

# Planbeskrivning

Detaljplan för fastigheten Fälgkorset 2 m.fl.

Arvika kommun

## Vad är en detaljplan?

En detaljplan reglerar hur mark och vatten får användas och hur bebyggelsen får se ut inom ett visst område.

Ett detaljplaneförslag upprättas och skickas på samråd i tre veckor efter godkännande av Kommunledningsutskottet (KLU). Under samrådstiden ges berörda intressenter tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Efter samrådet upprättas en samrådsredogörelse som redovisar alla inkomna synpunkter samt hur kommunen ställer sig till dessa.

Efter samråd och eventuella revideringar ställas planförslaget ut i tre veckor för granskning innan detaljplanen antas. Synpunkter på förslaget ska lämnas till kommunen under granskningstiden. Den som inte inkommit med yttrande senast under granskningstiden kan komma att förlora sin rätt att överklaga. Efter granskningen upprättas ett granskningsutlåtande som redovisar synpunkter som inkommit under granskningstiden samt hur kommunen ställer sig till dessa.

Detaljplanen antas av kommunfullmäktige (KF) eller kommunstyrelsen (KS). Sakägare, som inte fått sina inkomna synpunkter tillgodosedda, kan överklaga beslutet. Beslutet om att anta en detaljplan vinner laga kraft, när tiden för överklagande gått ut (tre veckor från protokoll om antagande anslagits) och ingen har överklagat. Mer detaljerad information om planprocessen finns på Arvika kommuns webbplats [www.arvika.se](http://www.arvika.se).



## Innehållsförteckning

Sammanfattning av planförslaget .....	5
Preliminär tidplan .....	5
Bakgrund och syfte .....	5
Bakgrund .....	5
Planens syfte .....	5
Plandata .....	5
Avvägning enligt miljöbalken m. fl. ....	6
Miljöbalken (MB) .....	6
Artskydd .....	10
Miljömål .....	10
Tidigare kommunala ställningstaganden .....	12
Översiktsplan .....	12
Detaljplaner.....	12
Lokala hållbarhetsmål .....	12
Planuppdrag .....	12
Undersökning om betydande miljöpåverkan .....	12
Nuläge, planförslag och konsekvenser .....	13
Naturmiljö .....	13
Bebyggelse .....	16
Trafik .....	19
Service .....	27
Teknisk försörjning.....	27
Sociala aspekter .....	36
Strandskydd .....	36
Hälsa, säkerhet och risker .....	39
Förklaring av planbestämmelser .....	43
Genomförande av detaljplanen.....	44
Administrativa frågor .....	44
Organisatoriska frågor .....	45
Tekniska frågor.....	46
Ekonomiska frågor .....	46
Fastighetsrättsliga frågor .....	47

Sammanfattande konsekvenser .....	49
Medverkande tjänstemän .....	50

#### **Handlingar i ärendet**

- Planbeskrivning, 2024-05-08
- Plankarta, 2024-05-08
- Samrådsredogörelse, 2024-01-25
- Granskningsutlåtande, 2024-05-08
- Undersökning om betydande miljöpåverkan, 2022-10-21
- Fastighetsförteckning, 2024-05-08
- Dagvattenutredning, AFRY, 2022-10-07, rev 2023-12-11
- Miljöteknisk markundersökning, Tyréns, 2022-09-27, rev 2023-02-02,
- Markteknisk undersökningsrapport (MUR), Tyréns, 2022-09-27
- PM Geoteknik, Tyréns, 2022-09-27
- Trafikutredning, AFRY, 2023-03-23
- Trafikutredning, Sweco, 2024-05-06
- Riskutredning, AFRY, 2022-09-16
- Naturvärdesinventering, Naturcentrum, 2022-09-29

## Sammanfattning av planförslaget

Detaljplanen medger byggrätt för en större livsmedelsbutik i Gateområdet öster om centrala Arvika. Utöver butiksytta medger planen ytor för bl.a. fordonsrelaterad service och handel, infart, parkering, tekniska byggnader samt lossning och lastning av varor.

### Preliminär tidplan

KLU beslut om planbesked	2022-04-26
KLU beslut om samråd	1:a kvartalet 2023
Granskning	1:a kvartalet 2024
KF beslut om antagande	2:a kvartalet 2024

## Bakgrund och syfte

### Bakgrund

KLU har beslutat om positivt planbesked (2022-04-26, § 75) för en större livsmedelsbutik i Gateområdet ca 3 km öster om centrala Arvika. Området är sedan tidigare detaljplanelagt för bilservice, småindustri, handel (ej livsmedel) samt natur.

### Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att ge möjlighet till att bilda ny fastighet som omfattar del av Vägvisaren 1, del av Däcket 1, del av Gate 2:1 samt hela Fälgkorset 2 för att möjliggöra livsmedelshandel på fastigheten.

### Plandata

#### Läge och areal

Planområdet omfattar ca 1,9 hektar och är beläget ca tre km öster om centrala Arvika. Området avgränsas i söder av riksväg 61, i väster av Gunnarskogsvägen, i norr av Långvaksvägen och i sydöst av Viksälven.



Bild 1: Ortofoto över planområdets läge i tätorten respektive Gateområdet.

## Markägoförhållanden

Vägvisaren 1, Däcket 1 och Fälgkorset 2 är i privat ägo. Gate 2:1 ägs av Arvika kommun (bild 2).



Bild 2: Fastigheter som berörs av detaljplanen.

## Avvägning enligt miljöbalken m. fl.

### Miljöbalken (MB)

Inom den fysiska planeringen finns hänsyn och avvägningar som behöver göras rörande annan lagstiftning i allmänhet och miljöbalken i synnerhet. Följande lagrum behöver särskilt beaktas.

### 2 kap. MB – Allmänna hänsynsregler

Platsen bedöms vara lämplig för en större livsmedelsbutik utifrån dess läge i tätorten samt närhet till riksväg 61. Markens användning är sedan tidigare utredd för handelsändamål och bedöms inte orsaka intrång eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

### **3 kap. MB – Grundläggande bestämmelser för hushållning**

Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden, främst riksintressen för naturvärden, kulturmiljövården eller friluftslivet som så långt som möjligt ska skyddas från åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön.

Riksväg 61 söder om planområdet utgör riksintresse för kommunikation. Detaljplanen bedöms inte påverka riksintresset negativt. Inga andra riksintressen finns i anslutning till planområdet.

#### **Ekosystemtjänster**

Vid detaljplaneläggningen tas ställning till när det är möjligt att med hjälp av ekosystemtjänster tillgodose de allmänna intressena i 2 kap. plan- och bygglagen (PBL) och hushållningsbestämmelserna i miljöbalkens tredje och fjärde kapitel. Planläggningen ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden samt miljö- och klimataspekter där ekosystemtjänster kan vara användbara lösningar.

Delar av planområdet kommer att utgöras av anläggning för hantering av dagvatten såsom diken, dammar och s.k. raingardens vilket skapar förutsättningar för ekosystemtjänster. Anläggningen kan förutom rening och fördröjning av dagvatten även bidra till den biologiska mångfalden genom att skapa habitat för olika arter samt bidra till klimatreglering genom att förbättra markens förmåga att lagra vatten. Anläggningen kan dessutom tillskapa rekreativa och estetiska värden vilket bidrar till människors välbefinnande.

### **4 kap. MB – Särskilda bestämmelser för vissa områden**

I miljöbalkens fjärde kapitel "Särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet" listas en rad områden som, med hänsyn till sina natur- och kulturvärden i sin helhet är av riksintresse.

Ingrepp i dessa miljöer får göras endast om de inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Bestämmelserna utgör dock inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet.

Inom planområdet finns inga natur- eller kulturvärden som påverkas av detaljplanens genomförande.



## **7 kap. MB – skydd av naturen, strandskydd, biotopskydd, naturreservat, Natura 2000, m.m.**

Inom planområdet finns inga biotopskydd eller arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen.

Strax söder om planområdet rinner Viksälven. Strandskyddet är sedan tidigare upphävt för den del av området längs älven som berörs. När en detaljplan upphävs eller ersätts återinträder strandskyddet, vilket innebär att strandskyddet för Viksälven inom aktuellt detaljplaneområde måste upphävas på nytt. Se mer under rubriken Strandskydd.

### **Miljö kvalitetsnormer**

Miljö kvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel för att komma till rätta med miljö påverkan från diffusa utsläppskällor från till exempel trafik och jordbruk. En MKN 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. MKN kan ses som styrmedel för att på sikt nå miljö kvalitetsmålen. Miljö kvalitetsnormerna syftar till att skydda människors miljö och hälsa. Det finns särskilda normer för:

- olika föroreningar i utomhusluften (SFS 2010:477)
- olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660)
- olika kemiska föreningar i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554)
- omgivningsbuller (SFS 2004:675)

### **MKN för utomhusluft**

Det finns svenska MKN för den högsta tillåtna halten i utomhusluft av kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, ozon, bensen, fina partiklar (PM10 och PM2,5), bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly i utomhusluft.

Planområdet är beläget strax norr om riksväg 61. Detaljplanen innebär att trafiken på sikt kommer att öka på riksväg 61 samt omkringliggande vägar. Ett genomförande av planförslaget bedöms dock inte medföra luftutsläpp i den grad att MKN för utomhusluft överskrids i området.

### **MKN för vattenförekomster**

Vattenmyndigheten i Västerhavets vattendistrikt har antagit en förvaltningsplan för MKN för samtliga vattenförekomster i distriktet. Alla vatten ska uppnå god ekologisk status (alternativt god potential) samt god kemisk ytvattenstatus år 2027 om inte särskilda skäl finns. MKN innefattar



även ett krav på icke försämring, vilket innebär att vattenförekomstens miljötillstånd inte får försämrats till en lägre statusklass.

Idag har den ekologiska och kemiska statusen för berörd vattenförekomst – Viksälven - klassificerats som måttlig respektive ej god. Kravet är att god ekologisk- och kemisk status uppnås/kvarstår till år 2027.

#### ***Kemisk status***

Den kemiska statusen för i stort sett alla ytvattenförekomster (sjöar, vattendrag och kustvatten) i Sverige idag påverkas av miljögifter- de överallt överskridande ämnena är polybromerade difenyletrar (PBDE), kvicksilver och kvicksilverföreningar. Anledningen är att det under lång tid har skett utsläpp, främst från internationella luftnedfall.

Viksälven uppnår ej god kemisk status. Detta beror på att gränsvärdena för kvicksilver (Hg), kvicksilverföreningar och polybromerade difenyletrar (PBDE) överskrids. Halterna för dessa ämnen överskrids i alla Sveriges vattenförekomster och de anses i dagsläget på grund av sin omfattning och långväga atmosfäriska deposition vara tekniskt omöjliga att sänka till nivåer som motsvarar god kemisk ytvattenstatus. Halterna får dock inte öka. Bortsett från dessa två ämnen uppnås god kemisk status i recipienten.

#### ***Ekologisk status***

Viksälvens ekologiska status bedöms vara måttlig där parametern fisk och näringsämnen har varit utslagsgivande. Parametern fisk har bedömts till måttlig utifrån klassningen av konnektivitet, som bedömts vara dålig. Övriga hydromorfologiska parametrar visar att vattendraget är starkt påverkat av mänskliga verksamheter. Bedömningen har fått en låg tillförlitlighet eftersom endast en elfiskundersökning ligger till grund för fiskstatusen.

Näringsämnen (kväve och fosfor) är vanligt förekommande föroreningar i dagvatten. Eftersom parametern näringsämnen varit avgörande för klassningen måttlig ekologisk status anses därmed recipienten vara känslig med avseende på dagvatten.

#### ***Samlad bedömning***

Ett genomförande av planförslaget bedöms inte medföra en försämring av vattenförekomster som berörs av planens genomförande. Detta förutsätter att dagvattnet renas inom planområdet innan det släpps vidare till recipient.

Planförslaget bedöms inte heller påverka huruvida normerna för god ekologisk status eller god kemisk ytvattenstatus för Viksälven uppnås år 2027.

### **MKN för omgivningsbuller**

MKN för omgivningsbuller, såsom de i dag är formulerade (i förordningen om omgivningsbuller, SFS 2004:675), gäller skyldigheten att kartlägga och upprätta åtgärdsprogram för kommuner med fler än 100 000 invånare. Eftersom Arvika kommun har färre än 100 000 invånare omfattas kommunen inte av MKN för buller. Dock ska kommunen sträva efter att begränsa buller.

Den planerade verksamheten (livsmedelshandel) bedöms ej ge upphov till buller som påverkar omgivningen negativt. Eftersom inga bostäder finns inom eller i anslutning till planområdet har ingen bullerutredning tagits fram inom ramen för detaljplanarbetet.

### **Artskydd**

Av 4 § artskyddsförordningen (2007:845) framgår att det ifråga om sådana vilt levande djurarter som i bilaga till förordningen markerats med ett "N" eller "n" bland annat är förbjudet att avsiktligt störa djuren och skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplats. Enligt 14 § samma förordning får länsstyrelsen under vissa särskilt angivna omständigheter ge dispens från förbudet i enskilda fall.

En naturvärdesinventering har gjorts för området (Naturcentrum, 220929) Det finns inga kända biotopskydd eller arter som är skyddade inom planområdet eller i anslutning som påverkas.

### **Miljömål**

#### **Kommunens mål**

Vi ska arbeta för en hållbar samhällsutveckling. Kommunen har goda förutsättningar att styra samhällets utveckling genom fysisk planering av mark och vatten. Kommunen har även möjlighet att påverka samhällsutvecklingen genom exempelvis informationsinsatser. Vi kan bygga ett hållbart samhälle genom att:

- Utveckla nätet av gång- och cykelvägar (se Gång- och cykelvägsplan, KF 2013-10-28 § 202)
- Prioritera drift och underhåll av gång- och cykelvägar

- Främja kollektivtrafiken
- Stimulera samåkning, t.ex. genom pendelparkering
- Stimulera överföring av gods från landsväg till järnväg
- Stödja fiberutbyggnaden (sparar transporter, t.ex. då arbete kan ske hemifrån)
- Erbjud energirådgivning till privatpersoner och mindre företag
- Genomföra anpassningar till den klimatförändring som inte längre kan undvikas
- Vi ska värna naturen
- Ta stor hänsyn till ekologiska och sociala värden i det skogsbruk som kommunen bedriver
- Tillse att det finns naturområden som är tillgängliga för alla
- Motverka försurningen av sjöar och vattendrag genom kalkning
- Vidta åtgärder för att höja Kyrkvikens vattenkvalitet
- Tillse att den biologiska mångfalden bevaras

### **Sveriges 16 miljö kvalitetsmål**

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt ett antal etappmål inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen, hållbar stadsutveckling, luftföroreningar och klimat. Sveriges miljö mål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen.

De miljö kvalitetsmål som berör denna detaljplan är:

- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- God bebyggd miljö

### **Agenda 2030**

Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. Globala målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.

De mål som berör denna detaljplan är:

- Hållbara städer och samhällen

# Tidigare kommunala ställningstaganden

## Översiktsplan

Gällande översiktsplan, Översiktsplan 2007, antogs av kommunfullmäktige 2007-11-26. I översiktsplanen utgör planområdet del av ett utredningsområde för industri. Enligt översiktsplanen ska mark för nya verksamhetsområden planeras för att kunna möta framtida behov. Oexploaterade områden längs riksväg 61 bedöms också vara attraktiva för nyetablering.

## Detaljplaner

Planområdet omfattas idag av två detaljplaner, detaljplan för Gunnarskogkorset (B277), laga kraftvunnen 1997-11-07, vilken medger bilservice och handel, (ej livsmedel) samt detaljplan för Gateområdet (B241), laga kraftvunnen 1990-04-11 vilken medger natur och småindustri. Denna detaljplan ersätter delar av dessa. Om planen antas och vinner laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.

## Lokala hållbarhetsmål

Arvika kommun har ett antal lokala hållbarhetsmål.

- Arvika kommun ska vara klimatneutralt till 2030
- Oberoende av fossila bränslen inom uppvärmning, service och transporter till år 2030

För ytterligare information om kommunens miljöarbete och uppföljning av hållbarhetsmålen se Arvika kommuns webbplats [www.arvika.se](http://www.arvika.se).

## Planuppdrag

Kommunledningsutskottet har 2022-04-14 § 75 beslutat att ge Samhällsbyggnad i uppdrag att upp rätta förslag till detaljplan för Fälgkorset 2 m.fl..

## Undersökning om betydande miljöpåverkan

Enligt 5 kap. PBL och 6 kap. MB skall en undersökning utgöra underlag för beslut om detaljplanen kan tänkas medföra betydande miljöpåverkan. Om så är fallet skall en strategisk miljöbedömning göras, bl.a. genom att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i enlighet med PBL och MB upprättas. En behovsbedömning som identifierar omständigheter som talar för eller emot betydande miljöpåverkan för aktuellt planförslag finns framtagen.

## Ställningstagande gällande betydande miljöpåverkan

Enligt utförd undersökning om betydande miljöpåverkan, daterad 2022-10-21, bedöms inte föreslagen ändrad markanvändning och genomförandet av detalj-  
12

planen medföra sådan betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark, vatten eller andra resurser att det finns krav på att göra en strategisk miljöbedömning enligt PBL eller MB av planen.

Undersökning om betydande miljöpåverkan har samråtts med Länsstyrelsen 2022-11-09.

## Nuläge, planförslag och konsekvenser

### Naturmiljö

#### Mark och topografi

##### Nuläge

Planområdet utgörs till största delen av gammal jordbruksmark som vuxit igen med blandade trivallövträd och barr. Träden är genomgående unga. Stora delar av planområdet har nyss röjts och är idag öppen mark, delvis med en blomrik flora. Över i stort sett hela ytan växer de främmande invasiva arterna blomsterlupin och kanadensiskt gullris.



*Bild 3: Del av planområdet sett från nordost.*

Inom planområdet finns även besinstation med omkringliggande asfaltsytor, en grusplan för uppställning av bilar, en mindre väg som korsar området i öst-västlig riktning samt gräsytor. Planområdet gränsar mot Viksälven och riksväg 61 i söder, industribyggnader i öster och väster samt Långvaksvägen i norr.

En naturinventering har tagits fram (Naturcentrum, 2022-09-29) för större delen av planområdet (ej den asfalterade delen i väster). Även mindre partier söder om planområdet har inventerats. Under genomförda platsbesök kunde ett naturvärdesobjekt utgöras av en yta på ca 300 m<sup>2</sup>, med rik blomning av bl.a. arter som höskallra, prästkrage, liten blåklocka, nysört, vitmåra, rölleka, fackelblomster, kärntistel, gulsporre och flera arter av fibblor identifieras. Objektet bedöms utgöra naturvärdeklass 4, vilket innebär att det har en viss betydelse för biologisk mångfald. Naturvärdesobjektets betydelse för biologisk mångfald bedöms enligt en skala i tre eller fyra naturvärdesklasser. Naturvärdesklass 1–3 är obligatoriska och naturvärdesklass 4 är ett tillägg. Objektet ligger delvis utanför planområdet och påverkas marginellt.



*Bild 4: Översikt över inventerat område samt fynd av naturvärden respektive invasiva arter.*

Vid inventeringen påträffades inga objekt som bedömdes vara generella biotopskydd. Eftersom ingen del av inventeringsområdet kan anses vara jordbruksmark (igenväxningen har gått för långt) är alla generella biotopskydd (förutom alléer) uteslutna.

#### **Planförslag och konsekvenser**

Planförslaget innebär att stora delar av planområdet kommer att bli bebyggt eller hårdgjort. Merparten av området kommer att utöras av parkeringsplatser och vägar.

Vad gäller invasiva arter som t.ex blomsterlupin finns alltid risk att föroreningar eller fröer och växtdelar sprids vid hantering av massor. Därför ska tillförda massor vara av känd miljöstatus och inte innehålla några föroreningar eller fröer/växtdelar från invasiva arter så som exempelvis lupiner, kanadensiskt gullris, jättebalsamin eller jätteloka som kan försämra livsvillkoren för områdets inhemska arter.

Växtdelar av invasiva arter ska enligt kommunens rutiner packas i säckar och läggas i behållaren för energiåtervinning. Vid exploatering där större mängd massor behöver grävas bort och dessa innehåller invasiva arter ska exploatören ta kontakt med entreprenör som har rutiner för omhändertagande av sådana massor, och se till att dessa rutiner följs.

Kommunens riktlinjer grundar sig bland annat på följande bestämmelse. Den 1 januari 2019 inträdde förordningen SFS 2018:1939 om invasiva främmande arter. Detta innebär att EU:s förordning 1143/2014 inkommerats i svensk lagstiftning. Enligt denna är det förbjudet att avsiktligt importera, sälja, odla, föda upp, transportera (förutom till destruktions), använda, byta, släppa ut i naturen eller hålla levande exemplar av de arter som finns upptagna på den s.k. unionsförteckningen över invasiva främmande arter. Det är inte heller tillåtet att avsiktligt låta dessa arter växa eller reproducera sig. Jättebalsamin och jätteloka omfattas av EU:s förordning.

## **Geotekniska förhållanden**

### **Nuläge**

I syfte att utreda markens geotekniska förutsättningar samt lämplighet med hänsyn till risk för skred och ras har en geoteknisk utredning tagits fram (Tyréns, 2022-09-27).

Utredningen visar att planområdet är relativt plant. Ner mot Viksälven finns en slänt med en släntlutning på ca 1:8.

Ett flertal provtagningspunkter har gjorts vilket visar att jordlagrens sammansättning skiljer sig åt i olika delar av planområdet. Den norra delen består av torrskorpelera ned till ca 2 m djup. Under denna förekommer ett lager lera ovan friktionsjord. Vid en av provtagningspunkterna förekommer ett ca 1 m mäktigt lager fyllning ovan torrskorpelera.

Undersökningsområdets centrala del består av ett ca 1-1,5 m mäktigt lager fyllningsjord ovan lera. Lera är siltig med sand-och siltskikt. Vid en av undersökningspunkterna följs lera av friktionsjord medan en annan undersökningspunkt visar att lera underlagras av ett ca 2 m tjockt lager lerig silt ovan lera på friktionsjord.



Undersökningsområdets södra del består av ett lager torrskorpelera ned till ca 1 m djup. Därefter följer sedan ca 1 m lerig silt ovan varvig siltig lera med siltskikt. Vid en av undersökningspunkterna förekommer istället först ett ca 1 m tjockt lager lera ovan siltskiktet. Den undre leran förekommer på friktionsjord. Sonderingsstopp har erhållits då sonden ej kunnat drivas ytterligare enligt metod på djup om 1,9-7 m. Djup till fast botten ökar från norr till söder.

Leran har en mycket låg till hög odränerad skjuvhållfasthet, som enligt utförda kon- och vingförsök varierar mellan 12-93 kPa. Lerans sensitivitet har utvärderats med konförsök och varierar mellan 15 – 20 och benämns som mellansensitiv.

Då det saknas ytblock så föreligger ingen rasrisk från bergblock.

Stabiliteten i anslutning till Viksälven är mycket god.

Grundläggning av planerad byggnad bedöms i det här skedet kunna utföras med platta på mark. Grundläggning ska dimensioneras utifrån i utredningen redovisade jordparametrar i. Djupet till fast botten varierar under planerad byggnad. Detta kan ge upphov till differenssättningar inom byggnaden. Grundläggningen bör därför kontrolleras för detta.

Hårdgjorda ytor ska dimensioneras för att jorden från befintlig markyta består av torrskorpelera, siltig lera och lerig silt av materialtyp 5A och tjälfarlighetsklass 4.

#### **Planförslag och konsekvenser**

Utifrån utförd geoteknisk utredning innebär planförslaget ingen risk för skred, ras och stabilitetsproblem. Utredningens rekommendationer bör följas.

## **Bebyggelse**

### **Nuläge**

I den västra delen av planområdet finns idag en obemannad besinstation. I anslutning till området finns ett antal byggnader knutna till bilhandel, bilvård, bygghandel samt lättare industriverksamhet. Den omkringliggande bebyggelsen är lågskalig och uppgår som mest till två våningar.



*Bild 5: Bensinstationen i planområdets västra del.*

### **Planförslag och konsekvenser**

Planförslaget innebär att befintlig naturmark kommer att exploateras i sin helhet (bild 6). Detaljplanen medger en byggrätt för livsmedelsbutik om ca 5800 m<sup>2</sup> i den norra delen av planområdet (beteckning H1 på plankartan). Nockhöjden tillåts bli 7,5 meter för merparten av byggrätten. Upp till 15 % av byggrätten medger en nockhöjd på 10,5 meter vilket möjliggör en övervåning/entresolplan. Byggnadens bottenplan kommer främst att utgöras av butiksytor medan övervåningen utgörs av personalutrymmen, kontor etc. Detaljplanen medger även teknikbyggnader för bl.a transformatorstationer och sprinklertank (E på plankartan) Högsta nockhöjd för teknisk anläggning inom E-område är 11 respektive 3 meter.

Ungefär halva planområdet utgörs av parkeringsyta där även kundvagnsbås, återvinningstation samt skyltpyloner får uppföras (högsta tillåten totalhöjd är 3 meter). Mellan huvudbyggnaden och parkeringen har ett ledningstråk skapats där endast fordonstrafik är tillåten.

I den västra delen av planområdet medges bilhandel inkl service och verkstad samt befintlig bensinstation. Största byggnadsarea är 20% av fastighetsytan inom användningsområdet och högsta nockhöjd på bebyggelsen är 6 meter.

Den föreslagna exploateringen bedöms passa in i den befintliga miljön.

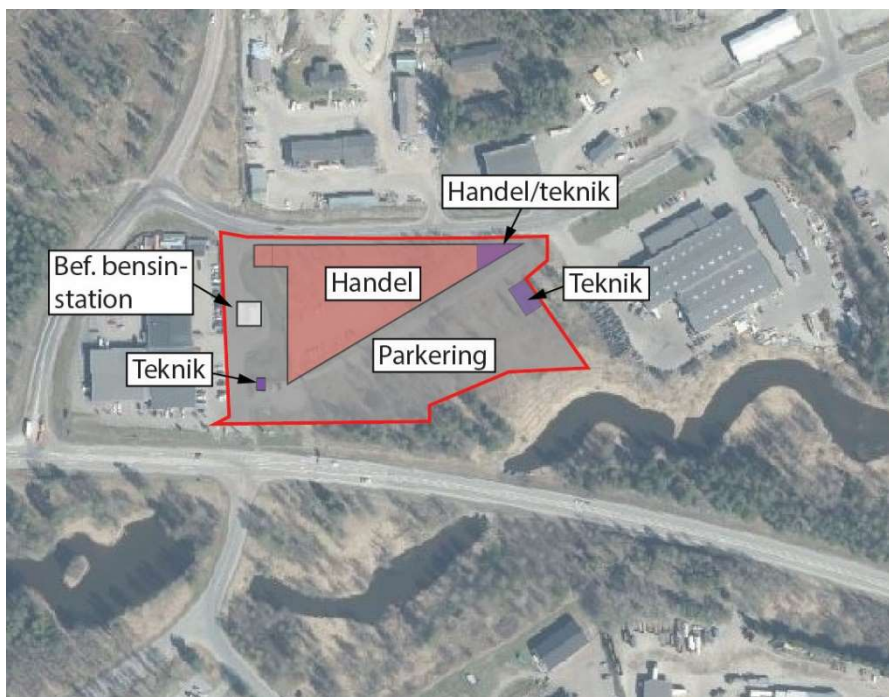


Bild 6: Skiss över planerade byggnader, parkeringsytor samt befintlig bensinstation.

## Tillgänglighet

### Nuläge

Planområdet är relativt flackt med svag lutning från nordost till sydväst.

### Planförslag och konsekvenser

Den nya bebyggelsen ska uppfylla kravet på tillgänglighet enligt PBL och BBR (Boverkets byggregler). Frågorna bevakas under bygglovskedet.

Planområdet bedöms kunna göras tillgängligt enligt Boverkets föreskrifter.

## Gestaltungsprinciper

### Nuläge

Gateområdet består i huvudsak av verksamhetslokaler. Bebyggelsen har vuxit fram succesivt sedan 1970-talet. och har inte följt någon specifik gestaltungsprincip. Skalan är däremot likartad med byggnader i upp till två våningar.

### Planförslag och konsekvenser

Detaljplanen möjliggör för en byggrätt upp till ca 5800 m<sup>2</sup>. Planbestämmelserna reglerar i huvudsak endast nockhöjd och exploateringsgrad, vilket möjliggör en flexibel utformning. Byggnaden kommer vara dominerande i närområdet och vara synlig från väg 61.

## Omgivningspåverkan

### Nuläge

Planområdet ligger i ett befintligt industri- och verksamhetsområde.

### Planförslaget och konsekvenser

Planförslaget bedöms inte påverka omgivningen då det är beläget i ett redan exploaterat verksamhetsområde.

## Fornlämningar

### Nuläge

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Närmaste fornlämning ligger ca 500 m väster om planområdet.

### Planförslag och konsekvenser

Alla fornlämningar, såväl kända som okända, är skyddade enligt kulturmiljölagen. Skulle det i samband med exploatering eller andra arbeten påträffas fornlämningar eller misstänkta fornlämningar skall kontakt tas med tillsynsmyndigheten, dvs. länsstyrelsen.

## Trafik

### Gång- och cykel

#### Nuläge

Det finns ingen gång- och cykelväg som leder till planområdet. Cyklister och gående är hänvisade till Långvaksvägen. Närmaste gång- och cykelväg finns ca 700 m väster om planområdet mot Arvika centrum.

Vid korsningen med Långvaksvägen ansluter en mindre grusväg/stig till Gunnarskogsvägen västerifrån. Denna leder i sin tur bort till sjukhusområdet, där det finns gång- och cykelvägar in mot centrala Arvika.

#### Planförslaget och konsekvenser

Befintliga detaljplaner möjliggör att en gång- och cykelbana kan anläggas längs Långvaksvägen norr om planområdet. Kommunen planerar att på sikt koppla samman Gateområdet med centrala Arvika. Det är viktigt att kvartersmarken ansluts till gång- och cykelvägnätet så att man på ett säkert sätt kan ta sig till butiksentrén gåendes eller cyklandes.

Anslutning från den planerade gång- och cykelbanan till planområdet sker väster och öster om handelsbyggnaden, se bild 8. För den västra infarten ska kommande gemensamhetsanläggning eller rättighet mellan Fälgkorset 2 och Vägvisaren 1 säkerställa åtkomst till handelsområdet/livsmedelsaffären. Den östra infarten kan enkelt anslutas till gång- och cykelbanan eftersom Fälgkorset 2 ligger kloss an allmän platsmark.



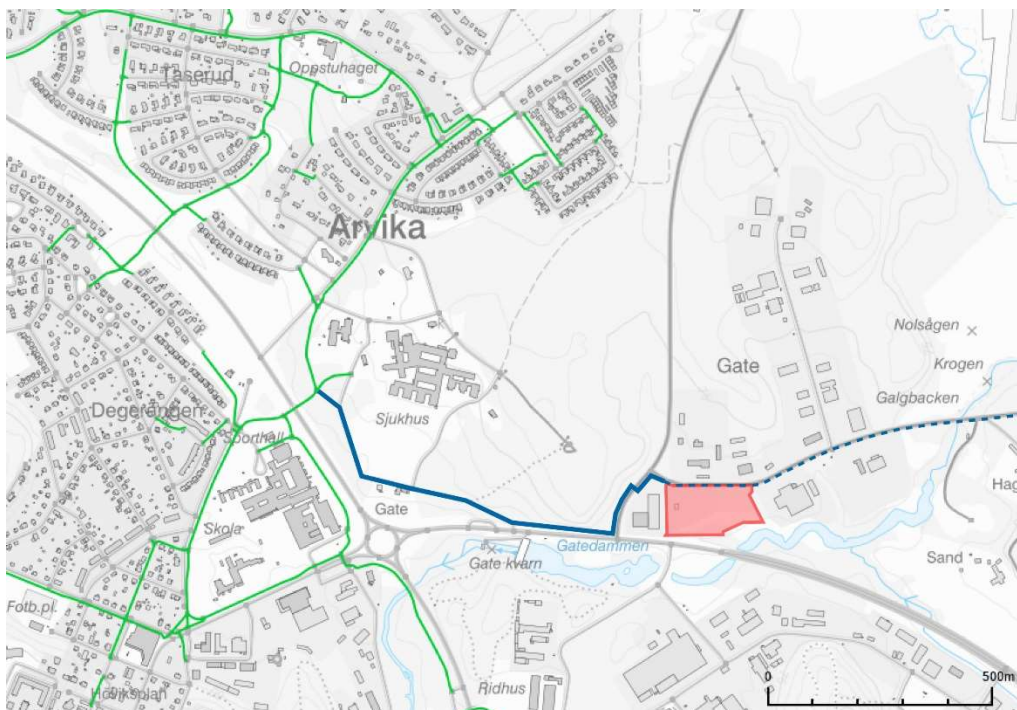


Bild 7. Cykelvägnätet i närområdet, markerat med gröna linjer. Planområdet är markerat i rött, medan den planerade gång- och cykelvägen utmed Långvaksvägen visas med blå streckad linje, och gång- och cykelstråket mot centrum via sjukhuset med blå linje. Bakgrundskarta: NVDB.

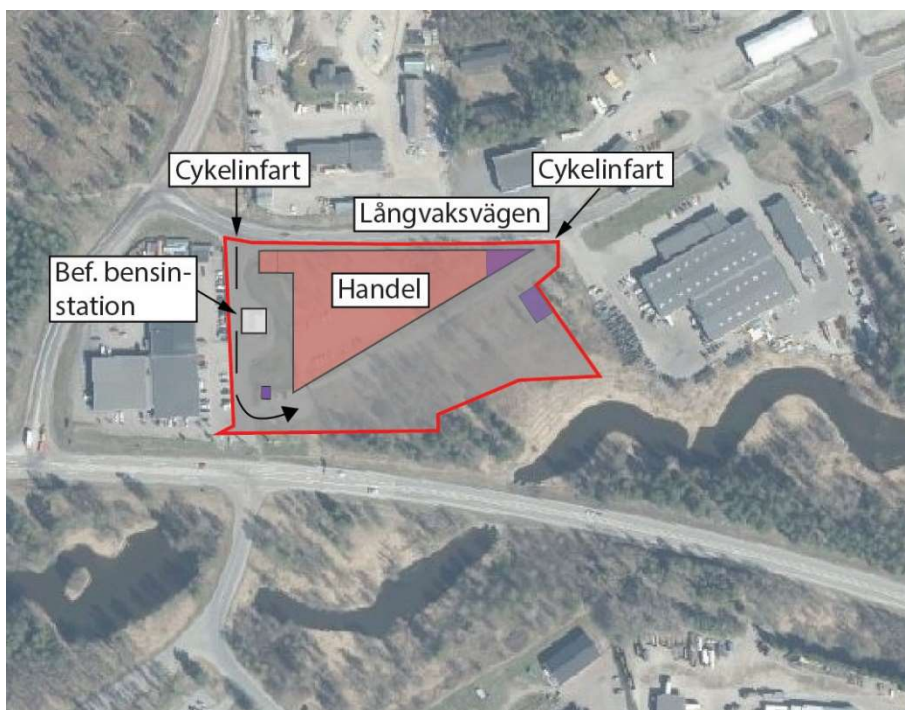


Bild 8. Cykelinfarter. Från den västra infarten leds cykeltrafiken förbi bensinstationen och sedan in till handelsområdet i söder. Cyklister som kommer från öster leds in till området direkt från gång- och cykelbanan vid handelsbyggnadens östra sida.

## **Kollektivtrafik**

### **Nuläge**

Ca 200 m från planområdet finns busshållplatsen Swegon vilken trafikeras av busslinjerna 100 och 104. Hållplatsen Gatedammen ca 350 väster om planområdet trafikeras av 8 busslinjer bl.a. 100, 104 och 115.

### **Planförslaget och konsekvenser**

Planförslaget i sig leder inte till några förändringar. Dock finns möjlighet att i befintlig detaljplan anlägga ny busshållplats i anslutning till handelsområdet. Arvika kommun utreder hur utformning kan ske.

## **Biltrafik**

### **Nuläge**

Till samråds- och granskningskedet togs en trafikutredning fram (Afry, 2023-03-23). Eftersom ytterligare ett detaljplaneprojekt i Gateområdet (detaljplan för Gate 2:1) startats under 2023 har en ny, kompletterande trafikutredning tagits fram (Sweco 2024-05-03). Syftet är att ge en helhetsbild över hur de båda detaljplanerna påverkar trafiksituationen, samt att utreda och redovisa lämpliga åtgärdsförslag. Därtill har åtgärder som rör den planerade gång- och cykelbanan över Gunnarskogsvägen studerats. Swecos utredning ersätter i huvudsak Afrys utredning.

### **Vägnät**

Planområdena angränsar till ett antal statliga vägar. Mellan de två planområdena går väg 874 (Långvaksvägen), som i väster ansluter till väg 873 (Gunnarskogsvägen) i en trevägskorsning. Vägarna är cirka 9 meter breda och korsningen är utformad med väjningsplikt och målad mittrefug på Långvaksvägen. Båda vägarna har hastighetsgräns 60 km/tim.

Gunnarskogsvägen ansluter i söder till väg 61 (Karlstadsvägen). Vägen är cirka 13 meter bred och korsningen är utformad som en trevägskorsning med väjningsplikt på Gunnarskogsvägen samt vänstersvängskörfält och högerpåsvängskörfält på väg 61. Även väg 61 har reglerad hastighetsgräns 60 km/tim, cirka 200 meter öster om korsningen ökar dock hastighetsgränsen till 100 km/tim. Här övergår också väg 61 till mötesfri väg.

Väg 61 utgör riksintresse för kommunikationer och är del av funktionellt prioriterat vägnät (FPV), då vägen är av särskild vikt för den regionala såväl som den interregionala trafiken. Väg 61 utgör en viktig förbindelse mellan Sverige och Norge. Vägen är, efter E6 vid Svinesund, den mest trafikerade vägförbindelsen mellan länderna och är av stor betydelse som pendlingsstråk liksom för näringslivet, särskilt med hänsyn till den omfattande gränshandeln. Väg 61 är också utpekad som rekommenderad led för farligt gods.

Gunnarskogsvägen och Långvaksvägen är klassade som sekundära/tertiära länsvägar.

### Trafikflöden för basår 2023 och prognosår 2045

Beräknade trafikflöden för basår 2023 och prognosår 2045 baseras på Trafikverkets senaste trafikmätningar på de berörda vägarna (Trafikflödeskartan, 2023-12-18) och framgår av tabell 1. Den generella trafikutvecklingen har beräknats utifrån Trafikverkets *Trafikuppräkningsstal väg*, gällande från 2024-04-19 (Trafikverket, 2024).

Nr.	Väg	ÅDT 2023	Andel tung trafik 2023	ÅDT 2045	Andel tung trafik 2045
1b	Långvaksvägen (skattad) <sup>1</sup>	2 100	9%	2 200	13%
2	Gunnarskogsvägen, norr om korsning med Långvaksvägen	1 770	8%	2 010	14%
3	Gunnarskogsvägen, söder om korsning med Långvaksvägen	3 940	14%	4 670	23%
4b	Väg 61, öster om korsning med Gunnarskogsvägen	8 500	11%	10 790	23%
5	Väg 61, väster om korsning med Gunnarskogsvägen	11 090	8%	13 550	13%

Tabell 1: Uppmätta och skattade trafikflöden på de berörda statliga vägarna i området för basår 2023 och prognosår 2045. Trafikflöden anges som årsdygnstrafik (ÅDT).

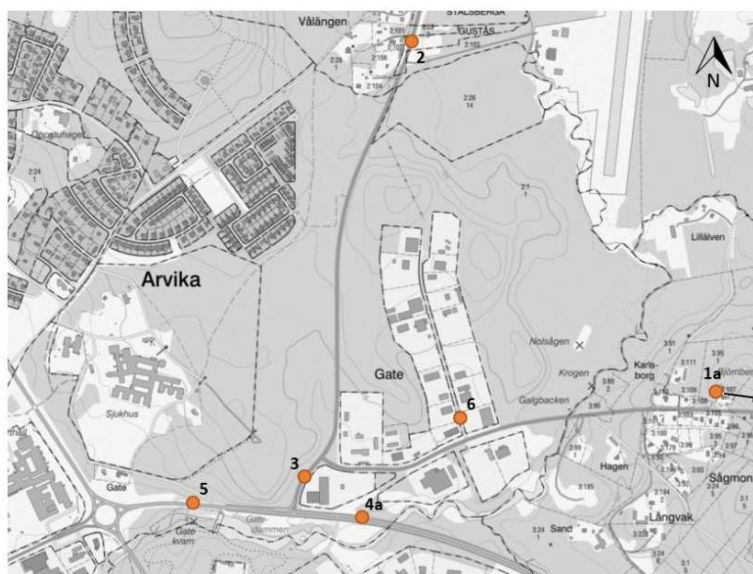


Bild 9: Trafikmätningpunkter

Drönarfilmning har genomförts vid två tillfällen under mars 2024 för att studera trafiksituationen i korsningen väg 61 – Gunnarskogsvägen och komplettera trafikmätningarna med mer detaljerat underlag avseende trafikrörelserna i korsningen. Tidpunkter för filmningarna var 13 mars (onsdag) respektive 25 mars (måndag) 2024 under maxtimmen mellan kl 16:00 och 17:00. Filmningen visar bland annat på en mycket låg andel vänstersvägande trafik från Gunnarskogsvägen ut på väg 61.



Störst trafikflöde under dygnet infaller under eftermiddagen mellan 16:00 och 17:00. Maxtimmestrafiken utgör cirka 12 % av årsdygnstrafiken (ÅDT).

### Trafikalstring

För detaljplan för Fälgkorset 2 m.fl. beräknas verksamheten generera ca 1380 fordon per dygn (Afry, 2023) och för detaljplan för Gate 2:1 genereras ca 500 fordon per dygn (Sweco, 2024)

### Kapacitet

Belastningsgraden (kvoten mellan det aktuella trafikflödet och ett teoretiskt högsta flöde) i korsningarna Långvaksvägen – Gunnarskogsvägen och väg 61 – Gunnarskogsvägen har beräknats för prognosår 2045 med tillkommande trafik från Fälgkorset 2 och Gate 2:1.

En belastningsgrad på 0 innebär att korsningen är helt obelastad medan en belastningsgrad på 1 eller mer innebär att korsningen har nått sitt teoretiska kapacitetstak. För tre- och fyrvägs korsningar med väjningsplikt (typ A-C) är belastningsgradens gränsvärden för önskvärd servicenivå  $\leq 0,6$  och för godtagbar servicenivå  $< 1$ . Dock får gränsen för önskvärd servicenivå på statlig väg inte överskridas utan Trafikverkets godkännande.

En känslighetsanalys har även gjorts för trafikalstring från planområdena och andel vänstersvängande trafik i korsningen väg 61 – Gunnarskogsvägen då denna trafikström identifierats som dimensionerande. Resultaten visar att korsningarna har kapacitet att hantera framtida trafikmängder med full exploatering i området enligt vad detaljplanerna medger.

Framkomligheten för högersvängande trafik på Gunnarskogsvägen ut på väg 61 behöver dock på sikt säkerställas genom en breddning av Gunnarskogsvägen så att inte vänstersvängande fordon hindrar denna trafikström.

Scenario 2045	Belastningsgrad	
	60 km/tim	40 km/tim
0-alternativ	0,40	0,34
Fälgkorset	0,49	0,42
Fälgkorset + Gate	0,51	0,44

Tabell 2. Beräknad belastningsgrad för olika hastighet på väg 61. Gränsvärden för önskvärd servicenivå är  $\leq 0,6$  och för godtagbar servicenivå  $< 1$ . Resultaten avser prognosår 2045.

## Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten i vägnätet bedöms som god med avseende på Trafikverkets riktlinjer kring utformning och hastighet.

Separerade gång- och cykelvägar och hastighetssäkrade gång- och cykelpassager säkerställer god trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Åtgärder bör vidtas för att minska risken för att gång- och cykeltrafikanter smiter över väg 61 vid Kvarntorpsvägen.

### **Slutsatser och rekommendationer**

- Med fullt utbyggt handelsområde i Fälgkorset och verksamhetsområde i Gate bedöms korsningarna Gunnarskogsvägen – Långvaksvägen och väg 61 – Gunnarskogsvägen klara Trafikverkets rekommenderade gränsvärde för önskvärd servicenivå avseende kapacitet fram till prognosår 2045. Gunnarskogsvägen bör dock på sikt breddas för att säkerställa att vänstersvängande trafik inte hindrar högersvängande trafik ut på väg 61.
- Sänkt hastighet på väg 61 i korsningen med Gunnarskogsvägen förbättrar både trafiksäkerheten och kapaciteten.
- Korsningen Långvaksvägen–Verkstadsgatan bör förses med tydligare reglering i form av väjningsplikt för trafik ut från Verkstadsgatan.
- Detaljplanerna i området bör säkerställa erforderligt utrymme mellan fastigheter och Långvaksvägen för att möjliggöra den planerade gång- och cykelvägen.
- Gång- och cykelpassage över Gunnarskogsvägen bör genomföras i närtid, eller i samband med exploatering av Fälgkorset 2:1 och byggnation av ny gång- och cykelväg utmed Långvaksvägen och vidare in mot centrum. Skyltad hastighet på Gunnarskogsvägen bör sänkas från 60 till 40 km/tim för ökad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter.
- Åtgärder för att minska risken för att gång- och cykeltrafikanter smiter över väg 61 vid Kvarntorpsvägen bör vidtas omgående för att ökatrafiksäkerheten.
- Åtgärder för ökad tillgänglighet för kollektivtrafiken bör genomföras i närtid, eller i samband med exploatering av Fälgkorset 2:1 och byggnation av ny gång- och cykelväg med koppling till hållplats Gatedammen. Förbättrad gång- och cykelförbindelse till hållplats Swegon bör utredas vidare.

- Kommunen tillsammans med Värmlandstrafiken bör undersöka möjligheten att lägga en ny hållplats för linje 115 på Långvaksvägen i anslutning till planområdena.

### **Planförslaget och konsekvenser**

Planförslaget föranleder inga omfattande åtgärder i det omkringliggande vägnätet. Åtgärder som t.ex breddning av Gunnarskogsvägen kan utföras inom ramen för gällande detaljplan.

### **Parkering, varumottagning, utfarter**

#### **Nuläge**

Större delen av planområdet består idag av vegetation samt befintliga infarter från Långvaksvägen.

#### **Planförslaget och konsekvenser**

För att möjliggöra separering av transportfordon som skall lasta/lossa vid handelsbyggnaden och personbilstrafik kommer befintliga infarter från Långvaksvägen nyttjas. Den västra ligger ca 50 meter in på Långvaksvägen (från Gunnarskogsvägen) och möjliggörs genom att gemensamhetsanläggning bildas på fastigheten Vägvisaren 1. Infarten är främst avsedd för lastbilar och andra transportfordon.

Den östra infarten ligger ytterligare ca 250 meter in på Långvaksvägen och är avsedd för kunder och personal. För att säkerställa åtkomst till planområdet bör rättighet alternativt gemensamhetsanläggning bildas mellan Fälgkorset 2 och Däcket 1.



Bild 10: Infarter till området från Långvaksvägen.

Behov av parkeringsplatser för både personbil och cykel har bedömts utifrån Arvika kommuns parkeringsriktlinjer. Riktlinjerna anger parkeringstal för ny- eller tillbyggnad av olika verksamhetstyper, uppdelat i tre zoner: zon A (stadskärnan), zon B (övriga delar av Arvika tätort) samt zon C (övriga delar av kommunen). Planområdet ligger inom zon B. I den aktuella zonen är parkeringstalen för detaljhandel 44 bilplatser och 32 cykelplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA (Arvika kommun & Ramböll, 2018). Givet tidigare antaganden om cirka 5 800 m<sup>2</sup> BTA för etableringen, ger det ett parkeringsbehov om totalt 255 platser för personbil och 186 platser för cykel (Afry, 2023).

De beräknade parkeringstalen för bil kan enligt kommunens riktlinjer sänkas med en viss procentsats om förutsättningar skapas för hållbart resande. I dessa fall tillämpas flexibla parkeringstal och kommunen kan tillåta en reduktion av antalet bilplatser. Reduktionen gäller för all typ av parkering och tar hänsyn till besöksparkering. Den grund för reduktion som bedöms mest aktuell för denna etablering är cykelåtgärder, där ett exempel är anläggande av lättillgänglig cykelparkering med hög standard på fastigheten. För verksamheter ger cykelåtgärder en procentuell reduktion på 5 %. Enligt riktlinjerna görs beräkningen av reduktionen i flera steg och i varje steg ställs särskilda krav.

Utöver framräknad reduktion bör även närheten till kollektivtrafiken bidra till ytterligare minskning av antalet parkeringsplatser. I samband med bygglov behöver en s.k. grön resplan tas fram för att visa på hur antalet parkeringsplatser uppfylls.

## Service

### Offentlig och kommersiell service

#### Nuläge

I Gateområdet finns endast kommersiell service i form av bilförsäljare, bilverkstad mm. Närmaste offentliga service finns i centrala Arvika.

#### Planförslaget och konsekvenser

Planförslaget innebär att området får ett stort tillskott av kommersiell service och handel.

## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

#### Nuläge

Kommunala ledningar för VA samt högspänningsel finns dragna tvärs igenom planområdet. Norr om planområdet i anslutning till Långvaksvägen finns ledningar för lågspänningsel samt fiber.

#### Planförslaget och konsekvenser

Befintliga ledningar kommer att ligga kvar inom planområdet. Ett markreservat för allmännyttiga ledningar (sk. u-område) skapas. Nya kopplingar till den kommande exploateringen kommer att göras. Markreservatet är försett med prickmark på plankartan och får ej bebyggas.

## Dagvatten

#### Nuläge

En dagvattenutredning har tagits fram (AFRY, 2022-10-14, rev 2023-12-11) i syfte att klarlägga dagvattenhantering, förekomst av föroreningar samt avrinningsområden i händelse av skyfall.

Beräkningar har utförts enligt Svenskt Vatten publikation P110 med hjälp av vertygen StormTac för föroreningsberäkningar och Scalgo-Live för analys av avrinningsområden.

Utredningen visar det att dimensionerande flöde vid ett 20-årsregn för befintlig situation är 111 l/s, vilket jämförs med det dimensionerande 20-årsflödet (inkl. klimatfaktor 1,25) efter exploatering som uppgår till 494 l/s. Det ökade flödet behöver fördröjas för att inte öka flödet ut från detaljplaneområdet jämfört med befintlig situation. Total erforderlig fördröjningsvolym som krävs inom planområdet är 211 m<sup>3</sup>.

Genomförandet av detaljplanen innebär att föroreningskoncentrationerna ökar i dagvattnet från planområdet och föroreningsbelastningen på recipienten Viksälven ökar. Med avseende på miljökvalitetsnormer (MKN) görs be-

dömningen att dagvatten behöver genomgå rening efter exploatering för att säkerställa att dagvattenhanteringen inom området inte försämrar statusen eller förhindrar uppnåendet av den kemiska (prio-ämnen) och ekologiska (särskilt förorenande ämnen) statusen där varje parameter är en kvalitetsfaktor som inte får försämrats. Exploateringen får inte heller påverka statusen negativt för recipienten Viksälven.

### Fördröjning och rening

Ett förslag på övergripande systemlösning för omhändertagande av dagvatten har tagits fram (bild 11). Dagvatten från planområdet ska genomgå fördröjning och rening innan utsläpp sker till Viksälven. Området föreslås delas upp i två separata avrinningsområden, takyta och parkeringsyta. Vatten föreslås hanteras genom att ledas till de anläggningar som visas i bild 12. Takvatten avleds direkt till biofilter medan parkeringsytan rinner till makadamdiken först. Makadamdiken ska släppa vatten till biofilter som det andra reningssteget. Senare ska vatten ledas till en torrdamm som är det sista reningssteget. Vatten från takyta renas i två steg men vatten från parkeringsyta går igenom tre reningssteg.

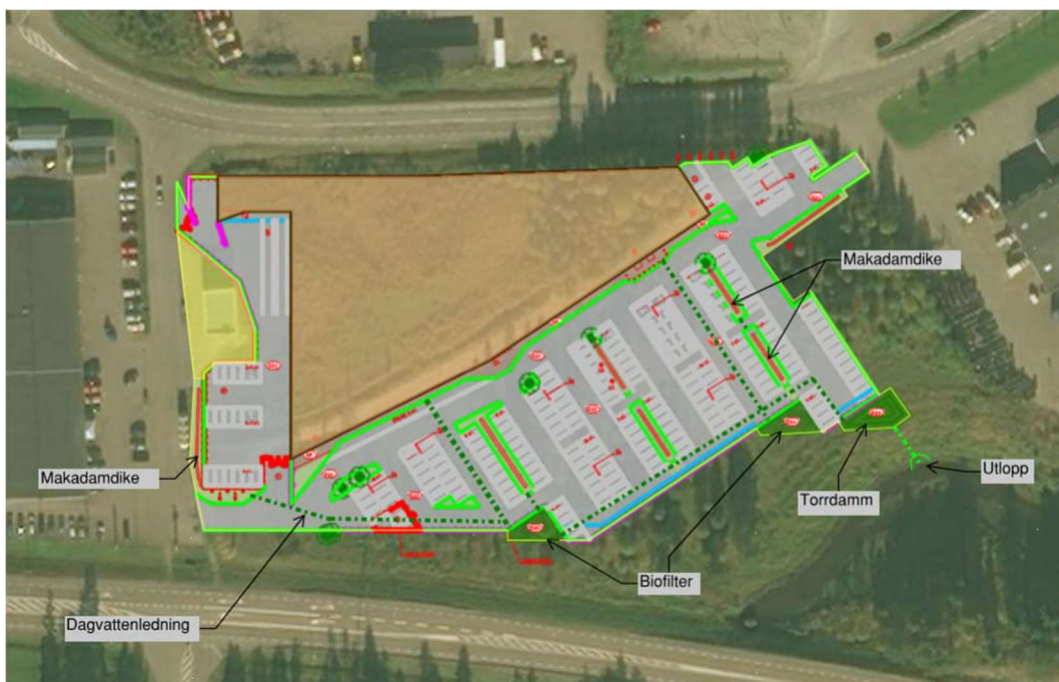


Bild 11: Övergripande systemlösning för omhändertagande av dagvatten.



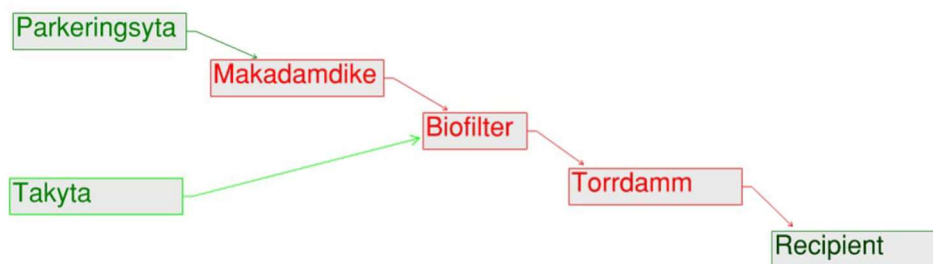


Bild 12. Funktionell modell för reningsanläggningar.

För takytor föreslås att fördröjning och rening sker i regnbäddar/biofilter. Efter fördröjning och rening i biofilter ska vatten ledas till torrdammen som sista anläggning.

För parkeringsytorna föreslås ett system av makadamdike för fördröjning och rening. Höjsättning av parkeringsytan föreslås utformas så att vatten avrinner mot makadamdiken. I makadamdikena sker rening och viss fördröjning. Från makadamdikena avleds dagvatten via dräneringsledningar som placeras i botten på dikena. Avledning sker sedan via dagvattenledningar till biofilter där ytterligare rening sker. Efter biofilter leds dagvattnet till torrdammen där fördröjning sker, och sedan vidare till recipienten Viksälven.

Totalt beräknas ca 1010 m<sup>2</sup> dagvattenanläggningar krävas för att uppnå tillräcklig fördröjning och rening. Plankartan har försetts med bestämmelse för att säkerställa dessa ytor.



Bild 13 och 14: Regnbädd som tar hand om dagvatten från tak (Stockholm Vatten och avfall & Svenskt Vatten Utveckling) respektive makadamdike vid parkering.





*Bild 15. Exempel på torrdamm (Stockholm Vatten och avfall)*

Föroreningsberäkningar har utförts i programmet StormTac för koncentrationer och mängder före och efter planerad bebyggelse utan åtgärder samt planerad bebyggelse med åtgärder (rening i makadamdiken, biofilter och torrdamm.). Modellen sammanställer schablonvärden i form av årliga avrinningskoefficienter och schablonhalter för olika markanvändning. Värdena uppdateras kontinuerligt efter kännedom om nya studier. Flera osäkerheter föreligger dock i beräkningarna bland annat från valet av dessa schablonvärden. Resultat från föroreningsberäkningarna bör därför inte betraktas som exakta, men de ger en indikation om vilka ämnen som tenderar att öka/minska inom området vid planerad ändring av markanvändning. Tabellerna 3 och 4 redovisar det totala föroreningsbidraget till recipienten efter samtliga reningssteg.

ANTAGANDEHANDLING  
DETALJPLAN FÖR FÄLTKORSET 2 M.FL.

Förening	Befintlig situation	Planerad bebyggelse	Planerad bebyggelse med åtgärder
P - Fosfor	59	110	48
N - Kväve	780	1600	760
Pb - Bly	6,9	12	1,2
Cu - Koppar	14	29	8,1
Zn - Zink	47	100	11
Cd - Kadmium	0,27	0,51	0,051
Cr - Krom	4,8	12	2,8
Ni - Nickel	3,4	4,8	0,78
Hg - Kviksilver	0,024	0,044	0,012
SS - Suspenderad substans	43000	80000	6400
Oil - Olja	240	450	7
PAH16 - Polycykliska aromatiska kolväten 16	0,29	0,38	0,053
BaP - Bens(a)pyren	0,019	0,035	0,003
ANT - Antracen	0,014	0,029	0,0058
FLUO - Fluoranten	0,09	0,16	0,041
NAP - Naftalen	0,091	0,12	0,0042
BbF - Bens(b)fluoranten	0,04	0,06	0,014
BkF - Bens(k)fluoranten	0,014	0,024	0,0067
BgP - Benso(ghi)perylen	0,035	0,055	0,015
IND - Indeno(123cd)pyren	0,048	0,1	0,028
Alachl - Alaklor	0,0037	0,0043	0,0012
Atraz - Atrazin	0,14	0,35	0,085
Benz - Bensen	0,81	2	0,35
PBDE 47 - Pentabromodiphenyl eter 47	0,00014	0,00019	0,000051
PBDE 99 - Pentabromodiphenyl eter 99	0,00017	0,00023	0,000064
PBDE 209 - Pentabromodiphenyl eter 209	0,015	0,015	0,0041
Chlorf - Klorfenvinfos	0,015	0,042	0,01
DichE - 1	21	33	9
DEHP - Di(2-ethylhexyl)ftalat	4,5	12	3,8
Diur - Diuron	0,022	0,036	0,0082
Endosu - Endosulfan	0,02	0,02	0,0055
HCB - Hexaklorbensen	0,026	0,039	0,011
HCH - Hexaklorcyklohexan*2	0,04	0,04	0,011
Isopro - Isoproturon	0,011	0,029	0,0065
4-NP - 4-nonylfenol	0,29	0,38	0,091
4-tert-OP - 4-tert-oktylfenol	0,15	0,22	0,053
PCP - Pentaklorfenol	0,4	0,58	0,02
Simaz - Simazin	0,13	0,25	0,079
TBT - Tributyltenn	0,0017	0,0019	0,00053
Trichl - Triklormetan	0,056	0,097	0,034
Trifl - Trifluralin	0,0037	0,0092	0,0034
As - Arsenik	2,3	3,2	0,92
MCPA - 4-klor-2-metylfenoxylättiksyras	0,078	0,078	0,021

Tabell 3. Beräknade föroreningskoncentrationer ( $\mu\text{g/l}$ ) i dagvattnet för befintlig situation samt vid planerad bebyggelse med och utan åtgärder.

Enligt tabell 3 understiger samtliga föreningshalter dagens nivåer efter att vattnet har renats efter föreslagna åtgärder.

ANTAGANDEHANDLING  
DETALJPLAN FÖR FÄLGKORSET 2 M.FL.

Förorening	Befintlig situation	Planerad bebyggelse	Planerad bebyggelse med åtgärder
P - Fosfor	0,3	1,1	<b>0,51</b>
N - Kväve	4	17	<b>8</b>
Pb - Bly	0,035	0,13	0,012
Cu - Koppar	0,073	0,31	<b>0,085</b>
Zn - Zink	0,24	1,1	0,12
Cd - Kadmium	0,0014	0,0054	0,00053
Cr - Krom	0,025	0,12	<b>0,029</b>
Ni - Nickel	0,018	0,05	0,0082
Hg - Kviksilver	0,00012	0,00046	<b>0,00013</b>
SS - Suspenderad substans	220	830	67
Oil - Olja	1,2	4,7	0,073
PAH16 - Polycykliska aromatiska kolväten 16	0,0015	0,004	0,00056
BaP - Bens(a)pyren	0,000097	0,00037	0,000031
ANT - Antracen	0,00007	0,0003	0,000061
FLUO - Fluoranten	0,00046	0,0017	0,00043
NAP - Naftalen	0,00046	0,0013	0,000044
BbF - Bens(b)fluoranten	0,00021	0,00063	0,00015
BkF - Bens(k)fluoranten	0,000073	0,00025	0,00007
BgP - Benso(ghi)perylen	0,00018	0,00058	0,00016
IND - Indeno(123cd)pyren	0,00025	0,0011	<b>0,0003</b>
Alachl - Alaklor	0,000019	0,000045	0,000012
Atraz - Atrazin	0,00071	0,0036	<b>0,00088</b>
Benz - Bensen	0,0041	0,021	0,0037
PBDE 47 - Pentabromodiphenyl eter 47	0,00000071	0,0000019	0,00000054
PBDE 99 - Pentabromodiphenyl eter 99	0,00000087	0,0000024	0,00000067
PBDE 209 - Pentabromodiphenyl eter 209	0,000076	0,00016	0,000043
Chlorf - Klorfenvinfos	0,000078	0,00044	<b>0,0001</b>
DichlE - 1	0,11	0,34	0,094
DEHP - Di(2-etylhexyl)ftalat	0,023	0,13	<b>0,04</b>
Diur - Diuron	0,00011	0,00038	0,000086
Endosu - Endosulfan	0,0001	0,00021	0,000057
HCB - Hexaklorbensen	0,00013	0,00041	0,00011

HCH - Hexaklorcyklohexan*2	0,0002	0,00042	0,00011
Isopro - Isoproturon	0,000054	0,0003	<b>0,000068</b>
4-NP - 4-nonylfenol	0,0015	0,004	0,00095
4-tert-OP - 4-tert-oktylfenol	0,00077	0,0023	0,00056
PCP - Pentaklorfenol	0,002	0,006	0,0002
Simaz - Simazin	0,00068	0,0026	<b>0,00083</b>
TBT - Tributyltenn	0,0000085	0,00002	0,0000055
Trichl - Triklormetan	0,00029	0,001	<b>0,00036</b>
Trifl - Trifluralin	0,000019	0,000096	<b>0,000036</b>
As - Arsenik	0,012	0,033	0,0096
MCPA - 4-klor-2-metylfenoxylättiksyra	0,0004	0,00082	0,00022

Tabell 4. Föroreningsmängder (kg/år) för befintlig situation samt vid planerad bebyggelse med och utan åtgärder. Mängder som överskrider befintlig situation är markerade med fet stil.

Tabell 4 visar simuleringar av den årliga föroreningsbelastningen till recipienten Viksälven minskar för 30 utav 43 ämnen efter föreslagen rening jämfört med befintlig situation. Eftersom planområdet bebyggs på ett helt oexploaterat område är det nästan omöjligt att minska alla mängder under dagens nivåer. Dock är den ökade årliga belastningen för de ämnen med förhöjda värden betydligt låg.

## **Påverkan på miljökvalitetsnormer**

För den ekologiska statusen för recipienten Viksälven är det främst kvalitetsfaktorn näringsämnen som påverkas av dagvatten. Kvalitetsfaktorn näringsämnen klassas utifrån parametrarna kväve och fosfor.

Föroreningsberäkningarna visar på att alla halter ligger under dagens nivå efter exploatering. Den totala årliga belastningen av kväve och fosfor ökar dock jämfört med befintlig situation även efter rening. Detta till följd av den ökade avrinningen när marken hårdgörs. Åtgärder för att sänka den årliga belastningen av kväve och fosfor ytterligare bedöms vara omfattande och i detta fall svårmotiverade eftersom belastningen från planområdet är relativt liten i förhållande till hela recipientens avrinningsområde.

De kvalitetsfaktorer som främst sänker den kemiska statusen är kvicksilver och kvicksilverföreningar samt polybromerade difenyletrar (PBDE). Dagvatten är dock inte en betydande påverkanskälla av dessa ämnen då det främst är långvarig atmosfärisk deposition som bidrar till att dessa ämnen sänker statusen för vattenförekomsten. Den årliga belastningen av de 30 av ämnena minskar även till mindre än eller i nivå med den befintliga belastningen. Ämnen som ligger över befintlig situation efter rening har ganska låg belastning, vilket kan påverka MKN negativt. Planerad be-byggelse bedöms därav inte leda till en försämring eller försvåra möjligheten att uppfylla miljökvalitetsnormerna för kemisk status.

## **Skyfall**

Omhändertagande av dagvatten hanteras genom fördröjning och rening i anläggningar som är dimensionerade för ett regn med 20 års återkomsttid i detta fall. Vid nederbörd med hög intensitet som skyfall kommer dessa anläggningar inte kunna hantera avrinningen utan dagvattnet avrinner istället ytligt och kan potentiellt orsaka mark-översvämningar med skador på byggnader och annan känslig infrastruktur som följd. För att minimera risken för översvämningar är det viktigt att inte skapa instängda områden samt att höjdsätta marken så att avrinning och fördröjning sker på ytor där ingen skada sker. Den principiella höjdsättningen för fastigheten måste säkerställa att marken lutar från byggnaderna mot ytor som kan översvämmas utan att skada sker. Gällande framkomlighet på vägar bör vattendjupet inte överstiga 20 cm, då problem med framkomlighet för utryckningsfordon kan uppstå. Detta gäller även för privat-bilister och varutransporter eftersom samhällsviktiga anläggningar som t.ex mataffärer måste vara åtkomliga vid skyfall.

Planområdet ligger i nära anslutning till Viksälven som är den primära recipienten för dagvatten. Detta är en fördel för området då vatten vid skyfall



kan rinna ut till recipient utan att orsaka någon risk för översvämning för närområdet och befintliga fastigheter. Höjdsättning av planområdet behöver göras så vatten kan avledas utan påverkan på angränsande bebyggelse.

Bild 16 visar befintlig situation för planområdet vid ett 100-årsregn. Figuren visar att det förekommer stående vatten i diket vid vägen som skär av planområdet samt grönområdet strax väster om parkeringsplatsen. Vattnet flödar därefter söderut genom en trumma och vidare i Riksväg 61:s dike innan det slutligen når Vikälven.



*Bild 16. Översvämningssituation vid skyfall (100-årsregn) för nuvarande situation.*

Bild 17 visar planområdets framtida situation vid ett 100 års regn. Eftersom ingen detaljerad höjdsättning av planområdet är gjord höjdes marken inom planområdet med 20 cm jämfört med nuvarande marknivå för att påvisa situationen efter exploatering. Syftet med att höja marken från den befintliga nivån är att se till så ingen ansträngd lågpunkt finns inom planområdet, samt att utreda hur exploateringen på-verkar angränsande områden. Enligt bild 17 skapas några mindre lågpunkter i norr om planområdet, från dessa ytor avrinner vattnet runt planområdet mot recipienten. I övrigt bedöms exploatering av planområdet inte förvärra översvämningssituationen för angränsande fastigheter och infrastruktur.

Höjdsättning inom planområdet ska göras så att parkeringsytor lutar mot makadamdiken. Dikena kommer då fungera som lokala lågpunkter inom planområdet som kan nyttjas som skyfallsytor. För nuvarande situation rinner den norra delen av plan-området till väster och senare till diket längs väg 61. Framtida markhöjdsättning ska göras så att hela planområdet lutar åt sydöst och att vattnet rinner direkt till recipienten vid skyfall utan att belasta väg 61:s dike. Dagvattenlösningen inom plan-området är helt separerat från angränsande område eller dagvattenanläggningar. Det kommer varken att belasta det befintliga dagvattennätet eller väg 61:s dike.

Underlag på planeringsnivåer med hänsyn till höga flöden i Viksälven saknas. Nivåskillnaden mellan Viksälven och planområdet bedöms dock vara tillräcklig för att höga flöden i vattendraget inte ska påverka planområdet.



*Bild 17. Översvämningssituation vid skyfall (100-årsregn) för framtida situation.*

### **Planförslaget och konsekvenser**

Planförslaget innebär att andelen hårdgjorda ytor ökar markant. Höjdsättning kommer att detaljstuderas i projekteringsstadiet för att säkerställa att vattenmassor ges möjlighet att rinna ner mot Viksälven samt att byggnader skyddas mot påverkan. Plankartan har försetts med en bestämmelse om minsta yta (1010 m<sup>2</sup>) för de anläggningar som ska hantera fördröjning och rening av dagvatten.

## **El, tele, optik och uppvärmning**

### **Nuläge**

Inom samt strax norr om planområdet finns ledningar för el och fiber.

### **Planförslaget och konsekvenser**

Planområdet kan kopplas in på befintligt ledningsnät. Byggrätter för tekniska byggander som t.ex transformatorstation har ritats in på plankartan (E-område).

## **Avfall**

### **Nuläge**

Inom planområdet saknas idag plats för sortering och upphämtning av avfall.

### **Planförslaget och konsekvenser**

Sop- och avfallshantering skall ske inom planområdet. Hanteringen skall ske i enlighet med kommunen avfallsplan.

## **Sociala aspekter**

### **Jämställdhet och mångfald**

Den planerade verksamheten erbjuder arbetstillfällen oberoende av kön. Handelsområdet kommer att kunna nås med kollektivtrafik samt gång- och cykelbana.

## **Strandskydd**

### **Nuläge**

Strax sydost om planområdet rinner Viksälven. Det närmaste avståndet mellan älven och planområdet är ca 10 meter. Avståndet till planerad bebyggelse är ca 90 meter. Den norra stranden som vetter mot planområdet bedöms enligt utförd naturinventering (22-09-29) ha låga naturvärden. På den södra stranden växer en medelålders skog som är gallrad och gles. Planområdet omgärdas av tre större vägar, riksväg 61, Gunnarskogsvägen och Långvaksvägen.

Planområdet omgärdas också av byggnation för handelsändamål och mindre industrier bestående av bland annat däckverkstad, bilverkstad, bygghandel och en bensinstation. Kvartersmarken norr om Viksälven omfattas ej av strandskydd då det är upphävt sedan tidigare.

När en ny detaljplan ersätter en tidigare återinträder dock strandskyddet. Därför måste strandskyddet upphävas på nytt, vilket kräver särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c-d §§ MB. Det generella strandskyddet sträcker sig 100 meter från strandlinjen upp på land.





*Bild 18: Viksälven sett från planområdet.*

### **Planförslag och konsekvenser**

Planförslaget innebär strandskyddet upphävs för delar av planområdet. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Strandskyddet får upphävas om det finns särskilda skäl, och vid prövningen får inskränkningen i den enskildes rätt att använda mark eller vatten inte gå längre än vad som krävs för att syftet med strandskyddet ska tillgodoses. Kommunen bedömer att ett upphävande av strandskyddet inte strider mot strandskyddets syften. Kommunen bedömer vidare att ett upphävande inte heller försämrar allmänhetens tillgång till vattenområdet då fri passage inte hindras. Vidare påverkas inte växt- eller djurlivet negativt.

Kommunen bedömer att ett upphävande av strandskyddet är förenligt med gällande strandskyddsregler varvid noteras särskilt de skäl som anges i 7 kap. 18 c § MB:

- Området är väl avskilt från stranden av en större väg (andra punkten).

Endast en mindre del av planområdet gränsar till Viksälven. Den meandrande formen gör att Viksälven viker av söderut och korsar väg 61 genom en trumma. Därefter rinner älven västerut på vägens södra sida. Huvuddelen av planområdet och Viksälven är därmed avskilt av en större väg.

- Området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet (femte punkten)

Byggnationen som genom detaljplanen ska genomföras medför en väsentlig fördel för det allmänna och tillgodoser kommunens behov av tätortsutveckling. Enligt framtagna handelsutredning (Newsec, aug-22) finns det en stark efterfrågan på en ny dagligvarubutik i kommunen. Betydelsen är sådan att ett upphävande får anses mer väsentligt än strandskyddet på den sökta lokaliseringen. Intresset kan inte tillgodoses utanför strandskyddsområdet eftersom Arvika kommuns översiktsplan pekar ut området som ett utvecklingsområde för bl.a. handel.

Den aktuella fastigheten bedöms vara lämplig för handelsändamål ur ett flertal perspektiv. Närheten till väg 61 och läget i den östra delen av Arvika gör att fastigheten är lättillgänglig och minskar andelen trafik in till centrala Arvika. Läget gör också att området lätt kan nås med cykel inom 15 minuter, vilket gör att kriterierna för den s.k. 15-minutersstaden uppnås. Utmed Långvaksvägen föreslås inom ramen för den nya översiktsplanen att en gång- och cykelväg anläggs vilket förbinder området med både centrala Arvika och Edane.

Kollektivtrafik och infrastruktur i form av VA, el, fiber etc är utbyggd i området.

Då större delen av fastigheten redan är ianspråktagen och delvis är hårdgjord behövs varken sprängning eller skogsavverkning utföras för planerad exploatering.

Befintliga in- och utfarter vid Långvaksvägen kan nyttjas av kommande handelsverksamhet. Läget vid väg 61 innebär ett gott skyltläge. Eftersom del av den planerade byggnationen kommer utgöra parkeringsplats förbättras även allmänhetens tillgänglighet till området.

Sammantaget bedömer kommunen att det finns särskilda skäl för att upphäva strandskyddet.

Plankartan har försetts med bestämmelser för upphävande av strandskydd (a<sup>1</sup> och a<sup>2</sup>).

## Hälsa, säkerhet och risker

### Markföroreningar

#### Nuläge

Planområdet ligger inom ett gammalt industriområde där det har pågått fordonstrafik, drivmedelhantering på en bensinstation, bilvårdsanläggningar, gummiproduktion, hantering av vägsalt m.fl. Det kan potentiellt förekomma föroreningar i mark och grundvatten som ger upphov till skada för människors hälsa och miljön.

I syfte att ge en översiktlig bild över förekomst och spridning av eventuella föroreningar har en markmiljöutredning tagits fram (Tyréns, 22-09-27).

Typiska markföroreningar som förekommer i samband med biltrafik, industrier och drivmedelsanläggningar är petroleumprodukter, PAH och tungmetaller.

För markföroreningar har Naturvårdsverket tagit fram generella riktvärden för två typer av markanvändning, Känslig Markanvändning (KM) och Mindre Känslig Markanvändning (MKM), (Naturvårdsverket, 2009). Då områdets nuvarande och planerade markanvändning är lättare industri och handel, tillämpas riktvärdena för MKM för utvärdering av föroreningsituationen.

Undersökningen har genomförts genom omfattande provtagning av jord i åtta provpunkter och provtagning av grundvatten i en av dessa provpunkter (bild 24). Provtagningspunkternas placering valdes utifrån omgivningsförhållanden och uppdragets syfte. Syftet med fördelningen var att åstadkomma en jämn och representativ fördelning inom undersökningsområdet samt att kunna följa spridning av eventuella petroleumämnen från bensinstationen i grundvattnet. Provtagningsplanen säkerställde dessutom att ett rimligt avstånd togs från befintliga ledningar samt ett minsta avstånd på 25 m från drivmedelsanläggningen.



Bild 19: Provtagningspunkter inom planområdet.

Den miljötekniska markundersökningen visar att föroreningshalterna generellt är låga. Uppmätta halter i jorden ligger under Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM, vilket är områdets nuvarande och planerade markanvändning. I samband med schaktarbeten behöver dock överskottsmassor kontrolleras och vid behov transporteras till en godkänd mottagningsanläggning.

Då utförda undersökningar bygger på stickprovstagning kan det inte uteslutas att andra föroreningshalter kan förekomma lokalt, trots att detta inte har identifierats i denna undersökning.

Försiktighet rekommenderas med avseende på drivmedelsanläggningen väster om undersökningsområdet. Det fanns krav på ett säkerhetsavstånd av 25m vid skruvborrningen i denna undersökning och provtagning kunde därför inte utföras närmre än så. I samband med eventuella schaktarbeten i närheten av drivmedelsanläggningen rekommenderas därför ytterligare jordprovtagning.

### Planförslag och konsekvenser

Om markföroreningar påträffas under mark-, spräng-, schakt-, eller fyllnadsarbete ska tillsynsmyndighet kontaktas enligt miljöbalken 10 kap 11§. En bestämmelse om att marklov krävs för mark- och schaktarbeten har införts på plankartan.

## Radon

### Nuläge

Enligt markradonutredning och översiktlig radonriskkarta (Svensk Geofysik AB, 93-01-25) ligger planområdet inom normalriskområde för radon.

### Planförslag och konsekvenser

Markradonundersökning ska göras av byggherren i samband med bygglovsprövning om inte byggnation sker i radonsäkert utförande.

## Risk och farligt gods

### Nuläge

Riksväg 61 utgör primärled för farligt gods.

Eftersom vägen är belägen mindre än 150 meter från planområdet ska risker kopplade till transport av farligt gods utredas. En riskutredning (Afry, 2022-09-16) har därför tagits fram. Syftet med utredningen är att identifiera eventuella personrisker kopplade till farligt gods samt att vid behov föreslå åtgärder och planbestämmelser för att reducera riskerna så att en acceptabel nivå kan hållas. Eftersom det på Långvaksleden kan förekomma transporter av farligt gods har även den utretts. I planområdets västra del finns även en drivmedelstation samt omkringliggande industrier. Även dessa faktorer har tagits med i riskutredningen.

Utredningen visar att samhällsriskerna är acceptabel utifrån planerad etablering. Individrisknivån ligger inom det s.k. ALARP (as low as reasonably practicable) inom 30 m från riksväg 61 och detta avstånd kommer hållas enligt planförslaget. Inga riskreducerande åtgärder är motiverade avseende riskerna från farligt gods.

### Drivmedelstation

Avseende drivmedelsstationen väster om den planerade handelsbyggnaden finns rekommenderade skyddsavstånd som ska hållas till drivmedelsstationer och dess olika delar. Det bör säkerställas att 25 meter hålls till påfyllningsanslutning till cistern och 18 meter till mätarskåp.

Objekt	Påfyllningsanslutning till cistern	Mätarskåp	Pejl-förskruvning	Cistern-avluftningens mynning
Rekommenderat skyddsavstånd	25 m*	18 m	6 m	12 m
Aktuellt avstånd**	~28 m	~19 m	>13 m***	>13 m***

Tabell 5: Rekommenderade skyddsavstånd till drivmedelstation.

Det är även viktigt att risken för påkörning av drivmedelsstationen och dess olika anordningar tas hänsyn till. Att planera lastningsplats där lastbilar ska passera intill och backa eller köra runt drivmedelsstationen bedöms därför inte vara lämpligt. Även förrådsbyggnader och miljöstationer bör hålla dessa rekommenderade avstånd till drivmedelsstationen. Detta då lastbilar, förråd eller andra delar kan förvärra och sprida vidare en brand på bensinstationen eller i handelsbyggnaden.

### **Planförslag och konsekvenser**

Planförslaget är utformat så att säkerhetsavstånden mellan planerad handelsbyggnad till såväl väg 61 som drivmedelstationen hålls. Byggrätten har begränsats med prickmark på plankartan för att säkerställa säkerhetsavstånden. Lastning/lossning kommer att ske vid byggnadens västra sida, men denna trafik kommer att kunna ske på behörigt avstånd från drivmedelstationen.

### **Explosionsrisker**

#### **Nuläge**

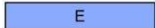

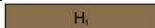
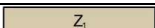
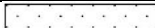
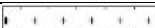
I planområdets västra del finns en bensinstation. Riskkällor inom området är lagring av bensin och diesel under mark och gasol- påfyllnadsdepåer. Fastigheten har idag tillstånd att bedriva bensinstation. För att få tillstånd att driva bensinstation skall handboken "Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer" utgiven av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) 2015 följas.

#### **Planförslaget och konsekvenser**

Detaljplanen anger drivmedelsförsäljning (**G**) för planområdets västra del. Då MSB:s handbok skall följas för att en bensinstation ska kunna bedrivas anses det inte behöva anges några bestämmelser på plankartan kring begränsningar utöver de säkerhetsavstånd som anges under rubriken *Risk och farligt gods*.



## Förklaring av planbestämmelser

Bestämmelse	Text i legenden	Förklaring
 E	Tekniska anläggningar	Området får bebyggas med teknisk byggnad, tex transformatorstation eller sprinklertank
 G	Drivmedel	Bestämmelsen medger verksamhet för hantering och försäljning av drivmedel och kompletterande handel samt service i mindre omfattning.
 H <sub>i</sub>	Handel med livsmedel	Bestämmelsen medger byggnad för handelsändamål.
 Z <sub>i</sub>	Bilhandel	Bestämmelsen medger byggnad för handel och service med fordon.
	Marken får inte förses med byggnad	Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att ingen bebyggelse kan ske på prickmarkerad yta.
	Marken får endast förses med återvinningsstation, kundvagnsbås och skyltpyloner	Området får förses med kompletterande bebyggelse avsett för handelsändamål
<b>h<sub>1</sub> – h<sub>2</sub></b>	Högsta nockhöjd i meter	Syftet med bestämmelsen är att säkerställa bebyggelsens nockhöjd.
<b>h<sub>3</sub></b>	Högsta totalhöjd	Syftet med bestämmelsen är att säkerställa bebyggelsens totala höjd.
<b>h<sub>4</sub></b>	Högsta byggnadshöjd	Syftet med bestämmelsen är att säkerställa bebyggelsens byggnadshöjd.
<b>h<sub>5</sub></b>	Högsta nockhöjd	Teknikbyggnad (t.ex sprinklerstation) får uppföras med en högsta nockhöjd på 11 meter. Byggnad som avses för handelsändamål för uppföras med en högsta nockhöjd på 3 meter.
<b>e<sub>1</sub></b>	Största byggnadsarea	Maximal yta som byggnader (kundvagnsbås) får uppta på marken.
<b>e<sub>2</sub></b>	Största byggnadsarea	Maximal yta räknat i procent av egenskapsområdet som får bebyggas.
<b>u<sub>1</sub></b>	Markreservat för allmännyttiga ledningar	Syftet med bestämmelsen är att säkerställa allmännyttigt ledningsstråk. Området är försett med prickmark och får ej bebyggas.
<b>a<sub>1</sub></b>	Strandskyddet är upphävt	Syftet med bestämmelsen är att upphäva strandskyddet (inom sekundär egenskapsgräns) för att möjliggöra planerad exploatering.

<b>a<sub>2</sub></b>	Strandskyddet är upphävt	Syftet med bestämmelsen är att upphäva strandskyddet (inom användningsgräns) för att möjliggöra planerad exploatering.
<b>Utförande</b>	Minst 1010 m <sup>2</sup> av marken ska utgöras av anläggning för fördröjning och rening av dagvatten.	Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att tillräcklig fördröjning och rening av dagvatten uppnås. Med anläggningar avses t.ex. makadamdiken, biofilter och torrdamm.
<b>Ändrad lovplikt</b>	Marklov krävs även för mark- och schaktningsarbeten så att eventuellt förorenade fyllnadsmassor hanteras enligt tillsynsmyndighetens krav.	Syftet är att säkerställa att eventuella föroreningar är åtgärdade genom t.ex rening eller bortforsling innan anläggningsarbetet påbörjas.

## Genomförande av detaljplanen

Genomförandefrågorna redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som krävs för ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Genomförandefrågorna har ingen självständig rättsverkan, de utgör en del av planhandlingarna och ska, vara vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

Utbyggnad inom kvartersmark kan påbörjas då detaljplanen vunnit laga kraft, erforderliga fastighetsbildningsåtgärder genomförts och bygglov beviljats.

## Administrativa frågor

### Planförfarande

Denna detaljplan handläggs enligt PBL 2010:900, planen handläggs med ett standard planförfarande.

### Planavgift

Planavtal har tecknats mellan Arvika kommun och exploatör. Planavgift tas ej ut i samband med bygglovsavgift.

### Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år (60 månader) från det datum planen vinner laga kraft, PBL 4 kap 21 §. Genomförandetiden innebär ett löfte om att kommunen inte kommer ändra detaljplanen inom 5 år (60 månader) från den dagen planen vinner laga kraft. Detta skapar en säkerhet för de som vill bygga inom planområdet. När genomförandetiden har gått ut kan kommunen ändra förutsättningarna genom att ta fram en ny detaljplan. Om ingen ny detaljplan

tas fram fortsätter denna att gälla. Planen är giltig fram till den dag då den upphävs eller ersätts av en ny. Om detaljplanen av någon anledning behöver ändras innan genomförande-tiden har gått ut kan berörda parter bli berättigade ersättning.

## Organisatoriska frågor

### Ansvarsfördelning

Åtgärd	Ansvarig
Detaljplanearbete, bygglov, bygganmälan, grundkarta, nybyggnadskarta	Samhällsbyggnadsavdelningen, bygglovsenheten
Fastighetsbildning	Lantmäterimyndigheten
Försäljning av mark, upprättande av anslutningspunkter för vatten, spillvatten och dagvatten	Samhällsbyggnadsavdelningen, Arvika Energi och Miljö
Exploatering inom kvartersmark	Exploatören

### Huvudmannaskap

Detaljplanen (efter laga kraft) omfattar ingen allmän platsmark såsom gator och naturområden.

### Avtal

Planavtal har tecknats mellan kommunen och exploatören i syfte att reglera kostnader och ansvar för upprättande av denna detaljplan.

Överenskommelse om fastighetsreglering skall upprättas mellan Arvika kommun (i form av fastighetsägare) och exploatören för överföring av del av Gate 2:1 till Fälgkorset 2. Överenskommelsen ska ligga till grund för ansökan om lantmäteriförrättning.

Överenskommelse om fastighetsreglering har upprättats mellan exploatören och privata fastighetsägare för överföring av del av Däcket 1 och Vägvisaren 1 till Fälgkorset 2. Ansökan om lantmäteriförrättning har gjorts där överenskommelserna ligger till grund.

Slutliga arealer för de delar av ingående fastigheter i fastighetsregleringen avgörs av lantmäteriet vid fastighetsbildningsförrättningen. .

## Tekniska frågor

### Utredningar

#### Tekniska utredningar

Inom ramen för detaljplanearbetet har följande tekniska utredningar tagits fram:

- Dagvattenutredning, AFRY, 2022-10-07, rev 2023-12-11
- Geo- och markmiljöteknisk utredning, Tyréns, 2022-09-27, rev 2023-02-02
- Markteknisk undersökningsrapport (MUR), Tyréns, 2022-09-27
- PM Geoteknik, Tyréns, 2022-09-27
- Trafikutredning, AFRY, 2023-03-23
- Trafikutredning, Sweco, 2024-05-06
- Riskutredning, AFRY, 2022-09-16

#### Geoteknik

Exploatören svarar inom kvartersmarken för de kompletterande geotekniska undersökningar och åtgärder som kan komma att erfordras för uppförandet av byggnader, inklusive radonsäkrande åtgärder.

#### Parkering

Erforderlig cykel- och bilparkering ska lösas inom kvartersmarken.

## Ekonomiska frågor

### Kostnader

Åtgärd	Ansvarig
Fastighetsreglering	Exploatör
Bildande av rättighet/gemensamhetsanl.	Exploatör
Upphävande av servitut	Exploatör
Bildande av ledningsrätt	Exploatör
Ledningsflytt	Den som initierar åtgärden

Kommunens kostnader är redovisade i befintligt planavtal.

### Vatten, avlopp, dagvatten och avfall

Exploatören ansvarar för utbyggnaden av vatten- och avloppsledningar inom kvartersmark, vilka ska anslutas till det kommunala ledningsnätet efter anvisad

anslutningspunkt. Exploatören ansvarar även för utbyggnad och drift av dagvattenledningar samt anläggningar för fördröjning och rening av dagvatten som skall ledas till Viksälven. För driften av vatten- och avloppsledningar fram till förbindelsepunkt ansvarar Arvika Energi och Miljö. Fastighetsägare ansvarar för servisledning fram till förbindelsepunkt.

Fastighetsägaren svarar för avfallshantering inom kvartersmark enligt Arvika Energi och Miljö's riktlinjer.

## Fastighetsrättsliga frågor

### Fastighetsbildning

För erforderlig fastighetsbildning svarar Lantmäteriet. Fastighetsbildningskostnaderna betalas av exploatören. Ansökan om fastighetsbildning görs av exploatören.

### Fastighetsrättsliga konsekvenser

En ny fastighet för handelsändamål kommer att bildas. Överföring av mark kommer att göras enligt nedanstående tabell. Arealen på Fälgkorset 2 kommer efter genomförd lantmäteriförrättning uppgå till ca 16500 m<sup>2</sup> (befintlig yta ca 1700 m<sup>2</sup> + överförd yta 14800 m<sup>2</sup>).

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark
Fälgkorset 2	3100 6100 5600	
Däcket 1		3100
Vägvisaren 1		6100
Gate 2:1		5600
<b>Summa</b>	14800	14800

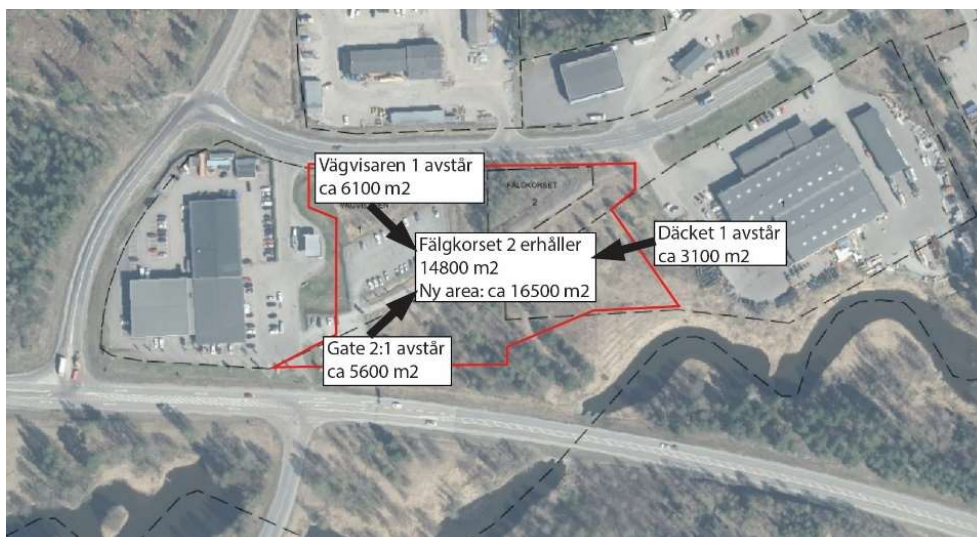


Bild 20: Fastigheter och arealer som berörs av kommande förrättning.

## Servitut, gemensamhetsanläggningar, ledningsrätter och vägrätter

För kommunalt ledningstråk inom planområdet bildas ledningsrätt genom lantmäteriförrättning. Ledningsrätt skall bildas genom överenskommelse mellan Arvika kommun och Arvika Energi och Miljö innan fastighetsreglering från Gate 2:1 genomförs. Om detaljplanen vinner laga kraft innan ledningsrätten är bildad, kan rådighet över berörd mark inom Gate 2:1 säkerställas genom lämplig avtalsrättighet.

Om ledningsrätt ej kan bildas, ska fastighetsreglering för område berört av u-område ej genomföras. Rådigheten för Fälgkorset 2 till detta område, för vägändamål, skall då säkerställas genom avtalsservitut.

Fastighetsreglering för parkeringsområde kan dock genomföras. Ett u-område har införts på plankartan.

För att säkerställa åtkomst till planområdet bör gemensamhetsanläggning eller rättighet bildas för infarterna (Fälgkorset 2 och Vägvisaren 1 för gång- och cykelbana samt varutransporter och Fälgkorset 2 och Däcket 1 för kundinfart).

Tillkommande gemensamhetsanläggningar handläggs av Lantmäteriet i lantmäteriförrättningen. Exploatören bekostar detta.

Planområdet berörs av ett servitut för jordvärme på del av Däcket 1, vilket avses upphävas. Exploatören bekostar detta.

Planområdet berörs av en vägrätt (1784-P98/2).



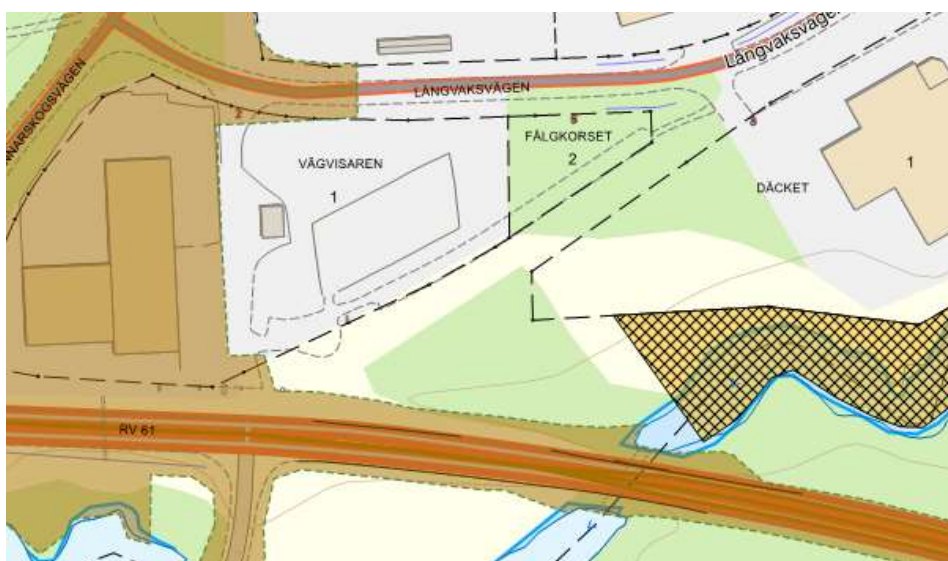


Bild 21: Planområdet berörs av vägrätt (ljusbrun färg) samt servitut för jordvärme (skrafferad yta)

## Sammanfattande konsekvenser

### Natur

Ett genomförande av detaljplanen innebär att oexploaterad mark tas i anspråk. Den befintliga naturmiljön ersätts av en större handelsbyggnad inklusive tekniska byggnader samt en hårdgjord yta med ca 230 parkeringsplatser.

### Miljökvalitetsnormer

Detaljplanen bedöms inte påverka uppsatta miljökvalitetsnormer för vatten, luft eller buller negativt.

Den framtagna dagvattenutredningen visar att föreslagen dagvattenhantering uppfyller att miljökvalitetsnormerna för kemisk status uppnås.

### Ekonomi och sociala effekter

Detaljplanen innebär att ett större antal arbetstillfällen skapas i Arvika. På lång sikt innebär exploateringen att Gateområdet ges förutsättningar att växa och utvecklas med fler verksamheter.

### Hållbar utveckling

Placeringen av den nya handelsbyggnaden innebär att boende i bl.a. östra Arvika ej behöver åka in till befintliga matbutiker för att handla, vilket leder till mindre trafik, köer och utsläpp i de centrala delarna av Arvika.

## Medverkande tjänstemän

### Samhällsbyggnad

Anders Lidén, plankonsult AFRY AB, i samarbete med representanter från samhällsbyggnadsavdelningen och Arvika Energi och Miljö.