

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för del av Spoven 1, m.fl.

LAGAHANDLING



ÄRENDEINFORMATION

Detaljplan för del av Spoven 1, m.fl., Karlskoga centrum

Diarienummer: SBN 2020-00257

Aktnummer: 1883K-P2022/05

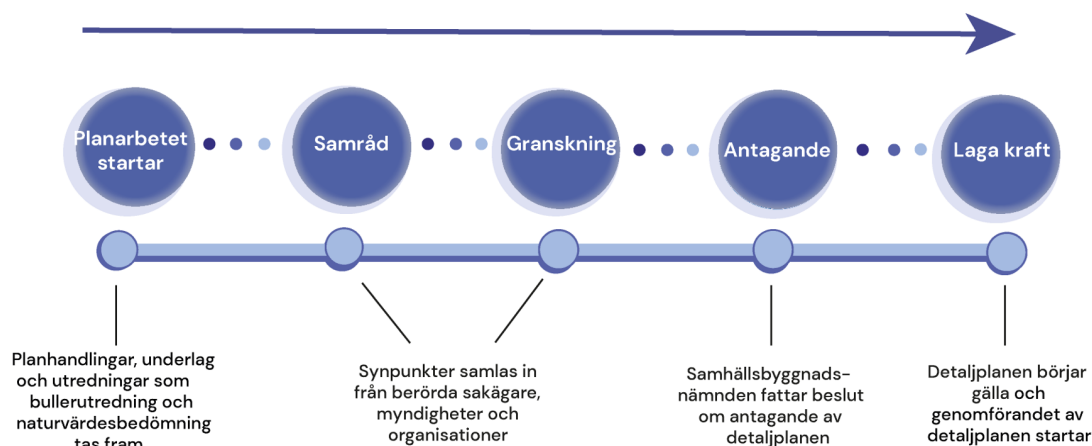
Internt nummer: 689

Upprättad 2021-09-13

PLANBESKRIVNING

Planeskrivningen syftar till att underlätta förståelsen av planförslagets innebörd samt redovisa de syften och förutsättningar detaljplanen har. Planbeskrivningen har ingen rättsverkan utan det är plankartan som fastställs. Planbeskrivningen redogör för planområdets befintliga förhållanden, vilka förändringar som föreslås och effekter som kan väntas vid genomförande av detaljplanen.

Detaljplanen (plankartan) är ett juridiskt bindande dokument som anger hur mark- och vattenområden får eller ska användas inom ett avgränsat område, *kallat planområde*. En detaljplan medför både rättigheter och skyldigheter som till exempel byggrätt eller skyldigheter att utforma mark eller byggnader på något speciellt sätt. En detaljplan tas fram genom en demokratisk process, *planprocess*, som kan föras med olika planförfaranden, *metoder*, som väljs bland annat beroende på hur omfattande och betydande detaljplanens syften är för allmänheten och miljön. Planförslaget som följer handläggs med *standardförfarande* (se nedan).



Planförslaget utgörs av:

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Dagvattenutredning
- Trafikutredning
- Bullerutredning

DETALJPLANENS FÖRENLIGHET MED MILJÖBALKEN

När en kommun eller myndighet upprättar eller ändrar en detaljplan ska enligt 6 kap. 11 § Miljöbalken (SFS 1998:808) en miljöbedömning göras *om genomförandet av planen kan antas få en betydande miljöpåverkan* (Plan- och bygglagen 4 kap. 34 §, SFS 2010:900). En behovsbedömning som anger de huvudsakliga förutsättningar för planarbetet görs i tidigt skede för att avgöra om en detaljplan ska miljöbedömas. Enligt behovsbedömningen bedöms planförslaget inte medföra någon betydande miljöpåverkan, eller överskridande av miljökvalitetsnormer, och en miljökonsekvensbeskrivning har i sin tur inte gjorts.

Detaljplanen motverkar inte kommunens, länets eller de nationella miljökvalitetsmålen och bedöms i övrigt vara förenlig med MB 3, 4 och 5 kap.

VAL AV PLANFÖRFARANDE OCH PLANPROCESSEN

Detaljplanen handläggs med *standardförfarande* i enlighet med PBL 5 kap. 6 §. Planförfarandet innebär att kommunen tar fram ett planförslag som sänds ut på samråd under 3 veckors tid. Den som vill lämna synpunkter på förslaget kan göra det under samrådsskedet. Synpunkter dokumenteras i en samrådsredogörelse som ligger till grund för en revidering av planförslaget. Därefter inleds ett minst 2 veckor långt granskningsskede som syftar till att visa det bearbetade planförslaget som kommunen har för avsikt att anta, och samtidigt ge berörda en sista möjlighet att lämna synpunkter. Slutligen prövas detaljplanen för antagande av Samhällsbyggnadsnämnden och vinner laga kraft tidigast 3 veckor efter att beslutet offentliggjorts, under förutsättning att beslutet inte överklagats/prövats.

Planen i korthet

Detaljplanen upprättas i enlighet med Plan- och bygglagen (2010:900), enligt beslut om förnyat uppdrag från samhällsbyggnadsnämnden 8 december 2020. Detaljplanen upprättas med standardförfarande.

Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra stadsmässig bebyggelse inom södra delar fastigheten Spoven 1 i centrala Karlskoga. Den stadsmässiga bebyggelsen innebär en möjlighet till en kombination av bostäder, kontor och centrumverksamheter. För att säkerställa dagvattenhantering skapas möjlighet till parkområde söder om Spoven 1 med intentionen att koppla samman de västra och östra delar inom Karlskoga centrum. Vidare säkerställs yta på ett effektivare sätt genom att koncentrera parkeringsyta närmast järnvägsvallen.

Sammanfattning

Planförslag

Avsikten är att detaljplanen ska vara en del i utvecklingen av det centrumtråk som innebär ett stråk med bostäder och samlade centrumverksamheter samt arbetsplatser från Alfred Nobels torg i väst, till skolgärdet i öst.

Planförslaget innebär att bebyggelse kan uppföras inom del av fastigheten Spoven 1 i de centrala delar av Karlskoga. Del av bebyggelsens bottenplan kan inom planområdet användas för centrumverksamheter. bebyggelse föreslås få en högsta nockhöjd om 25 meter, vilket motsvarande sju (7) våningar på bostadshusen och en nockhöjd på 4,5 meter på komplementbyggnaderna, motsvarande en (1) våning. Parkering föreslås anläggas inom kvartersmarken för bostäder.

Söder om fastigheten Spoven 1 planläggs för parkändamål i syfte att säkerställa dagvattenhantering och samtidigt skapa ytor för rekreation. För att säkerställa parkeringar skapas en bättre strukturerad areal för parkeringar i södra delen av planområdet som även möjliggör för dagvattenhantering.



Detaljplanen är en första del av Centrumstråket, en föreställning om hur två tydliga målpunkter för handel i Karlskoga stadskärna – Alfred Nobels torg/Kulan och Skolgärdet – ska kunna bindas samman för att skapa ett naturligt och attraktivt stråk för boende, publika verksamheter, arbetsplatser och handel. Målet är att skapa en större men ändå koncentrerad stadskärna som får tillräckligt stor attraktivitet för att vara långsiktigt konkurrenskraftig. I anslutning till Kv Spoven som är det första av de kvarter där helt ny bebyggelse och helt nya miljöer skapas och där även Loviselundsvägens nuvarande sträckning tas bort helt för att skapa den stadsmiljö som eftersträvas.

Planeringsförutsättningar

Bakgrund

Planområdet ligger i centrala Karlskoga, öster om Alfred Nobels torg där den huvudsakliga centrumverksamheten med butiker finns. I övrigt består närmsta bebyggelse främst av bostadshus.

Norra delen av planområdet bestod av låg- och mellanstadieskola fram till år 2011 då den avvecklades och revs. Skolan förhindrade expanderingsmöjligheterna av centrum mot öst. I avvaktan på ny detaljplan har en parkliknande yta skapats på området. I södra delen av planområdet har en större butiks och bostadskomplex varit belägen, mellan järnvägen och Loviselundsvägen men revs under 1970.-talet. Det har även funnits några mindre bostadshus på platsen. Marken i den södra delen utnyttjas idag som parkering. Planområdet avgränsas i norr och väst av trafikerade vägar i söder avgränsas planområdet av järnvägens banvall. Största delen av trafikbuller bedöms utgöras av den norra bilvägen.

Karlskoga kommun har sedan 2012 haft en positiv befolkningsutveckling. I dagsläget finns brist på bostäder i kommunen. Nyproduktionen av bostäder har med viss fördröjning kommit igång, men bedöms inte vara tillräcklig för att täcka den efterfrågan som finns och att möta intentionerna i projektet att Karlskoga ska vara 32 000 invånare år 2025.

Samhälle- och serviceförvaltningen i Karlskoga har på uppdrag av samhällsbyggnadsnämnden fått uppgiften att upprätta detaljplaner för centrumstråket i centrala Karlskoga. Del av Spoven 1 och parken är en del av utbyggnaden i programmet för centrumstråket som antogs av kommunfullmäktige 2012, och efter det har uppgraderat under 2020. Centrumstråkets program är en idé om hur de två tydliga målpunkter för handel i Karlskoga stadskärna – Torget/Kulan och Skolgärdet – ska kunna bindas samman för att skapa ett naturligt och attraktivt stråk för handel, publika verksamheter, arbetsplatser och bostäder. Bostadsmark bedöms vara en viktig katalysator för fortsatt utveckling av kvarteren mellan Alfred Nobels torg och Skolgärdet.

Planområdet

Planområdet ligger i centrala Karlskoga och avgränsas i fastigheten Spoven 1 i norr, Per Lagerhjelmsgatan i väst och i söder avgränsas planområdet vid banvallen. Planområdet omfattar ca 5500 m². Närområdet är idag bebyggt med centrumbebyggelse i upp till fyra våningar i väster och bostadsbebyggelse i form av friliggande mindre flerbostadshus i två till tre våningar i norr strax ovanför fastigheten Spoven 1. I närheten av planområdet i öst

ansluter kvarteret Trana och Vildgåsen som i framtiden är en fortsättning på intentionen för Centrumstråket.



Planområdet markerat med röd streckad linje

Markägarförhållanden

All mark inom planområdet ägs av Karlskoga kommun.

Markanvändning

Detaljplanen omfattar del av fastighet Bregården 2:31 samt del av fastighet Spoven 1. Planområdet har under största delen av 1900-talet, fram till 2011 varit skolområde med skolbyggnader och skolgård. Södra delar av planområdet har under lång tid utnyttjats som parkeringsyta.

Bebyggelse

Planområdet är obebyggt sedan 2011.

Stadsbild, centrum

Planområdet är beläget centralt och pekas ut som ett potentiellt centrumstråk genom Karlskoga, vilket beskrivs i det program för centrumstråk som antogs 2012 och uppdaterats under 2020. Den västligaste delen av programområdet utgörs av den historiska stadskärnan med torget. I den norra änden av torget finns f d stadshuset och i den södra änden det stora kommersiella Kulankomplexet. Väster om planområdet för detaljplaneförslaget ligger kvarteret Beckasinen som utgör den östligaste delen av den ursprungliga stadskärnan. Kvarteret är i princip färdigbyggt.

Öster om planområdet ligger kvarteren Tranan och Vildgåsen. Kvarteren innehåller bebyggelsefragment som växt fram under tidigare delen av 1900-talet och sedan sakta avvecklats de senaste 30 åren. Medan staden växte kraftigt och utvecklades fram till ca 1970 kom aldrig förändringen hit.

Ytterligare ett steg österut finns kvarteret Skolgärdet, vilket utgör den östligaste delen av programområdet för centrumstråket. Området som tidigare tillhört Boforskoncernen var ursprungligen bebyggt med 6 arbetarbostäder. Idag är arbetarbostäderna rivna och område är sedan 2009 bebyggt med ett handelshus på ca 8000 m². Det aktuella detaljplaneområdet är det första av de kvarter där helt ny bebyggelse och helt nya miljöer kan skapas för att utveckla centrumstråket enligt dess intentioner om hur de två tydliga målpunkter för handel i Karlskoga stadskärna – Torget/Kulan och Skolgärdet – ska kunna bindas samman för att skapa ett naturligt och attraktivt stråk för boende, besökare och verksamheter.

Grönområden och parker

Det närmsta grönområdet är den centralt belägna parken Ekmansdalen, ca 100 meter från planområdet. Boåsberget med Boåsparken är ett naturområde ca 600 meter nordöst om planområdet. Terrängen är väldigt kuperad med branta sluttningar och mycket storvuxna träd. På sluttningarna planterades i slutet på 1930-talet en bokskog, som med tiden har vuxit upp och är nu självföryngrad. Rävåsens naturreservat är beläget ca 500 meter från planområdet. Åsen är en rullstensås som använts som rekreationsområde sedan 1930-talet. Rävåsen är idag bevuxen av skog med ett nät av gång- och cykelvägar.

Inom planområdet planläggs det för ett mindre parkområde med allmän parkering. Intentionen med parken är att skapa möjlighet för gång- och cykel att färdas tryggt genom området. Här skapas även ytor för att hantera dagvatten på ett hållbart sätt.

Trafik

Planområdet nås med bil från Katrinedalsgatan, Per Lagerhjelmsgatan och från Norra Viaduktgatan i väster. Vid Katrinedalsgatan, norr om planområdet ligger en busshållplats som trafikeras av två stadsbusslinjer. Nuvarande Loviselundsvägen som idag passerar igenom planförslaget upphör. Vid Katrinedalsgatan, norr om planområdet ligger en busshållplats som trafikeras av två Stadsbusslinjer. Gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt mestadels runt planområdet genom separata gång- och cykelvägar.

Påverkan från omgivningen

Trafikens bullerpåverkan på planområdet i avseende för bostäder och verksamheter har utretts i planförslaget och redovisas under Konsekvenser.

Teknisk försörjning

Teknisk försörjning, el, vatten, fjärrvärme och kommunikation, är fullt utbyggt inom eller i anslutning till planområdet. Planområdet ingår i verksamhetsområdet för kommunalt vatten och avlopp.

Arkeologi

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar.

Geotekniska förhållanden

WSP Samhällsbyggnad har på uppdrag av Karlskoga kommun utfört en geoteknisk undersökning för området längs centrumstråket. Undersökningen har skett i syfte att klarlägga stabilitets- och sättningsförhållandena samt byggbarheten för den aktuella tomten.

Grunden består överst och till varierende djup av fyllning. Fyllningen har som regel 0.5 – 1 m tjocklek och består då av lera, silt och grusig sand. Den utfyllda jordens relativa fasthet är skiktvis låg. Inom läget för de gamla skolbyggnaderna har fyllningen större mäktighet (1 – 1,5 m) och sammansätts här av lera, grusig sand och byggnadsrester. Även längs undersökningsområdets östra gräns har fyllningen någon/några meters tjocklek och domineras av torrskorpelera. Under fyllningen följer siltig lera som genomgående genomsätts av tunna siltskikt. Leran är även skiktvis sandig. Till 4 – 4,5 m djup är leran fast-torrskorpefast och därunder halvfast. Den halvfasta leran har som regel ringa mäktighet (0.5 – 1m) men tjockleken ökar mot sydväst till 2 – 3 m (punkt 13 och 19). Leran vilar på en fast friktionsjord, sannolik morän. Trycksonden har i undersökningspunkterna stoppat mot fast jord 3 – 9 m under nuvarande markyta medan slagsonden trängt ned ytterligare 0.5 – 5 m.

SGU

Sveriges geologiska undersökning

LAGERORDNING FRÅN KARTDATA

Jordart, grundlager
Lera-silt

Jordart, underliggande lager
Isålvssediment

?

Bergart
Granit

Geologisk enhet:
Svekonorvegiska orogenen, Östra
segmentet, övre nivå,
intrusiv- och ytbergart,
stålvis metamorf, 1,84-1,77
miljarder år

SGUs Jorddjupsmodell uppskattar
jorddjupet till ungefär 10-20m

Koordinaten där du tryckte är 6576427,473130
(SWEREF99TM N.E)

Jordlager från Jordarter 1:25 000 - 1:100 000
Bergarter från Berggrund 1:50 000 - 1:250 000



SGU

Sveriges geologiska undersökning

LAGERORDNING FRÅN KARTDATA

Jordart, grundlager
Lera-silt

?

Bergart
Granit

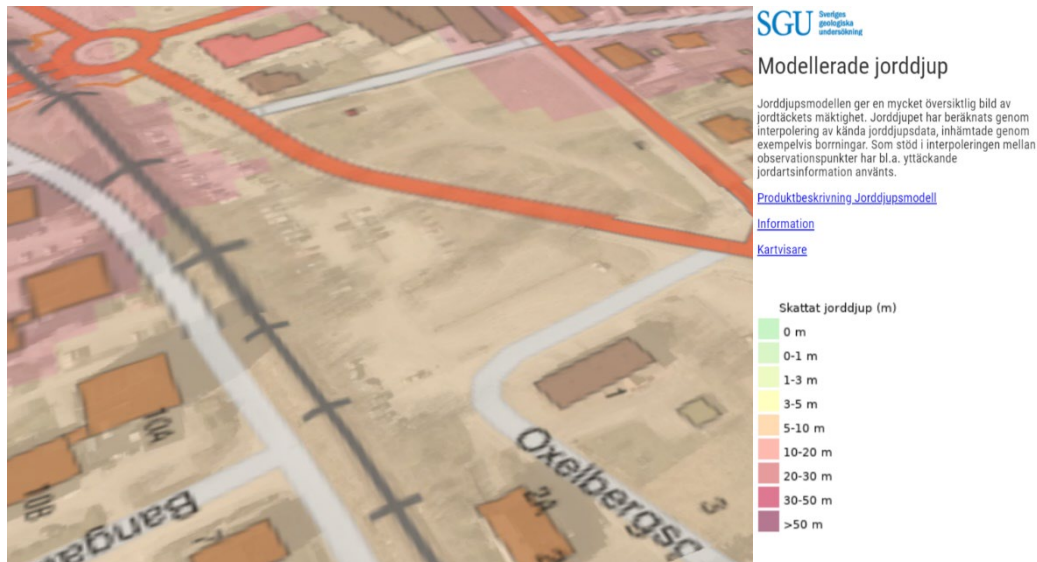
Geologisk enhet:
Svekonorvegiska orogenen, Östra
segmentet, övre nivå,
intrusiv- och ytbergart,
stålvis metamorf, 1,84-1,77
miljarder år

SGUs Jorddjupsmodell uppskattar
jorddjupet till ungefär 10-20m

Koordinaten där du tryckte är 6576453,473100
(SWEREF99TM N.E)

Jordlager från Jordarter 1:25 000 - 1:100 000
Bergarter från Berggrund 1:50 000 - 1:250 000

I nedborrade observationsrör har grundvattenytan avlästs på nivå +106.5 och +107.7 vilket innebär 2.5 – 2,6 m under omgivande markyta. Man bör räkna med att grundvattenytan tidvis sjunker under de avlästa nivåerna. Som lägst bedöms grundvattenytan ligga ungefär 3 meter under nuvarande markyta. Marken lutar måttligt mot söder men den förekommande leran är förhållandevis fast. Totalstabiliteten är betryggande och det föreligger ingen risk för skred. Fastighetsägare, byggherre eller exploatör ansvarar för en detaljerad geoteknisk undersökning inför byggande inom planområdet.



3D- illustration jorddjup och ras och skred.

Enligt SGI (Statens geotekniska institut) finns en mindre registrerad del inom planområdet där det finns förutsättningar för att skred, se bild. Kartläggningen är schematisk och baserad på lutning och höjdförhållanden. Risken utgörs av att all mark som lutar mer än 10% beräknas vara en risk för ras och skred. Riskområdet omfattar sydvästra delarna av planområdet i anslutning till banvallen. Planområdet består av mark som tidigare bedömts i äldre detaljplan (*Östra delen av trafikområde Södra länken m.m*) som är planlagd för motor- och järnvägstrafik, gång- och cykeltrafik samt underjordiska ledningar förutsättningarna för parkering anses lämplig. Utöver det föreligger ingen risk inom planområdet för ras och skred. Vidare bedöms att det inte finns någon risk för jordskred och raviner vid förslagen exploatering.

Service

Offentlig och kommersiell service

Planområdets lokalisering i centrala Karlskoga säkerställer att området har god tillgång till offentlig service inom närområdet.

Skola och förskola

Det finns tre förskolor nordöst om planområdet, på ett avstånd om ca 250 – 400 meter. Närmsta grundskola är belägen ca 600 meter väster om planområdet till fots, eller ca 1,2 km bilvägen.



Kommunala ställningstaganden

Översiktsplan

Karlskoga kommuns Översiktsplan (2011) anger att centrumnära boenden ska prioriteras i kommunen. Det anges även att förtätning av stadskärnan ska främjas och att redan befintlig bebyggelse ska få utvecklas och utformas utefter efterfrågan. Därutöver anges det att människor och olika funktioner ska beblandas i staden. Planförslaget går i linje med översiktsplanen.

Detaljplan

- Planområdet omfattas av *Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Karlskoga (centrum öster om Ekmansdalen)*, från år 1945. Området som upphävs omfattar mark som i gällande plan innefattar delar av mark för allmänt ändamål, allmän plats för gata, mark för bostäder och handel och hanterverksändamål. Planen är inaktuell. Aktnummer: 1883K-1127.
- Planområdet omfattas av *Östra delen av trafikområde Södra länken m.m.*, från år 1974. Planområdet omfattar mark som är planlagd för motor- och järnvägstrafik, gång- och cykeltrafik samt underjordiska ledningar. Aktnummer: 1883K-5327.
- Planområdet omfattas av *Torget och Viaduktgatan m.m.*, från 1943. Planområdet omfattar mark som är planlagd för Allmän plats: plantering, parkeringsplats o.dyl. Aktnummer: 1883K-893.
- Planområdet omfattas av *Beckasinen* från 1997. Planområdet omfattar mark som är planlagd för allmän plats GCM-Väg. Aktnummer: 1883-P97/5.

Bostadsförsörjningsprogram

I kommunens bostadsplaneringsprogram lyfts översiktsplanens riktlinjer gällande bostadsförsörjning och villabebyggelse, bland annat med fokus på förtätning i anslutning till redan befintlig infrastruktur. Karlskoga kommuns bostadsplaneringsprogram ska vara det värdedokument som ligger till grund för bedömning av bostadsfrågor i Karlskoga kommun. Här beskrivs värden som trygghet för gång- och cykel. Möjligheten för alla att nå all typ av service. Inbjuda till möten av människor man känner, på samma sätt som möten man aldrig tidigare träffat. Öppenhet för nya idéer ska göra Karlskoga till en attraktiv stad att leva, bo och arbeta i. Initiativ tas till nya bostadsområden i lägen där invånarna önskar bo.

VISION OCH MÅL

Vision och mål att nå 32 000 invånare (2019)

Kommunstyrelsen beslutade om ett mål som innebär att Karlskoga ska växa och bli minst 32 000 invånare år 2025. Med målet som utgångspunkt har ett antal prioriterade områden tagits fram som kan bidra till att målet nås. Kommunen behöver skapa mer kvalitet för mindre ekonomiska resurser. Att locka fler människor att flytta till Karlskoga innebär att fler bidrar till kommunens gemensamma resurser och att förutsättningar för ett levande Karlskoga med meningsfulla aktiviteter, nöjes- och handelsutbud som ökar livskvaliteten för alla invånare. Syftet med projektet är att fler människor ska uppleva Karlskoga som en attraktiv stad dit man vill flytta och leva sitt liv efter arbetstid.



Punkter som anges i visionen och målet som går i linje med planförslaget är:

- Ett attraktivt och levande centrum – I centrala Karlskoga bubblar det av liv och rörelse oavsett årstid, aktiviteter av olika karaktär avlöser varandra under året och attraherar människor att ta sig in till Karlskogas stadskärna. Centrums utformning och estetik är ytterligare en anledning att människor tar sig in till Karlskoga för att njuta av vackra och trivsamma miljöer.
- Nya attraktiva bostadsområden – Nya attraktiva bostadsområden utifrån ett helhetskoncept. Eftertraktade, attraktiva bostadsområden skapas med utgångspunkt i olika målgruppers önskemål som skapar livskvalitet och lustfyllda miljöer. Den smarta staden växer fram genom ekologiskt hållbara byggnationer och digitalisering som stödjer kraven på moderna bostäder.

PROGRAM FÖR CENTRUMSTRÅKET

Program för centrumstråket är en idé om hur de två tydliga målpunkter för handel i Karlskoga stadskärna – Alfred Nobels torg/Kulan och Skolgärdet – ska kunna bindas samman för att skapa ett naturligt och attraktivt stråk för handel, publika verksamheter, arbetsplatser och boende. Målet bör vara att åstadkomma en större men ändå koncentrerad stadskärna som får tillräckligt stor attraktivitet för att vara långsiktigt konkurrenskraftig. Avsikten är att skapa en trivsam och attraktiv miljö med tydlig stadskaraktär där såväl kommuninvånare som besökare gärna vistas, oavsett om det är för ett specifikt ärende eller bara för en stunds avkoppling. Ambitionen ska vara en varierad bebyggelse med i huvudsak butiker, restauranger, caféer och andra publika verksamheter funktioner i bottenplan och bostäder i plan 2 och uppåt men här ska även finnas arbetsplatser av olika slag. För att få ett levande centrum hela dygnet är dock en stor andel bostäder avgörande. Målsättningen är fortsatt att skapa en utvidgad men samtidigt koncentrerad stadskärna med tillräckligt stor attraktivitet för att vara långsiktigt konkurrenskraftig.

DETALJPLANER GÄLLANDE FASTIGHETSINDELNINGSBESTÄMMELSER

Det finns inga gällande fastighetsindelningsbestämmelser (FIB), tidigare tomtindelningar inom planområdet.

GÄLLANDE RÄTTIGHETER, SERVITUT & MARKRESERVAT

- Finns inga inom planområdet

Planförslag

Bebyggelse

Kv Spoven eller Katrinedalstomten som den kommer att kallas är det första av de kvarter inom centrumstråket som möjliggör för ny bebyggelse samt nya miljöer så som park och parkering. Ambitionen ska vara en varierad bebyggelse med god arkitektur med möjlighet att utnyttja bottenplan till verksamheter och bostäder i plan två och uppåt, men även med möjlighet för att arbetsplatser av olika slag ska kunna finnas här. Kontor är ett givet inslag men verksamhetstyp som genererar många besök och därmed bidrar till ett aktivt och myllrande folkliv. Planförslaget reglerar byggrätternas omfattning och maximal nockhöjd vilket ger utrymme för en variation i utformningen av tillkommande bebyggelse.

Loviselundsvägen nuvarande sträckning tas bort helt för att skapa rationellt byggbara ytor och park för att kunna skapa den stadsmiljö som eftersträvas. Målsättningen är att skapa en trivsamt och attraktiv miljö med tydlig stadskaraktär där såväl kommuninvånare som besökare gärna vistas, oavsett om det är för ett specifikt ärende eller bara för en stunds avkoppling.

I södra delar av planområdet möjliggörs en parkeringsyta som inrymmer totalt cirka 60 parkeringsplatser och tillgängliggörs via anslutande rondell. Resterande ytor inom planområdet möjliggör för parkytor med möjlighet för dagvattenhantering. Planförslaget stärker områdets roll som stadsmässigt centrum och här skapas även förutsättningar för en attraktiv boendeplats i anslutning parkmiljö.

Bostäder

Inom planområdet tillåts bostäder i en omfattning av 60 procent byggnadsarea av 2595 m² med en höjd av 25 meter vilket motsvarar cirka 7-8 våningar.

Verksamheter och handel

Centrumändamål medges i bottenplan inom de nya byggrätterna. Med användningen centrum avses all sådan verksamhet som bör ligga centralt eller på annat sätt vara lätt att nå för många människor. I centrumändamål ingår till exempel butiker, restauranger, kontor, gym, biograf, bibliotek, teatrar, museum, banker, apotek, hantverk och annan service. I användningen ingår även byggnader för religiösa ändamål, föreningslokaler, samlingslokaler, vuxenutbildning, hotell, vandrarhem och lättare former av vård och hälsovård som exempelvis vårdcentral.

Uteplats

Alla lägenheter kan tillgodoräkna sig balkongen som uteplats. För de lägenheter där detta enligt bullerutredningen inte är möjligt kan balkonger kompletteras med en gemensam uteplats på gården. En tredje möjlighet till gemensam uteplats är i form av takterrasser med vad som krävs för att klara riktvärdena för trafikbuller har inte utretts för detta alternativ.



Park

En del av planområdet möjliggör för Park som i sin bestämmelseform möjliggör för att skapa utrymme för öppen dagvattenhanteringen, utrymmen för cykel- och promenadstråk samt utrymmen för lek och rekreation. Sammanhanget skapar ny struktur som återknyter stadens centrala delar.

Trafik

Utvecklingen av centrumstråket medför behov av anpassning av trafiknätet i området. I norr länkas Katrinedalsgatan och Loviselundsvägen samman för att skapa en sammanhållen bilväg längs med hela centrumstråket. Loviselundsvägen söder om Spoven 1 tas bort.

För att skapa ett tryggt kommunikationsstråk genom centrum planläggs Per Lagerhjelmsgatan i planområdets västra del som GATA detta skapar en flexibel detaljplan. Gators trafikfunktion, tillgängligt gaturum och den omgivande bebyggelsens användning, bostäder, centrum, park är förutsättningar för hur trafik bör regleras på gator. Dessa trafikregleringar är inte lämpliga att göra i en detaljplan utan regleras istället företrädesvis genom lokala trafikföreskrifter. Det kan handla om särskilda åtgärder för hastighetsdämpning, begränsning av trafikslag (bil-, gång-, cykel-, kollektivtrafik med flera) eller tidsbegränsning av trafik. Krav på trafiksäkerhet, trygghet, god stadsbild samt minimering av avgaser och bullerstörningar kan även tillgodoses genom lokala trafikföreskrifter. Fördelen med att lämna så mycket som möjligt av trafikregleringen till de lokala trafikföreskrifterna är att detaljplanen inte behöver ändras när trafiksituationen förändras och åtgärder behöver vidtas på gatan. Trafikföreskrifter är generellt sett enklare att ändra än detaljplaner. Det är därav lämpligt att använda generella planbestämmelser och när behovet finns kan en planerad trafiksituation beskrivas i planbeskrivningens genomförandedel. En flexibel detaljplan gynnar kommunen samt skapar hållbara förutsättningar.

Kollektivtrafik

Vid Katrinedalsgatan, direkt norr om planområdet ligger en busshållplats som trafikeras av två stadsbusslinjer. Läget på busshållplatsen kommer förmodligen att justeras.

Parkering

Parkering för de tillkommande bostäderna förläggs i gemensamsytor inom fastigheten samt i underjordsgarage i södra delar av Spoven 1. Besöksparkering till centrumverksamheterna sker i första hand på gemensamsytor och parkeringsområdet i södra delar av planområdet där det möjliggörs för cirka 50-60 parkeringsplatser. Längs med Per Lagerhjelmsgatan finns möjlighet att anlägga kantstensparkering.

Transport och leverans

Varuleveranser till centrumverksamheterna avses i huvudsak ske via Per Lagerhjelmsgatan.

Teknisk försörjning

Fjärrvärme, optokabel och övrig teknisk infrastruktur är framdragen i området och ny bebyggelse kan anslutas.

Karlskoga kommun är huvudman för det allmänna vatten-, avlopps- och dagvattennätet. Drift och skötsel ansvarar det kommunala bolaget Karlskoga Energi och Miljö AB för.

Dagvattenhanteringen avses ske genom åtgärder inom parkområdet innan anslutning till det kommunala dagvattennätet. Lokalt omhändertagande/fördröjning av dagvatten kan skapas genom lösningar som ej regleras i detaljplanen. En dagvattenutredning finns även tillgänglig för delar av centrumstråket den beskriver flera olika åtgärder som kan lösa dagvattenhanteringen inte bara inom planområdet men även för andra etapper inom området. En systemlösning kan vara att anlägga dike/damm i parkområdet men även i anslutning till södra delar av parkeringsområdet detta ger en systemlösning som anses robust och ger erforderlig rening samt fördröjning. Om exploatering sker fullt ut inom hela fastigheten Spoven 1 anses en erforderlig fördröjningsvolym vid ett 5-, 20- och 100-årsregn en utjämningskapacitet på 25, 56 och 132 m³. En generell rekommendation är att anlägga åtgärder för ökad dagvattenrening samt utjämning av ökade dagvattenflöden i urbana områden där möjlighet finns att kombinera andra åtgärder med dagvattenhantering till exempel i större grönytor och planteringar.

Avfallshantering

Avfallshantering föreslås inom kvartersmark att ske i gemensamma utrymmen antingen i fristående miljöhus eller i huvudbyggnaderna. Strax utanför planområde i sydöstra delar finns en återvinningsstation som används för insamling av förpackningar och tidningar. Dess placering är dock inte optimal och det borde ges möjlighet närmare handel att placera en ny station. Om detta inte är möjligt bör en ny placering utredas.

Fastighetsindelning och administrativa bestämmelser

Fastighetsindelning

Detaljplanen möjliggör för fastighetsindelning för skilda byggrätter. Fastighetsreglering inom kvartersmark kan krävas för ett genomförande av planen. Reglering av mark för allmän plats krävs för att säkerställa ytorna för gatumark i enlighet med nytt trafikförslag, eftersom gränser för gatumarken inte stämmer överens med gällande fastighetsgränser i området.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag detaljplanen får laga kraft.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark. Lantmäterimyndigheten verkställer de fastighetsrättsliga genomförandefrågorna efter ansökan. Det tekniska genomförandet av allmänna anläggningar ombesörjes av Karlskoga Energi och Miljö AB. Exploatören svarar för och bekostar iordningsställande av kvartersmark och därmed sammanhängande utredningar, undersökningar samt eventuella åtgärder och tillstånd m.m. Exploatören ansvarar för arbete, skötsel och övrig förvaltning inom kvartersmark. Exploatören ansvarar för åtgärder inom kvartersmark på den egna fastigheten, förvärv av fastighetsmark samt fastighetsbildning, anslutningsavgifter för VA, el, tele etc. och andra avgifter såsom bygglovsansökan, nybyggnadskarta etc. Lägen på underjordiska ledningar ska alltid



kontrolleras före markarbeten eller byggnation påbörjas av den som avser inleda åtgärden. Övriga skyldigheter eller åtaganden framgår av marköverlåtelseavtal-/markanvisningsavtal.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande ger möjlighet till att utveckla området till en ny stadsdel innehållande bostäder samt lokaler för handel, kontor och rekreation. Denna stadsmässiga struktur möjliggör ett första steg mot sammanhängande kvarter, tydliga stadsrum. Möjligheten för bostäder och verksamheter indikerar intentionen med möjlighet att halvprivata gårdar mot parken och dess grönska. Genom parken leder gångvägar som kopplar samman kvarteren med varandra och länkar området vidare med angränsande gator och gång- och cykelvägar. I nuvarande planförslag möjliggörs parkområde och parkering. Intentionen med parkens miljö är att på liknande sätt som staden rymmer en mångfald av människor bör parken innehålla en mångfald av funktioner.

Identitet

Planförslaget öppnar upp området, vilket gör det naturligare för fler att röra sig här och vara delaktiga i att skapa områdets identitet. Platsbildningen i området kan med rätt förutsättningar utveckla de estetiska värdena.

Vardagsliv

Utvecklingen av Karlskoga centrum är i fokus för hela projektet. De befintliga huvudfunktionerna som parkering och allmänna ytor gör området till en destination som används i vardagen. Detaljplanen möjliggör en för allmänheten att vistas och röra sig. Det frambringar en variation av målpunkter under dygnet, större flöden av människor och med fler bostäder inom och utanför planområdet ökar uppsikt över området. Därmed skapas bättre förutsättningar för trygghet kvälls- och nattetid. I anslutning finns goda kommunikationer för olika trafikslag. Det finns större matbutiker på bekvämt gångavstånd från planområdet. Grönområde i områdets centrala del skapar möjlighet för vidareutveckling. Möjlighet finns att komplettera detta med utomhusaktiviteter för både ungdomar och äldre. Planförslaget öppnar upp området, vilket gör det naturligare för fler att röra sig här. Flera funktioner samlas därför kring en tydlig offentlig plats och skapar en mötesplats som bjuder in till användning. Förslaget skapar även förutsättningar för ett mer levande gatuliv och därmed fler möten. De nya gång- och cykelvägarna gör det lättare att nå målpunkter inom och utanför planområdet till fots eller cykel, samt att det blir lättare att orientera sig genom kvarteret. Den föreslagna bostadsbebyggelsen kan vid behov skapa en tydlig uppdelning mellan allmän plats och privat, samtidigt som det bidrar till en öppen och orienterbar struktur.

Nollalternativ

Upprättas inte förslag till detaljplanen kommer fastigheten Spoven 1 fortsättningsvis omfattas av begränsade utvecklingsmöjligheter till följd av den nu gällande detaljplan. Det finns ett stort och angeläget behov av bostäder i Karlskoga och planområdet är även en

avgörande del i utvecklingen av centrumstråket genom Karlskoga. Förslaget möjliggör även för förutsättningar att tryggt transportera sig bilfritt genom delar av centrala Karlskoga något som uteblir om detaljplanen inte genomförs.

Bedömning av miljöpåverkan

Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer, med vägledning av förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar, att planens genomförande inte kan antas medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 4 kap 34 § plan- och bygglagen respektive 6 kap 11 § miljöbalken. En miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behöver därmed inte genomföras. Konsekvenserna av planförslaget utreds och beskrivs i denna konsekvensbeskrivning.

Påverkan på riksintressen

RIKSINTRESSE

Inom Karlskoga kommun ligger riksintresseområdet för totalförsvaret, riksintresse på land. Kommunen berörs även om tre (3) påverkansområden kopplat till totalförsvarets militära del. Ändringsområdet berörs av ett (1) av dessa påverkansområden, område med särskilt behov av hindersfrihet.

Vid planärenden som rör höga objekt (20 meter utanför sammanhållen bebyggelse samt objekt högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse) ska remitteras till Försvarsmakten. Det nu aktuella planområdet bedöms inte påverka riksintresset för Villingsbergs skjutfält.



Svart linje; riksintresse på land, **Grönstreckad yta;** Område särskilt behov av hinderfrihet, **Rosafärgad yta;** Påverkansområde för buller eller annan risk, **Lilafärgad yta;** Påverkansområde övrigt.

Miljö, hälsa och säkerhet

Buller

Då planområdet ligger i anslutning till vägtrafik har en trafikbullerutredning för att beräkna vilka trafikbullernivåer som kan förväntas att uppträda inom planområdet i framtiden utförts av Soundcon AB och internt genom Trivector Buller Väg II ver. 1.3.1. och utförts enligt den nordiska beräkningsmodellen för vägtrafik (Naturvårdsverkets rapport 4653).

Regeringen har beslutat om en förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader, SFS 2015:216 som utfärdades 9:e april 2015 och gäller planärenden startade efter 1:a januari 2015. En ändring av förordningen (2017:359) som trädde i kraft 2017-07-01 har sedan införts. Förordningen innehåller riktvärden för trafikbuller vid bostadsbyggnader och ska tillämpas både vid bedömningar enligt plan- och bygglagen samt enligt miljöbalken, se tabell nedan:

Riktvärdena berör endast ljudnivåer utomhus och påverkar inte det befintliga



regelverket gällande ljudnivåer inomhus. Vid beräkning av bullervärden vid en bostadsbyggnad ska hänsyn tas till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen.

Riktvärden för bostäder enligt förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader SFS 2017:359 om trafikbuller vid bostadsbyggnader anges följande avseende buller från spårtrafik och vägar:

Buller från spårtrafik och vägar		Högsta trafikbullernivå, dBA (frifältsvärde)
Utomhus	Ekvivalent ljudnivå	Maximal ljudnivå
Vid en bostadsbyggnads fasad	60 ^{a)}	-
Vid bostad om högst 35 kvadratmeter	65	-
Vid en uteplats (om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden)	50	70 ^{b)}
a) Om den angivna ljudnivån ändå överskrids bör: 1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och 2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden. b) Om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå som anges i 3 § första stycket 2 ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.		

Boverkets Promemoria daterad 2016-06-01 anges att en balkong eller uteplats som inte uppfyller riktvärden på ljudnivåer kan utgöra ett komplement.

Det nya området kommer få en förändrad gatustruktur och trafikfördelning där bla Loviselundsgatan försvinner. Området kommer främst påverkas av ljudnivåer från Katrinedalsgatan samt Per Lagerhjelmmsgatan. I utredningen har hänsyn även tagits till trafiken på E18 som passerar längre söderut.

För vägtrafiken har utredningen utgått från trafikuppgifter som erhållits av Karlskoga kommun samt Trafikverket. Trafiken avser en framtidsprognos och för E18 har senaste trafikmätning räknats upp till en framtidsprognos år 2040. I framtidsprognosen har trafikflödena räknats upp med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal (EVA) för regionen.

Följande trafikuppgifter ligger till grund för beräkningarna.

Katrinedalsgatan utgår från en uppräknings till 6000 ÅDT (Bullerutredning), andel tung trafik 5%.

Per Lagerhjelmmsgatan utgår från en uppräknings till 5000 ÅDT (Bullerutredning), andel tung trafik 0%.

E18 utgår från en uppräknings till 14 000 – 18 000 ÅDT (NVDB), andel tung trafik 14–18%



Resultaten av bullerutredningen visar att ljudnivåerna påverkar mest området närmast Kristinedalsgatan där de ekvivalenta ljudnivåerna uppgår till som högst 65 dBA vid en uppräknings för 2040 till 6000 ÅDT (Bullerutredning Soundcon 2020-12-23). Nuvarande planområde påverkas inte i den utsträckningen från buller från Katrinedalsgatan.

Förordningen innehåller även riktvärden för uteplatser där den ekvivalenta ljudnivån ej ska överstiga 50 dBA och den maximala ljudnivån 70 dBA. De bostäder som inte uppfyller detta i direkt anslutning till den egna bostaden bör kunna erbjudas gemensamma uteplatser inom området. För att klara riktvärdena kan lokala åtgärder med bullerskärmar angöras för att säkerställa riktvärden för uteplats.

Nedan följer en bullerberäkning från källan för trafikbuller till planområdet från Per Lagerhjelmsgatan och E18. Beräkningen har utförts enligt den nordiska beräkningsmodellen för vägtrafik (Naturvårdsverkets rapport 4653) med beräkningsprogrammet Trivector Buller Väg II ver. 1.3.1. Beräkningarna är beräknad i rak linje utan topografiska hinder samt med en mjuk marktyp.

Enligt beräkningen, som gjorts med hjälp av Trafikverkets Trafikalstringsverktyg, anses trafikmängden till 5000 ÅDT på Per Lagerhjelmsgatan om planområdet bebyggs maximalt med det antalet bostäder som planförslaget föreslår, d.v.s. ca 42 lgh eller 14000 BTA och är baserad på en framräknad siffra för 2040.

Per Lagerhjelmsgatan – 2040

Antal fordon/dygn: 5000

Andel tung trafik: 0 %

Medelhastighet (skyltad hastighet): 30 km/h

Vägbredd köryta: 6,6 meter

Mottagaravstånd: 7,5 meter

Beräkningen från Per Lagerhjelmsgatans mitt visar värden på 60 dba ekvivalent ljudnivå och 75 dBA maximal ljudnivå för det område som närmst provas för bostadsändamål, 7,5 meter från vägområdets mitt. Bullerberäkningen visar att riktlinjerna för bostadsbyggnadens närmsta fasad inte överskrider. Dock ställer det krav att det skapas tillgång till uteplats mot en ljuddämpande sida.

E18 – 2040

Antal fordon/dygn: 18000

Andel tung trafik: 18 %

Medelhastighet (skyltad hastighet): 60 km/h

Vägbredd köryta: 9 meter

Mottagaravstånd: 161 meter

Beräkningen från E18's mitt visar värden på 59 dba ekvivalent ljudnivå och 62 dBA maximal ljudnivå för det område som närmst provas för bostadsändamål, 161 meter från vägområdets mitt. Bullerberäkningen visar att riktlinjerna för bostadsbyggnadens närmsta fasad inte överskrider. Dock ställer det krav att det skapas tillgång till uteplats mot en ljuddämpande sida.

Katrinedalsgatan – 2040

Antal fordon/dygn: 6000

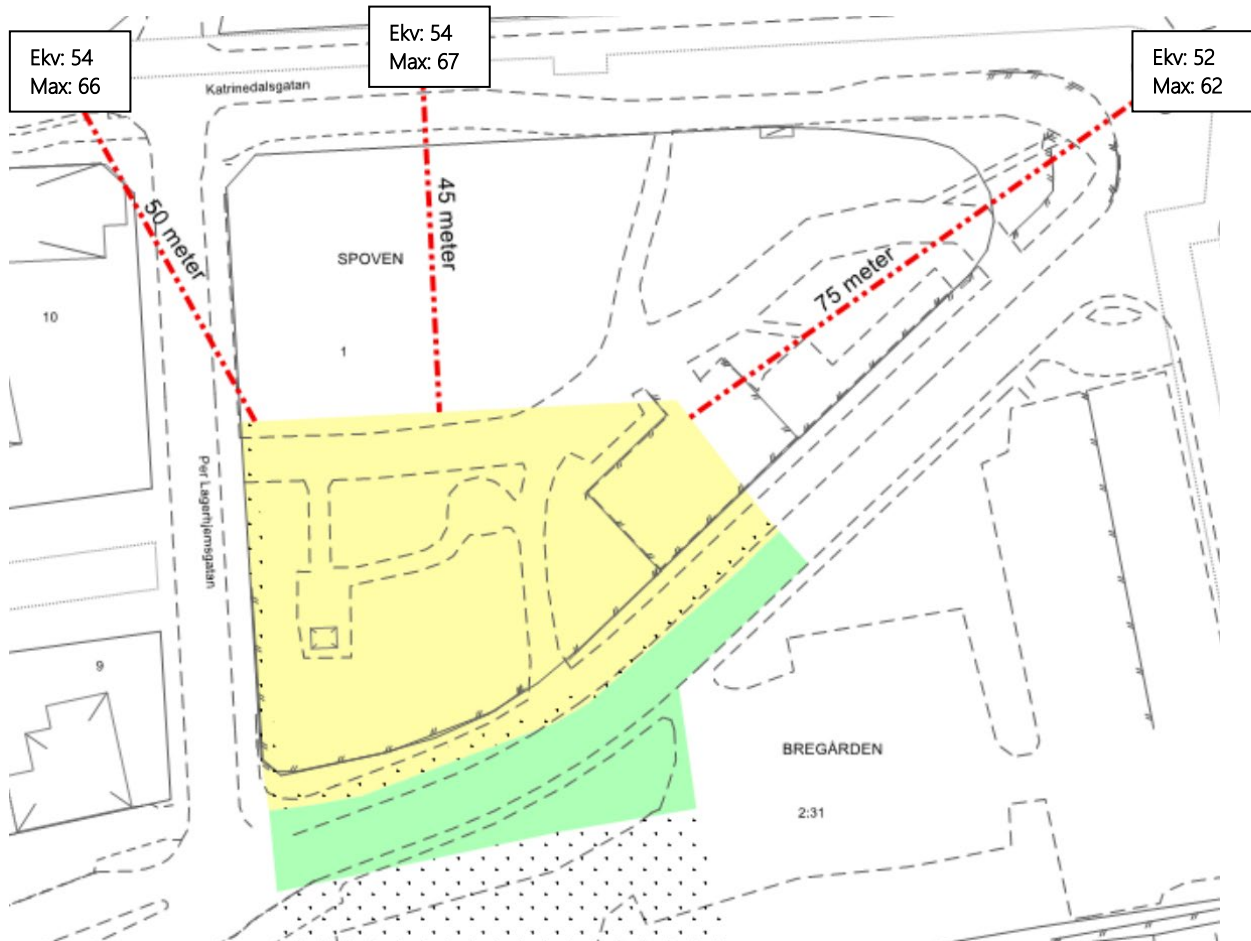
Andel tung trafik: 5 %

Medelhastighet (skyltad hastighet): 30 km/h

Vägbredd köryta: 7 meter

Mottagaravstånd: Har gjorts vid tre punkter se bild nedan.

För att säkerställa buller även om föreslagen exploatering från Bullerutredningen inte blir gjord i nästkommande detaljplan har även liknande bullerberäkningar från Katrinedalstomten gjorts för att påvisa förutsättningarna för bostäder inom södra Spoven.



I situationer där planerad bostadsbebyggelse inte klarar de grundläggande nivåerna som anges i förordningen (2015:216) om trafikbuller eller i Boverkets allmänna råd om industribuller (BFS 2020:2) kan kommunen använda planbestämmelser om lägenhetsutformning. I detta fall handlar det om tillgång till balkong/uteplats mot ljuddämpad sida.

Planen regleras med följande planbestämmelser angående buller.

- Varje bostad ska ha tillgång till minst en uteplats mot ljuddämpad sida.

Planbestämmelsens definition av ljuddämpad sida hänvisas till de riktvärden som anges för uteplats i förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Det innebär att varje bostad ska ha tillgång till minst en uteplats där 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids vid uteplatsen. Den maximala ljudnivån får inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00

och 22.00. Ett alternativ är att förse de enskilda uteplatserna/balkongerna med bullerdämpande åtgärder som täta räcken, fronter och akustikplattor eventuellt i kombination med att ett bullerskydd uppförs inom kvartersmarken.

Luftkvalitet

Med bakgrund i nuvarande läge och med hänsyn till den nya bebyggelsens omfattning bedöms inte att planförslaget medför en betydande försämring av luftkvaliteten eller att luftkvalitetsnormerna i området överskrids.

Markföroreningar

Structor Miljöteknik AB har på uppdrag av exploatör utfört en översiktlig miljöteknisk undersökning inom fastigheten Spoven 1 samt del av fastigheten Bregården 2:31.

Uppdragets syfte är att:

- Utreda om fastigheten är påverkad av historisk verksamhet i närområdet samt om marken är påverkad av eventuell utfyllnad.
- Översiktligt bedöma föroreningssituationen i yt- och djupled avseende jord.
- Bedöma om grundvatten inom undersökningsområdet är förorenat av klorerade alifater.
- Lämna rekommendationer om områdets lämplighet utifrån planerad markanvändning bostadsmark.



Aktuella undersökningsområden markerade med rött. Potentiellt förorenade objekt som har identifierats i Länsstyrelsens informationskarta (Västra Götaland) markerade med (E). Sanerade objekt ned till MKM är markerade med MKM.

Inom kvarteret Spoven har skolverksamhet bedrivits i form av realskola, Inom fastigheten Spoven 1 har skolverksamhet bedrivits mellan åren 1906–2011. Skolan revs år 2011 och inga ytterligare byggnader har uppförts. Idag utgörs området inom Spoven 1 av öppna ytor.

Innan skolverksamheten startade finns uppgifter om att området användes för odling (SWECO, 2017).

Markytorna inom aktuell del av fastigheten Bregården 2:31 användes sedan 1980-talet till parkering. Tidigare har ett större butiks- och bostadskomplex varit belägen mellan järnvägen och Loviselundsvägen men revs under 1970-talet. Även några mindre bostadshus har funnits på platsen (SWECO, 2017).

Enligt Länsstyrelsens informationskarta för Örebro län finns ett antal potentiella förorenade områden runt undersökningsområdet. (Länsstyrelsen, 2021). Inga potentiellt förorenade objekt har dock påträffats inom aktuellt undersökningsområde.

I öster har fyra objekt identifierats som härleds till drivmedelshantering, bilvårdsanläggning samt verksamhetsindustri utan halogenerade lösningsmedel, enligt Länsstyrelsens bedömning (SWECO, 2017).

Det identifierades två sanerade objekt i öster där marksanering genomförts för att uppnå Naturvårdsverkets generella riktvärden för Mindre Känslig Markanvändning (MKM), inom respektive fastighet. Norr om de aktuella undersökningsområdena har två objekt identifierats som grafisk industri. I nordväst har en kemptvätt varit belägen som nu är avvecklad. I väster återfinns ett tidigare garveri.

Det finns inga utredningar utförda inom de identifierade objekten och de har inte fått någon klassificering utifrån MIFO. Det är oklart i vilken omfattning det har bedrivits verksamheter inom de olika fastigheterna, då objekten enligt Länsstyrelsen enbart är identifierade och ytterligare information saknas.

Provtagning har utförts i enlighet med föreslaget provtagningsprogram (Structor, 2021) inom fastigheten Spoven 1 samt del av fastigheten Bregården 2:31. Markprovtagning genomfördes 2021-06-14. Provtagningsprogrammet har godkänts av Miljökontoret via e-post (Miljökontoret, 2021-06-11). Provpunkterna har placerats ut i ett systematiskt slumpmässigt mönster, jämnt fördelade för att täcka in aktuell yta samt med hänsyn till ledningar i mark. Provtagning utfördes enligt svenska geotekniska föreningens fälthandbok (SGF, 2013).

Generellt förekommer fyllning inom fastigheterna ned till ett djup av 0–0,5 meter och underlagras av torrskorpelera. Genomförda laboratorieanalyser visar på låga halter av de analyserade parametrarna i mark och grundvatten relativt riktvärdena. I ett jordprov (SM21:1) inom fastigheten Spoven 1, påträffas dock halter av zink (370 mg/kg) överskridande KM (250 mg/kg) i djupnivån 0–0,5 meter.

Enligt tidigare geoundersökning ges indikationer på att markytan och bergöverytan generellt lutar från nordöst till sydväst inom undersökningsområdet. Utifrån rådande geohydrologiska förhållanden samt uppmätta halter av analyserade parametrar i mark och grundvatten, bedöms det inte finnas miljö- och hälsorisker som hindrar användningen av området för bostadsändamål eller centrumverksamhet, förknippade med att föroreningar från den tidigare kemptvätten skulle ha spridits till planområdet.

Vid detaljplaneläggning har länsstyrelsen tillsyn för de statliga intressena som benämns som ingripandegrunder. I frågan om riskerna med markföroreningar inom detaljplanen

formuleras ingripandegrunden enligt följande: om bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet, eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Då riktvärdet för zink är kopplat till skydd av markmiljön, bedöms inte bebyggelse i enlighet med detaljplanen bli olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

I en detaljplan får kommunen, genom planbestämmelse, reglera att lov eller startbesked för en åtgärd som innebär en väsentlig ändring av markens användning endast får ges under förutsättning att markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att en markförorening har avhjälpats eller en skydds- eller säkerhetsåtgärd har vidtagits på tomten. Markens lämplighet för bebyggande i enlighet med detaljplanen bedöms inte påverkas av förekomsten av zink inom planområdet. Planbestämmelse om avhjälpande av markförorening bedöms därför inte som relevant i aktuellt planförslag.

Vid byggnation i enlighet med detaljplaneförslaget kommer marken att schaktas ur till ett djup som överstiger djupet där zinkföroreningen påträffades. Genomförandet avhjälpas på så sätt markföroreningen.

Markradon

Planområdet är beläget inom lågriskområde för markradon. Det kan möjligen behövas någon form av radonskyddat byggande vid nybyggnation. Bedömningen är beroende av vilken typ av ventilation som planeras för i den nya bebyggelsen. Frågan bevakas normalt sett vid startbesked.

Vattenkvalitet

De miljökvalitetsnormer, MKN, som finns gäller luftföroreningar, buller, påverkan på särskilda fisk- och musselvatten, grundvatten och ytvatten. Miljökvalitetsnormer är bestämmelser om lägsta godtagbara miljökvalitet avseende luft, buller och i våra vattenförekomster. Normerna anger nivåer för störningar i miljön eller föroreningsnivåer. Det finns både gränsvärdesnormer och riktvärdesnormer.

Det ligger en grundvattenförekomst strax väster om aktuellt detaljplaneområde, Lokaåsen i Karlskoga-Hållsjöområdet (SE659154-142612) som är 15 m². Lokaåsen ingår i huvudavrinningsområdet Göta älv (SE108000) och distrikt 5, Västerhavet. Grundvattenförekomsten är en sand- och grusförekomst och utgör en porakvifer. Enligt VISS (2021) finns det utmärkta eller ovanligt goda uttagsmöjligheter i den bästa delen av grundvattenmagasinet, av storleksordningen 25–125 l/s (ca 2 000–10 000 m³/d). Den geografiska avgränsningen av grundvattenförekomsten baseras på lokala jordarts- och/eller hydrogeologiska kartor och bedöms vara tillförlitlig. (VISS, 2021.)

Det finns fastställda miljökvalitetsnormer, MKN, för Lokaåsen, med statusklassning gällande kemisk och kvantitativ status. Vatten har analyserats utifrån en provtagning i en brunn år 2017, utförd inom den regionala miljöövervakningen. Grundvattenförekomsten bedöms utifrån denna ha god kemisk status, men åsen är påverkad av mänskliga aktiviteter i form av förorenade områden, transport och infrastruktur. Denna mänskliga påverkan kan innebära att Lokaåsens vattenkvalitet är otillfredsställande och tillförlitligheten för statusklassningen god status bedöms i VISS som låg (VISS, 2021).

Lokaåsens kvantitativa status bedöms vara god, men det saknas undersökningar av grundvattnets kvantitet. Inom förekomsten finns en kommunal dricksvattentäkt, där det även sker infiltration av ytvatten. Bedömning är gjord i VISS att det råder balans mellan grundvattenbildning och grundvattenuttag. Tillförlitligheten på klassning är medel eftersom den är utförd utan dataunderlag. (VISS, 2021.)

Detaljplaneområdet ligger inte beläget inom grundvattenförekomsten, men tillräckligt nära för att kunna ha en påverkan på denna eftersom planområdet kan ligga inom åsens tillrinningsområde. När det gäller den kemiska statusen är Lokaåsen redan påverkad av förorenade områden i och med att det inom dess utbredningsområde finns nedlagda verksamheter i form av två kemtvättar, två brandövningsplatser, en deponi och en verkstad med lösningsmedel.

Detaljplanen kommer att möjliggöra bostadsbebyggelse och ingen förorenande industri eller annan verksamhet vilket bedöms vara positivt för åsen. Planen kommer dock att omfatta parkeringsytor, vilket innebär att det är av betydelse för åsen hur vattnet från dessa hanteras.

Ytan för planen har tidigare delvis varit hårdgjord och det är en relativt liten yta som genom den nya planen kommer att hårdgöras, i förhållande till grundvattenförekomstens totala storlek. I och med detta bedöms inte detaljplanen påverka grundvattenförekomstens kvantitativa status på ett negativt sätt.

Sammanfattningsvis bedöms planen inte motverka uppfyllandet av MKN för Lokaåsen, under förutsättning att dagvattenhanteringen utformas så att dagvattnet från parkeringsytorna inte kan infiltrera ned i åsens tillrinningsområde.

En dagvattenutredning har tagits fram för att få en tydligare åtgärdsplan för ytvatten och rening av dagvatten. Planerad bebyggelse av del fastigheten spoven 1 bedöms inte leda till en försämring av kvalitetsfaktorer eller försvåra möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna för ytvatten om föreslagna dagvattenåtgärder genomförs.

Detaljplanen möjliggör för dagvattenhantering. Detta för att dels uppnå en god reningsgrad, men också för att förstärka det estetiska intrycket i parkområdet (Dagvattenutredning).

Vid beräkning av fördröjnings- och reningsvolymerna ska reducerad area användas. Reducerad area avser den yta som bidrar till dagvattenavrinningen och beräknas genom att multiplicera arean med avrinningskoefficienten. Den hårdgjorda ytans utbredning och egenskaper påverkar således fördröjningsbehovet. Genom aktiva materialval kan således erforderlig fördröjningsvolym minska. Kravet gäller både kvartersmark och allmän platsmark samt oavsett om exploateringen sker på jungfrulig eller tidigare hårdgjord mark. Kravet ställs i samband med detaljplanarbetet och följs upp i marköverlåtelseavtal samt vid bygglov. Kravet tydliggör principen bakom hållbar dagvattenhantering och fungerar som åtgärd för att möta miljökvalitetsnormerna för vatten. Platsspecifika förutsättningar som t.ex. kapaciteten i dagvattensystemet nedströms kan leda till både ökade och minskade krav på fördröjning. Tillämpning av kravet ska alltid utgå från platsspecifika förutsättningar och undantag kan ges då åtgärder inte anses hållbara ur ett miljömässigt- och ekonomiskt perspektiv.

Reningseffekten i dagvattenhanteringen är lite varierande beroende på utformning och lokala omständigheter, främst med tanke på sedimentation. Avskiljning av suspenderat material (partiklar) är ca 65–90 %. Om dammen kompletteras med en vegetationszon avskiljs därmed även ofta fosfor och tungmetaller väl. Om en lång och smal dagvattenhantering anläggs och inlopp och utlopp placeras en bit ifrån varandra, uppnås bättre hydraulik samt rening. Den är även mer lättskött.

Önskas längre fördröjning och ökad rening går det att strypa utloppet ytterligare så att uppehållstiden i dammen blir längre. Dock kan då dammen behöva en större volym eftersom vattnet måste uppehålla sig en längre tid där.

Ytor i detaljplanen säkerställer även hantering av dagvatten för vidare planläggning inom Centrumstråket.

Översvämningsrisk

Sweco Environment AB har tagit fram en översiktlig skyfallsstudie inom Karlskoga centralort, som en del av Karlskoga kommuns klimatanpassningsarbete.

En dynamisk ytavrinningsberäkning har genomförts för kartläggning av riskområden inom Karlskoga tätort. Själva modelleringsarbetet har bestått av att med en dynamisk ytavrinningsmodellering kartlägga riskutsatta områden vid nederbörd med 100-års återkomsttid.

Modelleringen har bestått i att beräkna flödet på markytan och resulterande vattendjup, flödesvägar och flödes hastigheter utifrån rådande terräng. Dvs. en utredningsmetodik som beskriver bedömd översvämningsfara där faran utifrån både vattendjup och vattenhastighet kombineras. Det scenario som studerats är ett klimatanpassat 100-årsregn. Med klimatanpassat regn menas att en klimatfaktor har tillämpats. Klimatfaktorn 1, 25 har använts, vilket har hämtats från SMHI, rapporten *"Sveriges framtida klimat, Klimatologi Nr 14, 2015"* samt från *"MSB, publikation 1121 – augusti 2017, "Vägledning för skyfallskartering – Tips för genomförande och exempel på användning"*. Detta scenario är det som bland annat förespråkas av MSB vid studie av skyfall.

Skyfallsstudien visar att markanvändningen för bostäder inom planområdet inte ligger inom riskområde för översvämnning. I södra delar av planområdet möjliggörs för en dagvattenhantering inom parkområdet. En dagvattenutredning har tagits fram för att säkerställa översvämnning. (Finns som bilaga)



Bilder över planområdet, skyfallsstudien

Dagvattenutredningen bedömer att Omhändertagande av dagvatten hanteras genom fördröjning och rening i anläggningar som är dimensionerade för en viss återkomsttid. Vid nederbörd med hög intensitet som skyfall kommer dessa anläggningar inte kunna fördröja avrinningen utan dagvattnet avrinner istället ytligt och kan potentiellt orsaka marköversvämningar med stora skador på byggnader och annan känslig infrastruktur. För att minimera risken för översvämningar är det viktigt att inte skapa instängda områden samt att höjdsätta marknivån så att avrinning och fördröjning sker på ytor där ingen skada sker. Den principiella höjdsättningen för fastigheten behöver säkerställa att marken lutar från byggnaderna mot områden som kan översvämmas, t.ex. parkområden eller parkeringar. Det är också viktigt att ta i beaktning vid detaljprojektering att utformning av vägar, parker, parkeringar osv så att dessa kan hantera större återkomsttider. Det är även av vikt att dagvattenanläggningarna har kontinuerlig drift och underhåll så att dessa uppfyller sin funktion. Säkerställning av att räddningsfordon måste kunna ta sig fram är också något som måste beaktas.

Riskbedömning farligt gods

WSP har i uppdrag av Karlskoga kommun fått att göra en riskbedömning i samband med upprättande av detaljplan för centrumstråket. Söder om planområdet löper två (2) transportleder för farligt gods: järnvägen respektive E18.

Järnvägen mellan Strömtorp och Ervalla passerar genom centrala Karlskoga, som ligger på bandelen mellan Strömtorp och Bofors. Järnvägen är enkelspårig, inte elektrifierad och trafikeras enbart av godståg och tjänstetåg.

E18 passerar genom centrala Karlskoga i öst-västlig riktning och löper i princip parallellt med programområdet för Centrumstråket. E18 är en primär transportled för farligt gods vilket innebär att den är en del av det rekommenderade vägnätet för transport av farligt gods och används för genomfartstrafik. På en primär transportled förväntas stora mängder samt förekomst av samtliga klasser av farligt gods. Vägen har två körfält i respektive riktning som åtskiljs av en drygt 4 meter bred mittrefug. Mittrefugen är utrustad med ett avåkningsskydd. Hastigheten på den berörda vägsträckan är 60 km/h. Avståndet från kvartersmark till järnvägen är ca 50 meter. Avståndet från kvartersmark till E18 är ca 160 meter.

Med hänsyn till farligt gods medges i regel markanvändning för bostäder (där åtgärder inte vidtagits) vara lämpat inom områden över 50-150 meter från led med transporter av farligt gods för järnväg, respektive 75-150 meter för väg se illustration nedan (2016:42). Illustrationerna visar rekommenderade skyddsavstånd mellan transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning samt även vilken typ av markanvändning som innefattas av zonerna i figuren.

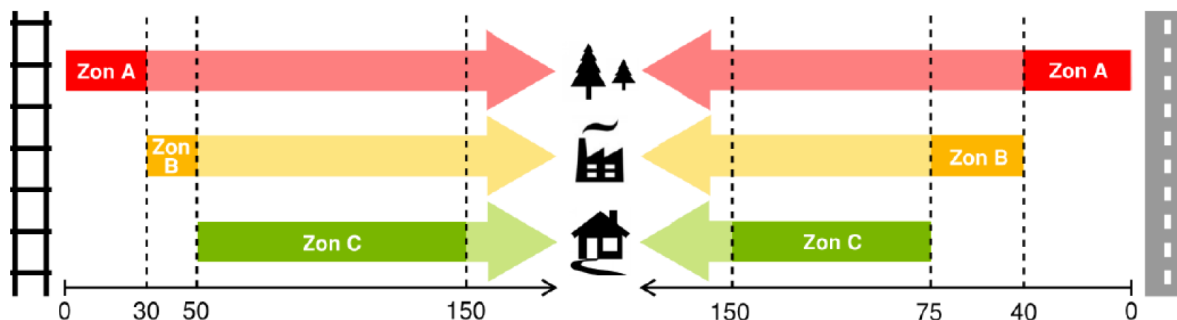


Illustration av rekommendationer till olika typer av bebyggelse utmed väg och järnväg. Avstånden mäts från närmaste spårmitt respektive väkant.

Zon A	Zon B	Zon C
G Drivmedelsförsörjning	E Tekniska anläggningar	B Bostäder
L Odling och djurhållning	G Drivmedelsförsörjning (bemannad)	C Centrum
P Ytparkering	J Industri	D Vård
T Trafik	K Kontor	H Detaljhandel
	N Friluftsliv och camping	O Tillfällig vistelse
	P Parkering (övrig)	R Besöksanläggningar
	Z Verksamheter	S Skola

Rekommenderad lokalisering av verksamhetstyper till respektive zon

Enligt Trafikverkets statistikavdelning finns det inte heller några transporter av farligt gods registrerade på järnvägen förbi planområdet under åren 2015–2020. Siffror från tidigare år är enligt uppgift att betrakta som osäkra då det är en bana med manuell klarering. [3] Enligt uppgifter tillhandahållna av Karlskoga kommun sker dock farligt gods-transporter på berörd järnvägssträcka i form av leveranser till lokala verksamheter. Majoriteten av farligt gods-transporterna utgörs av frätande ämnen (RID-klass 8) men även någon enstaka transport av RID-klass 1.1 kan förekomma. Rekommendationen avser allmänna gemensamma ytor. Exempel på lämplig markanvändning inom ytor som inte ska uppmuntra till stadigvarande vistelse är gång- och cykelväg, lokalgata, markparkering, naturområden, park samt områden som skyddar mot störning, exempelvis bullervall och plantering.

En riskreducerande åtgärd bedöms inte vara aktuella att reglera i detaljplanen.

Centrumstråket Trafik

Planförslaget föreslår att Loviselundsvägen mellan Norra Viaduktgatan och Katrinedalsgatan tas bort, varför den kommer behöva ledas en annan väg. Per Lagerhjelmmsgatan förblir öppen för att skapa möjlighet till avlastning vid behov. En parkeringsyta är fortsatt föreslagen längs järnvägen med infart från Norra Viaduktsgatan. Gående kommer förslagsvis korsar vägar på samma ställe som idag. För önskvärd trafiksäkerhet behöver hastigheten vid övergångsstället säkras till 30 km/h, vilket är extra viktigt om antal gående ökar.

En stängning av Loviselundsvägen påverkar biltrafiken i området. Trafiken från cirkulationsplatsen på Centrumleden och österut behöver ledas en annan väg. Beroende på start- och målpunkt för trafiken skulle det kunna ske via E18. Övriga vägar dit trafiken kan flyttas över är Norra Viaduktgatan och Katrinedalsgatan. Detta skulle kunna leda till betydande konsekvenser på de aktuella gatorna, avseende såväl säkerhet som

framkomlighet. Centrumstråket korsar båda dessa gator, vilket skulle innebära mer biltrafik som kan komma i konflikt med gående längs Centrumstråket.

En trafikutredning har gjorts för att säkerställa omständigheter och scenarion som kan uppstå av att åtgärder görs inom centrala delar av Karlskoga. Den främsta slutsatsen av simuleringsstudien är att det egentligen bara är en omständighet i resultaten som talar för en ohållbar trafiksituation. Detta gäller den kraftiga köbildning som uppstår på E18 öster om cirkulationsplatsen då trafikmängder för prognosår 2040 används.

Bedömningen av analyserna är att detta inte beror på avstängningen av Loviselundsvägen, och inte heller på den exploatering som planeras. Eftersom samma typ av köbildning uppstår med dagens utformning och trafikmängder för 2040 så blir slutsatsen att det helt enkelt är trafikmängderna i sig som är problemet. Utöver detta problem så är bedömningen att trafiksituationen är hållbar och de maximala köerna som uppstår på andra ställen i området avvecklas i god takt, vilket indikeras av relativt korta genomsnittliga kölängder och höga medelhastigheter.

Cykelbanor

För att öka mobilitet och cykelvänlighet i centrala Karlskoga bör det finnas möjlighet att cykla genom planområdet (syd-väst till nord-öst,) där Loviselundsvägen går genom området idag. Det anses även positivt om cykelvägen norr om planområdet längs Katrinedalsgatan och Loviselundsvägen, endast gick på den södra sidan av dessa vägar från centrum till Skolgårdets handelsområde.

Natur- och kulturmiljö

Naturmiljö och biologisk mångfald

Efter rivningen av skolbyggnaderna inom planområdet, år 2011, anlades en gräsyta. Ytan bedöms inte ha några höga naturvärden och planförslaget förväntas inte innebära någon betydande negativ påverkan på naturmiljö och biologisk mångfald. Längs med Loviselundsvägen sträcker sig en allé som omfattas av generellt biotopskydd, 7 kap. 11 § miljöbalken och förordningen om områdesskydd (1998:1252). En allé definieras som lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Träden ska till övervägande del utgöras av vuxna träd. Inom ett biotopskyddsområde får man inte vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön. Om det finns särskilda skäl, får dispens från förbudet ges i det enskilda fallet. Den som planerar att vidta en åtgärd i ett biotopskyddsområde måste därför först söka dispens från biotopskyddsbestämmelserna hos länsstyrelsen. Eftersom planområdet berör delar av befintlig allé har en ansökan om biotopdispens gjorts och beviljats (Lst 521-1228-2021).

I södra delar av planområdet har ett större butiks- och bostadskomplex varit belägen mellan järnvägen och Loviselundsvägen men revs under 1970-talet. Även några mindre bostadshus har funnits på platsen (SWEKO, 2017). Stora delar av södra planområdet är idag i huvudsak grusparkering. Kommunen sköter området genom sällan återkommande röjningar mellan parkeringsytorna. Det finns en stor variation bland träden med bl.a. björk, lönn, planterade lindar utmed Loviselundsvägen, planterade ekar, en hästkastanj, samt spontant uppkomna sälgar, askar, almar, rönnar, m.fl. Här finns även trädgårdsbuskar som sprider sig utanför sina tänkta begränsningar vilket är något att styra upp och begränsa i samband med utvecklingen av området.



Det är något begränsat med naturvärden i området. Flera träd är planterade utmed Loviselundsvägen och en gång i tiden kanske man kunde anse att det var en allé av lindar även på södra sidan av Loviselundsvägen, men idag finns endast ca 4 träd spridda från Oxelbergsgatan till rondellen kvar. Nya träd har planterats men inte tydligt utmed vägen för att ersätta alléträd. Här finns även förutsättningar för ökad biologisk mångfald inom området. Detta kan med fördel göras i samband med ovan nämnda dagvattenlösningar. Åtgärder för ökad biologisk mångfald kommer också att skapa en attraktivare stadsbild inom centrumområdet i form av grönska och växtlighet.

Kulturmiljö

Kvarteret Spoven 1 ligger centralt i stadsdelen Loviselund mellan Katrinedalsgatan i norr, Loviselundsvägen i söder och Per Lagehjelmsgatan i väst. Katrinedalsskolan var centralbeläget i kvarteret tills den revs ner under 2011. Sedan dess är kvarteret helt obebyggt.

År 1940 fick Karlskoga stadsrättigheter och blev rikets till ytan största stad. Karlskogas tillväxt ökade markant mellan 1930 och 1940 tack vare expansion vid Bofors.

Kring 1970 bodde nära 40 000 invånare i hela Karlskoga kommun. Staden drabbades hårt av neddragningarna inom försvarsindustrin mellan 1980-1990 och antalet innevånare minskade med cirka 10 000. Sedan 2012 har staden börjat växa igen och idag bor cirka 30 400 invånare i Karlskoga kommun. Idag är Karlskoga ett starkt tillverkningstekniskt centrum som har klarat de senaste 25 årens konjunkturförändringar och andra omställningar bra. Det som förr var en bygd dominerad av ett fåtal branscher har idag utvecklat ett mångsidigt näringsliv. Behovet och intresse av bland annat centralbelägna bostäder har kraftigt ökat.

Längst Katrinedalsgatan och Loviselundsvägen finns byggnader från olika tidsepoker med olika stilar och kulturhistoriska värden, men trots detta saknar området en stadsmässig karaktär redan från Per Lagehjelmsgatan till Skolgärdet. Investeringarna som görs till stadens byggda miljö är enorma och det understryker kravet på förutseende och förnuftighet i samhällsplaneringen för att göra rätt från början. Syftet med detaljplanen är bland annat att skapa en attraktiv bebyggelsemiljö där den nya arkitekturen inte ska efterlikna det befintliga men den ska förhålla sig till den för att stärka en positiv upplevelse av tillskottet. Det arkitektoniska uttrycket kan variera från den befintliga skalan till en kontrast till exempel i form, material, höjd och kulör.



Stadsbild

Planförslaget innebär att stadsbilden i området förändras. Fastigheten Spoven 1 är idag en öppen grönyta som i och med planförslaget möjliggörs för bebyggelse i södra delar av nuvarande fastighet. För att även i resterande delar av planförslaget strukturera upp och möjliggöra både parkeringsmöjligheter och rekreationsområden.

Planområdet har tidigare varit bebyggt, vilket innebär att byggnation i sig inte är främmande för området. Dåvarande skolbyggnad inrymdes i en stadsplan där byggnadshöjden reglerades till 12 meter.

Detaljplanens möjlighet att upprätta allmän platsmark, kontor, bostäder, och verksamhetslokaler för centrumändamål. Platsen är utpekad som ett strategiskt läge i staden enligt Kommunens gällande översiktsplan med Intentionen att förtäta och funktionsblandningen samt service- och kollektivtrafikunderlaget. Den nya exploateringen blir ett nytt visuellt inslag i delar av staden, varför en god gestaltning och helhetsverkan med resterande förslag av centrumstråket är viktig. Här finns möjlighet att skapa en harmonisk och väl fungerande helhet av byggnader, utemiljöer och mellanrum och uppvisa en hänsyn till och förståelse för människors olika ekonomiska förutsättningar och livsmönster samt kännetecknas av höga hållbarhets- och kvalitetskrav.

Sociala förhållanden

Befolkning och service

Detaljplanen väntas innebära ett tillskott på cirka 40 lägenheter. Då den utomhusmiljö som tillskapas kommer att delas med verksamheterna i bottenvåningarna är det viktigt att majoriteten av bostäderna får bra uteplatser i form av balkonger.

Planförslaget möjliggör för bostäder, verksamheter och kontor som en fortsättning på den centrumverksamhet som gränsar till planområdet i väster, vilket ger underlag till ett välfungerande centrum samtidigt som möjligheterna till att både expandera befintliga verksamheter och till nyetablering ökar.

Barnperspektivet

Planområdet består av en parkyta. Här finns möjlighet till rekreation. Idag består stora delar av planområdet av parkeringsytor som inte har kunnat användas för barns utevistelse.

Genomförande av planens intentioner innebär att befintliga lekytor inom fastigheten Spoven 1 tas i anspråk för byggnation av bostäder. Ytorna bedöms inte nyttjas i den omfattning som gör att förlusten blir betydande för lekmöjligheterna för barn i närområdet. Planområdet möjliggör samtidigt för strövområden i stadens centrum. Gång- och cykelvägnät i direkt anslutning bidrar till en trafiksäker miljö för barn och vuxna. Planområdet ligger väl samlad, i ett kollektivtrafikhärläge och kan efter utbyggnaden lätt nås till fots, med cykel, buss eller bil och förses med parkering för rörelsehindrad vilket underlättar vardagen. Ny bebyggelse och utomhusytor bör utformas tillgängligt

Konsekvenserna för barns rörelse genom området bedöms inte försämrats då ett genomförande av planen syftar till att skapa bilfri passage samt en parkyta inom planområdet.



Tillgång till natur och rekreation

Planförslaget tar delvis friyta i anspråk men värdena gällande nuvarande natur och rekreation bedöms som relativt låga. Det närmsta grönområdet är Ekmansdalen, ca 100 meter från planområdet. Rävåsens naturreservat är beläget ca 500 meter från planområdet. Inom planområdet skapas förutsättningar för ny parkmark.

Tillgång till mötesplatser och centrumfunktioner

Möjligheterna till mötesplatser och bostadsnära centrumfunktioner ökar i och med planförslaget då planen syftar till att skapa en utveckling av befintligt centrum i kombination med bostäder.

Tillgänglighet

Allmänna platser inom planområdet bör vara tillgänglighetsanpassade för alla. Bebyggelsen ska följa Boverkets byggregler, där tillgänglighet är ett krav.

Det centrala läget gör att tillgängligheten till området bedöms som god för såväl personbilstrafik, kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik.

Trygghet

Skillnaden mellan begreppen säkerhet och trygghet kan uttryckas som att säkerhet handlar om den faktiska risken att utsättas för brott, medan trygghet är individens subjektiva upplevelse av risken.

Planområdet är idag en relativt öppen grönyta med ett gång- och cykelstråk som passerar i öst-västlig riktning. Även om området till stor del består av öppna ytor så är det ett område med relativt "få ögon" på sig. Omkringliggande bebyggelse är till största andel vänd bort från området och platsen är inte utformad i avseenden som gör det naturligt för en blandning av folk att vistas i området på ett sätt som generellt förmedlar trygghet.

Planförslaget möjliggör en blandning av bostäder, kontor och verksamheter vilket ökar chansen för att området befolkas under stora delar av dygnet. Det tydliga stråket som avses anläggas centrala delar av planområdet kommer vara intill bostäderna, vilket gör att upplevelsen av att synas och höras ökar, vilket kan vara en grund till ökad trygghet.

Planens genomförande

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Detaljplanen medger fastighetsbildning i enlighet med plankartan. De åtgärder som krävs för fastighetsbildning initieras och bekostas av exploatören om inget annat avtalas. Lantmäterimyndigheten verkställer de fastighetsrättsliga genomförandefrågorna efter ansökan.

Flyghinderanalys

Byggnader och andra föremål som är högre än 20 meter kan komma att påverka luftfarten. Därför ska en lokaliseringsbedömning (flyghinderanalys) göras vid varje enskild etablering. Det åligger byggherren att beställa och bekosta en flyghinderanalys av Luftfartsverket vid behov.

Ledningar

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. Karlskoga Energi och Miljö AB har uttryckt att finns behov att flytta el-ledningar detta kan ske kostnadsfritt om ytskikt för väg är borta. Vidare dialog sker vid behov av flytt av ledningar med ledningsägare.

Ekonomi

Kommunen har inga kostnader för byggandet av bostadshus och lokaler. Däremot finns kostnader för anpassning av gatustruktur och andra åtgärder i anslutning till exploateringsfastigheten. Dessa kostnader är desamma oavsett vilken exploatör som bebyggt aktuell fastighet (del av Spoven 1). I detta fall innefattar det kostnader för Per Lagerhjelmsgatan, Katrinedalsgatan samt Loviselundsvägen. Vidare planläggning av centrumstråket kan innefatta ingrepp på andra gator i närområdet som kan innebära ökade kostnader för gatustruktur i genomförandet.

Kommunen har haft och kommer ha vissa kostnader kopplade till planläggningen av de båda fastigheter som ingår i planområdet. Dessa kostnader regleras i marköverlåtelseavtal. För allmänplatsmark finns behov att vid ett genomförande medför ökade kostnader för allmän parkmark som tilltar med planförslaget. Det innebär även ökade driftkostnader för parkmark och parkering. Exempel är etableringskostnad de först 3–5 åren, för att sköta växter tills det tagit sig och klarar sig utan tex vattning och perenn- och buskplanteringar slutit sig så att ogräset inte har samma möjlighet till etablering, sand ytor satt sig så att det inte behöver fyllas på, extra uppbyggnadsbeskrining av buskar och träd.



Detaljplan för del av Spoven 1, m.fl.
LAGAHANDLING