för utryckningsfordon (ambulans, brandkår och polis) vid en eventuell olycka eller allvarlig händelse viktigast för att kunna förhindra skador på liv, hälsa, miljö och egendom.

Kommunen bedömer att inga övriga fysiska åtgärder utöver de som angetts ovan krävs vid genomförande av föreslagna detaljplan avseende transporter av farligt gods. Väghallaren är ansvarig för att framkomligheten för utryckningsfordon ska vara fortsatt god.

Vibrationer

Risk för störande vibrationer från järnvägstrafik föreligger i områden där både järnväg och närliggande bebyggelse är grundlagda på vibrationskänsliga jordar, det vill säga lösa finkorniga sediment av lera och silt. I detta fall består marken av fyllnadsmaterial och är därför inte vidare vibrationskänsligt.

För att ändå minska vibrationerna från järnvägen kan rälsskarvarna svetsas. Dessutom kan sliper av gummityp användas vid känsliga områden.

Elektromagnetiska fält

Elektriska fält förekommer alltid runt järnvägs kontaktledning. I dagsläget är inte Kinnekullebanan elektrifierad, men det bör ändå tas med i beräkningarna.

Fälten avskärmas lätt med metallplåtar och delvis av väggar, plank och vegetation. Då ett tåg passerar uppstår även magnetfält, dessa är svårare att skärma av men avtar snabbt med avståndet från kontaktledningen. På 30 meters håll är magnetfältet från järnvägen svagare än det som förekommer i ett vanligt hem.

Järnvägen ligger 70 meter från närmaste nyplanerade bostadstomt. Påverkan vad gäller elektromagnetiska fält blir därför obefintlig även om järnvägen elektrifieras och inget behov av ytterligare åtgärder finns.

Övriga störningar

Några problem med besvärande lukt eller damning bedöms inte uppkomma från det aktuella planområdet.

Landskapsbilden förändras, framför allt sett från vatten. Bostadsbebyggelsen bedöms dock inte upplevas störande. Några nya barriärer utöver de som byggnadskropparna ger upphov till bedöms inte uppkomma.

Del 4 - Behovsbedömning

När en detaljplan eller ett program upprättas eller ändras ska kommunen alltid göra en behovsbedömning om planens genomförande kan antas leda till betydande miljöpåverkan.

Miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) och ”betydande miljöpåverkan” regleras i 6 kapitlet miljöbalken (1998:808) och i förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. Om detaljplanens genomförande kan antas innebära betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning alltid upprättas. Syftet med denna är att integrera miljöaspekter i detaljplanearbetet för att säkerställa att hållbar utveckling inom området främjas.

Bedömningen ska göras enligt de kriterier som anges i bilaga 4 till MKB-förordningen. Utöver detta gäller:

- De planer vars genomförande som innefattar en verksamhet eller åtgärd som kan komma att kräva tillstånd enligt 7 kapitlet § 28a miljöbalken (Natur 2000) ska miljöbedömas.
- Om planen medger verksamhet eller åtgärd som avses i 4 kapitlet 34 § PBL, eller som räknas upp i bilaga 3 i MKB-förordningen (1998:905) ska karaktären på verksamheterna även bedömas utifrån bilaga 2 i MKB-förordningen.

Behovsbedömningen bör alltid utmynna i ett motiverat ställningstagande. Innan kommunen tar ställning till om betydande miljöpåverkan kan antas uppstå på grund av detaljplanens genomförande, så ska den eller de länsstyrelser, kommuner och andra myndigheter som berörs av planen eller programmet, ges tillfälle att yttra sig.

Om en detaljplan kan tänkas medföra en betydande påverkan på miljö, hälsa eller hushållning med mark, vatten och andra resurser ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. För att klargöra om planen kan innebära en betydande miljöpåverkan har en behovsbedömning gjorts. Se bilaga 1, *Behovsbedömning MKB*, till samrådshandlingen.

Sammanfattning behovsbedömning

Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen enligt förslaget inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Relevanta konsekvenser bedöms ha behandlats inom ramen för denna planbeskrivning.

Planförslaget bedöms vara förenligt med intentionerna i miljöbalken. Marken bedöms lämpad för de ändamål som föreslås enligt 3 kapitlet 1 §. Planen tar inte i anspråk sådan mark som avses i 3 kapitlet 2-6 § (stora opåverkade områden, ekologiskt känsliga områden, åker och skog av nationell betydelse eller riksintressen) respektive 7-9 § (områden med värdefulla mineral, områden lämpade för samhällsviktiga anläggningar, till exempel för energiproduktion eller har som betydelse för totalförsvaret). Vid behovsbedömningen har kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats och ansetts vara uppfyllda.

Kommunens ställningstagande grundar sig på att ett genomförande av detaljplanen:

- Inte bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämnningar, vatten med mera.

- Inte ger upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön.
- Inte bidrar till att några miljö kvalitetsnormer överskrids.
- Inte påtagligt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus, till exempel riksintressen eller naturreservat.

Kommunen bedömer alltså att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Därför bedöms det inte finnas något behov en separat MKB för föreslagna åtgärder.

Byggnader inom planområdet kommer att behöva grundläggas med hjälp av pålar vilket kan orsaka höga ljudnivåer under dagtid. Denna åtgärd kommer inom en begränsad tidsperiod medföra vissa olägenheter i form av buller för närliggande bostadskvarter och arbetsplatser. På grund av detta är det särskilt viktigt att dessa åtgärder föregås av någon typ av kontrollprogram som bland annat följer aktuella riktvärden för buller vid byggplatser, samt beskriver skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått.

Naturvårdsverket har tagit fram riktvärden för buller från byggplatser (*Allmänna råd om buller från byggplatser*, NFS 2004:15) vilka ska följas. Bullret från en arbetsplats beror främst på vilka arbeten som ska utföras och vilka maskintyper som kommer till användning. Av stor betydelse är också hur arbetsplatsen planeras, till exempel hur maskinerna ställs upp och skärmas av, transportvägar för byggnadsmaterial.

Del 5 - Genomförande

Här redovisas de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som krävs för ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

Organisatoriska frågor

Planförfarande

Planen handläggs enligt plan- och bygglagens (PBL 2010:900) regler för utökat förfarande. Dess olika steg redovisas nedan. Aktuellt detaljplanskede är markerad med fetare text.

- *Kungörelse* - Inför samrådet ska kommunen kungöra förslaget till detaljplan. Kungörelsen ska göras i en ortstidning och anslås på kommunens anslags-tavla.

- **Samråd - Dialog med Länsstyrelsen, myndigheter, företag, föreningar, närboende, allmänhet med flera.** Syftet är att förbättra beslutsunderlaget och att ge möjlighet till insyn och påverkan.
- *Samrådsredogörelse* - Efter samrådet sammanställs inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse. Handlingarna revideras då det är relevant.
- *Underrättelse och granskning* - När ett förslag till detaljplan har varit på samråd och redigerats efter inkomna synpunkter ska det färdiga förslaget vara tillgängligt för granskning under minst tre veckor innan det kan antas.
- Inför granskningen ska kommunen underrätta dem som berörs av förslaget, exempelvis sakägare, boende och övriga som har yttrat sig under samrådet om förslaget till detaljplan.
- *Granskningsutlåtande* - Efter granskningen sammanställs inkomna synpunkter i ett granskningsutlåtande. Handlingarna revideras då är relevant.
- *Antagande* - Detaljplanen antas av Kommunfullmäktige och träder i laga kraft tre veckor efter att beslutet är anslaget, förutsatt att inga överklagande har inkommit.

Preliminär tidplan

Samråd	höst/vinter 2015
Granskning	höst 2016
Antagande	vinter 2016

Tiderna ovan är preliminära och kan komma att förändras under arbetets gång.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

För erforderliga rättighetsupplåtelse, projektering och byggande av infrastruktur, eventuella ombyggnadsåtgärder på angränsade ytor med mera ansvarar Mariestads kommun.

Mariestads kommun ska äga och vara huvudman för allmän platsmark.

Vänerenergi AB kommer att äga elnätet inom området och ansvara för dess drift och skötsel. Vänerenergi kommer även att leverera värme till området och äga samt ansvara för tillhörande ledningar.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det datum planen vinner laga kraft. Planen gäller tills den upphävs eller ersätts med en ny detaljplan. Inom genomförandetiden förutsätts att syftet med detaljplanen förverkligas.

Gemensambetsanläggningar, servitut med mera

Gemensambetsanläggningar kan komma att bli aktuellt inom kvartersmark för säkerställande av bland annat avfallshantering och infart.

Fastighetsrättsliga frågor

Konsekvenser för respektive fastighet

Kommunen kommer att förvärva fastigheten Gamla Staden 5:2 inför detaljplanens genomförande. De avtal som finns inom planområdet kommer att sägas upp, bland annat med Sönebuss och Vänerenergi som upp-låter mark av kommunen för parkeringsändamål.

Utanför planområdet kommer biltrafiken att öka något på grund av den tillkommande bostadsbebyggelsen.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensambetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av Lantmäteriet. De fastighetsbildningsåtgärder som fordras inom kvartersmark för genomförande av detaljplanen bekostas av berörd exploatör. Kommunen är initiativtagare till att söka förrättning.

Fastighetsplan

Området berörs ej av någon fastighetsplan.

Ekonomiska frågor

Gatukostnader

Området måste projekteras för att utreda mängden schaktning och överbyggnad innan detaljerade kostnadsberäkningar kan utföras. VA-arbeten bekostas av VA-kollektivet och fjärrvärme av Vänerenergi AB.

Planekonomi

De fastighetsbildningsåtgärder som fordras för genomförande av detaljplanen bekostas av exploatören (Mariestads kommun). Detta finansieras genom efterföljande försäljning av tomtmark.

Planavgift

Planavgift kommer att debiteras, enligt av kommunen fastställd taxa, i samband med bygglov.

Tekniska frågor

Behov av ytterligare utredningar och åtgärder

Parallellt med planarbetet pågår arbetet med att ta fram en tillståndsansökan för stadens reningsverk för att minska på dess skyddsavstånd. En förutsättning för att denna detaljplan ska antas är att tillståndsansökan har godkänts.

När beslut om byggnaders slutgiltiga placering är avgjord ska fördjupad miljöteknisk markundersökning inklusive riskbedömning, där platsspecifika riktvärden med avseende på olja, PAH och metaller i jord och grundvatten tas fram.

Detaljerad geoteknisk undersökning krävs för projektering av gator, ledningar och byggnader.

Området kommer att detaljprojekteras när det gäller utformning av gator och dagvattenhantering.

Exploatören/fastighetsägaren ansvarar för att ta fram de detaljerade utredningarna som nämns ovan. Resultatet av dessa ska redovisas i samband med bygglov.

Kommunen ansvarar för detaljerade kostnadsberäkningar för kommunens åtaganden i samband med genomförandet av planen.

STADSPLANEAVDELNINGEN

Maria Nilsson

Planarkitekt



MARIESTAD