

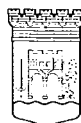
PROGRAMRAPPORT

2010-12-02

Planprogram för utveckling av Hedvigsholmen, Marstrand 74:4 m.fl.

**PLANERING
SAMHÄLLSBYGGNAD**

**KUNGÄLVS
KOMMUN**



ADRESS Nämndhuset · 442 81 Kungälv
TELEFON 0303-23 80 00 vx
FAX 0303-632 37
E-POST samhallsbyggnadskontoret@kungalv.se
HEMSIDA www.kungalv.se

PROGRAMRAPPORT

Innehåll:

SAMMANFATTNING	sid 2
STATLIGA MYNDIGHETER	sid 3
REGIONALA ORGAN	sid 10
KOMMUNALA NÄMNDER	sid 11
KOMMUNALA BOLAG (MOTSV)	sid 12
FASTIGHETSÄGARE	sid 12
BOENDE, ARRENDATORER	sid 19
ÖVRIGA	sid 20

Det rubricerade planprogrammet, daterat 100304 har varit utsänt för samråd enligt plan- och bygglagen (PBL) 5:20, under tiden 2 april - 7 maj 2010.

Till samhällsbyggnad har inkommit nedanstående yttranden vilka sammanfattas och kommenteras. Under samrådet har inkommit 11 st yttrande från statliga organ och kommunala nämnder eller verksamheter varav 10 är undertecknade av män och 3 av kvinnor. När det gäller de 12 yttrandena från privatpersoner och föreningar så är 16 st undertecknade av män och 9 st av kvinnor.

SAMMANFATTNING

Inkomna synpunkter har varierat stort i detaljeringsgrad . Synpunkter har kommit på att programmet saknar tydlig analys, förslag och mål samt att Hedvigsholmen bör studeras i ett större perspektiv. Behovet av ett gestaltungsprogram har framförts avseende bostäder och utformning och användning av f.d. bensinstationstomten samt Södra Strandgatans avslutning. Flera påpekar behovet äldreboende, lägenheter för yngre, risken för att de nya bostäderna får samma antal sommarboende som nuvarande Hedvigsholmen har framförts. Önskemål om möjlighet till annex har kommit från Havshotellet. Flera anser att Hamnplanen bör användas som idag med båtuppställning. Uppfattningen om var ÅV-stationen och sjötappen ska placeras varierar. Allmänna parker och planteringar önskas. Många har synpunkter på parkeringsfrågan, hur den ska lösas och prioriteras. Frågan har ställts om reningsverket kan klara de ökade kraven och de skyddsavstånd som krävs, kanske är tryckavlopp en lösning. Många påpekande görs om de utredningar som krävs för området avseende geoteknik, klimatförändringar, dagvattenhantering, buller, ev. markföroreningar, riskanalys för sjötapp samt inte minst parkering. Dessutom kan en marin arkeologisk utredning ev. vara nödvändig.

Frågor som rör det större perspektivet får hanteras i det pågående översiktsplanarbetet och stämmas av i planarbetet parallellt. Planprogrammet har utgått från Idealbild Marstrand som är en delöversiktsplan som togs fram i samråd med marstrandsbefolkningen och som är antagen av politiken. Idealbilden föreslår Hedvigsholmen för nya bostäder i kombination med parkering och hamnverksamhet och en sjötapp. Förvaltningens bedömning är att planarbetet behöver gå ännu djupare i detaljeringsgrad för att komma vidare.

Samrådet har gjort det tydligt att gestaltningen är viktig, att bästa användning av f.d. bensinstationstomten måste diskuteras både avseende innehåll och utformning. Hamnplanen bör finnas kvar som resurs för t.e.x. evenemang och tills vidare medge båtuppställning vintertid, tills dess nya områden för detta behov

finns. Möjlighet till en sjötapp bör finnas kvar i området vid Djuphamnen med ett skyddsavstånd. Hur den tekniskt och praktiskt kan utformas får bli en senare fråga. En återvinningsstation bör finnas på Hedvigsholmen på ungefär samma plats som idag men med en snyggare utformning. Såsom programmet föreslår ska höga krav ställas på tillgänglighet och boende ska finnas för både äldre och barnfamiljer.

Det fortsatta planarbetet måste koncentreras till att lösa parkeringsfrågan. Hur många parkeringsplatser måste finnas på Hedvigsholmen och var kan vi lösa det framtida behovet och på vilket sätt och till vilka kostnader. En mer detaljerad parkeringsutredning bör vara nästa steg. Utredningen ska kopplas till parkeringspolicyn för Marstrand. Parallellt bör ett gestaltningsprogram tas fram som belyser de frågor som framkommit under samrådet.

När omfattningen av exploaterbar yta på Hedvigsholmen är klar kan man gå vidare med geoteknik, havsnivåhöjningar. Ytterligare nu kända utredningar som krävs är buller, dagvattenhantering, riskanalys, ev. markföroreningar och marinarknologisk utredning.

Avseende reningsverket är planen att det ska byggas ut för att klara nya bostäder på Hedvigsholmen och Hareslätt för 6-7000pe.

Hur förhåller sig programförslaget till ett jämställdhetsperspektiv utifrån riksdagens mål att "män och kvinnor ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv" och plan- och bygglagens inledande paragraf "beaktande av dem enskilda människans frihet främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människor i dagens samhälle och för kommande generationer".

En komplettering med bostäder och service på Hedvigsholmen bedöms vara ett bra sätt främja en jämlik samhällsutveckling. Förhoppningen är fler åretruntboende som ger bättre service och kommunikationer i ett område med höga natur- och kulturvärden.

STATLIGA MYNDIGHETER

YTTRANDE

Länsstyrelsens samhällsbyggnadsenhet, Peter Abrahamsson, Peter Nordström 2010-05-10

Länsstyrelsens samlade bedömning

I gällande översiktplan för Kungälv kommun är aktuellt plan område ämnat för utveckling av centrumområde med servicefunktioner.

Aktuellt planprogram utgår från Idealbild Marstrand i sin målformulering för området. Idealbilden är en fördjupning av gällande översiktplan och omfattar Marstrandsön och västra sidan av Koön. Den fördjupade översiktplanen är antagen av Kungälv kommun. Förestående planprogram kommer på ett förtjänstfullt sätt att ge planeringen ett mer översiktligt perspektiv med en strävan till helhetssyn och helhetskaraktär för Marstrand. Programmet syftar till att Marstrand ska erhålla möjligheter till samhällsutveckling och bevarande. Utveckling ska ske med hänsynstagande till områdets riksintressen. En gynnsam samhällsutveckling för Marstrand ska möjliggöras.

Attraktiva miljökompletteringar ska tillföras en unik Marstrandsmiljö. Välanpassade och rationella parkeringslösningar ska infogas i en småskalig bebyggelsemiljö. Trivsamma offentliga rum ska gestaltas. Olika funktioner och marknyttjanden ska kunna samordnas under olika säsonger av året. Frågor kring bullerstörningar, riskanalyser, markföroreningar och översvämningrisker behöver särskilt beaktas.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör naturvård, kulturmiljö, hälsa och säkerhet måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall behöva prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Området samlar en mångfald intressen och omfattas av riksintresseområde för både naturvård, kulturmiljövård och yrkesfiskets behov. Området tangerar riksintresseområde för friluftslivets intressen. Dessutom är planområdet lokaliserat inom 3 kap 4§ miljöbalken och utgör område för geografiska bestämmelser samt utgör del av kommunalt bevarandeområde.

En planerad utveckling av hamnens verksamhet kan komma att innebära anordningar för sjösättning, upptagning, tvättning och vinterförvaring av båtar samt serviceutrymmen för hamnens båtgäster, miljöstation m.m. Länsstyrelsen anser det väsentligt att dessa funktioner erhåller omsorgsfull planering inom hamnområdet och att olägenheter och risker för negativ påverkan på omgivande mark- och vattenområden beaktas och förebyggs genom lämpliga val av tekniska lösningar.

Dagvattenhantering

VA-utredningen för Marstrand, daterad 2010-02-12, redogör i viss utsträckning för hanteringen av områdets dagvatten. I och med att Hedvigsholmen enligt planprogrammet kommer att genomgå en omfattande samhällsutveckling anser Länsstyrelsen att detaljplanen samrådshandling ytterligare behöver klargöra frågeställningar kring dagvattenhanteringen för planområdet.

Kulturmiljö - marin arkeologi

Marstrandsområdet har väldokumenterad historia kring sjöfarten, vilket gör det sannolikt att området kan hysa okända marina fornlämningar. Länsstyrelsen anser att en särskild arkeologisk utredning behöva utföras, i syfte att erhålla bättre kunskapsunderlag för bedömning av exploateringsens tillåtlighet gentemot KML.

Buller

Länsstyrelsen anser att ljudmiljön i området måste belysas ytterligare. Hänsyn behöver tas till flera typer av bullerkällor samt hur den totala bullersituationen blir för befintliga och planerade bostäder. Exempel på bullerkällor kan vara biltrafik, busstrafik, fritidsbåtar, båtar vid djuphamnen, båtar på väg till och från sjötappen och buller från planerad återvinningsstation.

Eventuellt kan även bullerbidrag komma från ventilations- och kylanläggningar, färjan mellan Marstrandsön och Koön samt andra verksamheter med buller. Målsättningen måste vara att ljudmiljön blir god under hela året. Även under sommarsäsongen.

Markföroreningar

Inom planområdet har det tidigare varit en bensinstation eller sjötapp lokaliserad intill havet. Enligt tillhandahållna uppgifter har en sanering av markområdet företagits. Det är dock okänt till vilken nivå saneringen är utförd. Möjligen kommer förslag till ny bostadsbebyggelse att föranleda behov av ytterligare saneringsåtgärder av markområdet. Länsstyrelsen anser att kommande samrådshandling för detaljplanen behöver beskriva föroreningssituationen för området tillsammans med en bedömning kring erforderliga åtgärder.

Översvämning

Länsstyrelsen anser att en redovisning behöver ske av områdets marknivåer och beslutad höjd på lägsta golvnivå för planerad bebyggelse. För flertalet fastigheter redovisas planer för verksamheter i bottenvåningen men fastigheten 74: 13 planerar emellertid för bostäder. Förslag till lämplig höjddangivelse ska ställas i relation till framtida havsvattennivåer. Detaljplanen ska säkerställa lämplig höjddnivå för ny bostadsbebyggelse genom planbestämmelse på detaljplanens formella karta.

Skyddsavstånd

En ny sjötapp eller bensinstation för båtar ämnar lokaliseras inom planområdet. Länsstyrelsen anser att det i dagsläget inte är möjligt att bedöma ifall föreslagen lokalisering kan godkännas i förhållande till övrig bebyggelse utan att skyddsåtgärder behöver vidtas. En riskanalys behöver tas fram för att klargöra risker med en lokalisering även sjötapp inom planområdet.

Geoteknik

Länsstyrelsen anser att kommande synpunkter från SGI måste beaktas i det fortsatta arbetet med detaljplanen.

Övriga synpunkter

Miljöbedömning

Kommunen har gjort bedömningen att föreslagen detaljplan inte kommer att innebära en betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark och vatten och andra resurser enligt 5 kap 18 § i plan- och bygglagen PBL. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning i ärendet.

Beredning

Inför Länsstyrelsens bedömning i ärendet har berörda statliga sektorsföreträdare beretts tillfälle att lämna synpunkter. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

KOMMENTAR

Den typ av båtservice som kan vara möjlig vid Hamnplanen måste studeras vidare utifrån ev. störningar eller tekniska krav.

I det fortsatta planarbetet kommer dagvattenhantering, kulturmiljö, buller samt klimatförändringar avseende framtida havsnivåer att utredas. Dessutom får undersökas om ytterliggare marksanering krävs.

Om en sjötapp placeras i området krävs en riskanalys.

YTTRANDE

Statens geotekniska Institut (SGI), Elvin Ottoson, Lars Johansson 2010-05-06

Statens geotekniska institut, SGI, har 2007-07-03, dnr 5.2-0607-0397, avgett yttrande över delöversiktsplan "Idealbild Marstrand". SGI framhöll vikten av att genomförbarheten från geoteknisk synpunkt värderas tidigt i planprocessen.

SGI har nu av Kungälv kommun erhållit detaljplaneprogram upprättat av Radar arkitektur & planering AB, 2010. Enligt Räddningsverkets (nuvarande Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) översiktliga stabilitetskartering för Kungälv (FB Flygfältsbyrå 2001-08-31) klassades befintlig hamnplan och östra delarna av parkeringen som område med otillfredsställande stabilitet alternativt otillräckligt utrett. Vidare indikerar kartunderlaget att utfyllnader har skett i området under 2000-talet.

I programmet redovisas att geoteknisk utredning behöver utföras för befintlig hamnplan och parkering samt att marknivåer inför klimatförändringar behöver utredas. SGI förutsätter att stabilitetsförhållandena klarläggs i planskedet enligt de rekommendationer som ges i Skredkommissionens Rapport 3:95 för nyexploatering och minst detaljerad utredning. Notera att de geotekniska undersökningarna sannolikt också behöver omfatta vattenområdet utanför hamnplanen. Vi vill också uppmärksamma att behov av marknivåhöjningar vanligtvis medför ökad belastning på marken. Behov av åtgärder mot översvämning behöver därför värderas i samband med att stabiliteten klarläggs.

Vidare behöver befintliga kajers stabilitet och kondition/status klarläggas i planskedet.

Sammanfattningsvis förutsätter SGI att ovanstående beaktas i det fortsatta planarbetet. Föranleder utredningsresultaten

behov av åtgärder/restriktioner behöver dessa regleras i planen.

SGI har inte granskat frågeställningar rörande markmiljö inkl markradon .

KOMMENTAR

I det fortsatta planarbetet kommer geoteknik att utredas och SGI:s yttrande beaktas.

YTTRANDE

Bohusläns museum, Staffan von Arbin, Tomas Brandt 2010-05-07

Kulturhistorisk bakgrund

Bebyggelsen på Marstrand utgör område av riksintresse för kulturmiljövården. Förutom Karlstens fästning, som är statligt byggnadsminne, utgör en stor del av samhället på Marstrandsön fornlämning Marstrand 32, vilken är av typen stadslager. Utifrån arkeologiska undersökningar i hamnområdet under den senaste tioårsperioden vet man att Marstrand 32 även omfattar stora delar av hamnen. Förutom förekomst av omfattande hamnkulturlager/stadslager med datering från sen medeltid och framåt så finns ett 15-tal antikvariskt kända fartygslämningar, vilka är att betrakta som fasta fornlämningar. De senare dateras till 1500-, 1600- och 1700-talen. Hamnområdet är det vattenområde på Västkusten som har den, i förhållande till yta, största kända koncentrationen av fornlämningar under vatten.

Utlåtande ur bebyggelseperspektiv

Ur kulturhistorisk synvinkel ser vi inga problem med att det tillkommer ny bebyggelse på de aktuella ytorna.

Däremot måste vi reagera på den skisserade kvartersuppbyggnaden, där det är inritat två stora kvadrater.

Bebyggelsen på Marstrandsön är i huvudsak tydligt uppbyggd enligt ett stadsmönster, med gator och ofta slutna kvarter. Kvarteren är dock mycket varierande i form och storlek. Bebyggelsen på Koö-sidan däremot är mycket

mindre stadslig, här finns en övervägande del friliggande hus på tomterna. Att introducera stadslignande kvarter är i sig en nyhet, men med god gestaltning och medvetenhet om platsens karaktär kan detta ändå lösas. Att skissera två helt kvadratiska kvarter i denna miljö visar på en brist på förståelse för hur gestaltningsfrågorna skall hanteras här. Att t ex placera all ny bebyggelse i kvartersgräns (som föreslås sid 8) är inte alls någon självklarhet på denna plats, här krävs en större variation.

Anpassning till en befintlig miljö handlar inte bara om takvinklar och fasadmateriäl, utan också om skala, riktningar, siktlinjer, ytor, höjder mm.

För att kunna gå vidare i planprocessen måste dessa frågor bearbetas ytterligare så att tydligare riktlinjer för hur den nya bebyggelsen skall placeras och gestaltas kommer fram. Vi föreslår därför att denna fråga (anpassning/gestaltning) görs till en av de utredningspunkter som skall arbetas vidare med (sid 9).

Utlåtande ur fornlämningsperspektiv

På Hedvigsholmen fanns under åtminstone 1600-talet en befästning, vilken skall ha utgjort ett slutet verk med kasematter för musketörer. Några spår av denna befästning är inte synliga idag. Troligen är de helt förstörda av de omfattande markingrepp som skett i modern tid. Bohusläns museum vill dock erinra om att även idag okända fornlämningar skyddas genom kulturminneslagen. Det innebär att om byggnadslämningar eller andra fornlämningar påträffas vid markarbeten så måste arbetet omedelbart avbrytas och länsstyrelsen kontaktas. Planprogrammet tangerar två vattenområden, dels Arvidsvik i anslutning till den tidigare bensinstationen, dels djuphamnen vid Hedvigsholmens södra kaj. Vid muddring i Arvidsvik år 1981 påträffades en fartygslämning (Marstrand 82). Vid en marinarknologisk utredning i samma område år 1999 konstaterades att viken visserligen är delvis muddrad, men att den fortfarande innehåller såväl kulturlager som enstaka fartygsdelar vilka kan förmodas härröra från den nämnda fartygslämningen. Bevarade kulturlager förekommer i en zon mellan Ringskär och befintlig flytbrygga. Skulle exploatering bli aktuell inom detta område anser Bohusläns museum att en marinarknologisk förundersökning bör utföras.

Vad gäller den befintliga djuphamnen vid Hedvigsholmen så ligger den något perifert i förhållande till den inre delen av Marstrands hamn. Kunskapsläget för området är emellertid bristfälligt. Det är sannolikt att det förekommer hamnkulturlager inom området men i vilken omfattning är i dagsläget svårt att uttala sig om. Förekomst av fartygslämningar kan inte heller uteslutas. Mot denna bakgrund anser Bohusläns museum att en särskild marinarknologisk utredning bör utföras som en del i det fortsatta planarbetet.

KOMMENTAR

I det fortsatta planarbetet kommer gestaltning och att utredas och BM:s yttrande beaktas.

YTTRANDE

Lantmäteriet, Mats Kramsjö, 2010-04-09

Då planprogrammet är i ett inledningskede och inga fastighetsrättsliga bedömningar gjorts förutom att överföra delar av

Marstrand 74:4 och 6:6 till en kommunal fastighet, har Lantmäteriet i nuläget inga synpunkter på planförslaget. Lantmäteriet vill dock understryka vikten av att beakta och belysa konsekvenser för det flertalet rättigheter som finns i området. Inom området finns även gemensamhetsanläggningarna Marstrand ga:23- 24, som i och med det nya planförslaget kan komma att påverkas gällande upplåtet utrymme, deltagande fastigheter samt förändrade andelstal m.m.

KOMMENTAR

I det fortsatta planarbetet kommer Lantmäteriets yttrande beaktas.

YTTRANDE

Trafikverket, Jörgen Einarsson, 2010-05-05

Synpunkter på bebyggelse

En mittpunkt eftersträvas i den centrala delen av Marstrand. Dagens dagligvarubutik har en något undanskymd placering med en inte alltför stor parkering. Att flytta denna till det nordvästra hörnet av 6:56 torde göra att en mer synlig centrum-

punkt tillskapas, särskilt då om Hotelltorget görs attraktivt som mötespunkt. Parkering borde kunna inrymmas i ett plan under marken. Butikens nuvarande lokal bör kunna nyttjas till annan verksamhet.

Området där bensinstationen var belägen har ett mycket attraktivt läge. Är det rätt att nyttja denna för privata bostäder? Kanske vore det bättre att använda området till en något mer "allmän" byggnad, där fler kan uppskatta läget. Kanske kan vårdcentral eller äldreboende vara ett bra alternativ.

Att placera en återvinningsstation mellan Hedvigsholmsgatan och Hamnplanen bör nog övervägas, eftersom denna verksamhet ofta medför buller och nedskräpning. Borde inte denna kunna förläggas längre österut i anslutning till infarten till Marstrand. Det skall vara lätt att nå en återvinningsstation med bil.

Synpunkter på parkering

Det är bra att parkeringsfrågan får en framskjuten placering i diskussionen. När det gäller de norra kvarteren, omedelbart söder om Södra Strandgatan, är det positivt om parkering för butikskunder och hyresgäster kan tillskapas under markplan.

Sommartid måste man nog acceptera att tillfälliga besökare ibland måste parkera i anslutning till infarten till Marstrand.

Buller

I samband med fortsatt arbete med detaljplanen måste trafikbullret studeras så att gällande riktvärden inte överskrids.

KOMMENTAR

I det fortsatta planarbetet kommer buller att utredas.

YTTRANDE

Sjöfartsverket, Björn Andreasson, 2010-04-13

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten samt för sjöfartens riksintresseanspråk. Sjöfartsverket arbetar dessutom för hög transportkvalitet, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur.

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerat planprogram och har följande synpunkter:

Vid planering av belysningspunkter skall hänsyn tas så att dessa inte bländar sjöfarande eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för sjöfartens säkra navigation.

Sjöfartsverket har intet övrigt att erinra.

KOMMENTAR

I det fortsatta planarbetet kommer Sjöfartsverkets yttrande beaktas.

YTTRANDE

Polismyndigheten i västra Götaland, Bernt Johansson, 2010-04-20

Under sommarmånaderna behövs ett stort antal parkeringsplatser på Koön. Periodvis räcker ej antalet parkeringsplatser till vilket medför en utökad rundkörning inom det bebyggda området på Koön då besökande kör runt till de olika parkeringsytorna för att om möjligt finna en parkeringsplats. Detta leder bl.a. till ett antal incidenter mellan bilister och gående som företrädesvis använder gatorna oavsett om det finns gångbana eller ej. Utöver detta förekommer "vild" parkering som i vissa fall begränsar framkomligheten och ökar risken för trafikincidenter.

Vid en utbyggnad av bostäder m.m. på Hedvigsholmen måste parkeringsfrågan lösas för de nu boende på södra Hedvigsholmen samt för dem som kommer att bo respektive kommer att ha någon form av verksamhet i området. Utöver detta måste det finnas ett stort antal parkeringsplatser för besökande. För att begränsa rundkörning för att finna ledig parkeringsplats bör besöksparkering ej ligga för långt från färjeläget på Koön.

KOMMENTAR

I det fortsatta planarbetet kommer hänsyn tas till framtida parkeringsbehov.

YTTRANDE

Skanova, Teresia Eboskog, 2010-05-05

Skanovas anläggningar runt och inom aktuellt exploateringsområde framgår av bifogad karta. Kabelstråken är på bifogad karta markerade med röd färg. Två kabelstråk passerar rakt igenom planområdet samt att nät finns till befintliga byggnader i den sydvästra delen. Särskild hänsyn bör tas till dessa kabelstråk i det fortsatta planarbetet. I kommande detaljplans genomförandebeskrivning bör dessutom nedanstående ingå eller berörda fastighetsägare delges detta på annat lämpligt sätt: Minst 4 månader innan några arbeten påbörjas i närheten av Skanovas anläggningar

skall beställning på eventuell undanflyttning ha inkommit till TeliaSonera!

Eventuella undanflyttningar av Skanovas anläggningar inom exploateringsområdet kommer att debiteras fastighetsägaren/exploatören.

Beställning på utsättning skall inkomma till TeliaSonera i god tid, minst 4 dagar före önskad datum, tel: 020-53 10 00.

I övrigt inget att erinra.

KOMMENTAR

I det fortsatta planarbetet kommer Skanovas yttrande beaktas.

YTTRANDE

Vattenfall Eldistribution AB, Eva Olsson, 2010-05-07

Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet. Transformatorstationen är markerad som en svart fyrkant, 10 kV markkablar är markerade som röda streckade linjer samt 0,4 kV markkablar blå streckade linjer, se bifogad karta. Anläggningarnas lägen är inte exakta då inmätning ännu inte är gjord. För kabelanvisning i fält vänligen kontakta vår Kundtjänst på telefonnummer 020-82 10 00.

Befintlig transformatorstation går inte att flytta då den matar Hedviksholmens hela sydvästra del. Ett ytterligare E-område, för transformator, i planområdets nordöstra del kan behövas beroende på vilken verksamhet/boende som planen anger.

När ett E-område för transformatorstation planeras ska det horisontella avståndet mellan nätstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag uppgå till minst fem 5 meter, enligt gällande starkströmsföreskrifter. Dessutom måste tillfartsväg för arbetsfordon finnas.

För Vattenfalls 10 kV markkabel yrkas ett u-område med en bredd på minst 4 meter inom kvartersmark. För att säkerställa att u-området överensstämmer med kablens placering måste inmätning ske. Detta bekostas av Vattenfall. Enligt kundavtalet, Nät 2009 K § 7.3, får inte byggnader uppföras, marknivån ändras, eller andra åtgärder vidtagas som äventyrar funktionen eller driften av nätägarens anläggningar.

Eventuell flytt/förändring av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploatören, offert beställs hos vår Kundtjänst på telefonnummer 020-82 10 00. Vattenfall önskar ta del av det fortsatta planarbetet. Under förutsättning att ovanstående föls har Vattenfall inget att erinra mot planprogrammet.

KOMMENTAR

I det fortsatta planarbetet vill kommunen ha en fortsatt dialog med Vattenfall angående transformatorstationens samt u-områdets placering.

YTTRANDE

Västtrafik, Karin Mörtsjö, 2010-05-06

Rent övergripande önskar Västtrafik att hänsyn och prioritet tas till kollektivtrafiken och dess framkomlighet m.m. Vi förespråkar egna körfält och bra framkomlighet för allas bästa. Fler kollektivtrafikresenärer innebär minskad bilism.

Västtrafik förespråkar inte längs-med-parkering kring de nya kvarteren om dessa placeras längs med Södra Strandgatan då vi behöver fri framkomlighet längs med denna gata för anslutning till färjan.

Under byggnadstiden är det av stor vikt att bussarna som kör längs Södra Strandgatan inte hindras utan får fortsatt god framkomlighet. Eventuella hinder som kan påverka bussarnas körväg/körtid skall snarast meddelas Västtrafik. Vi önskar ett (fortsatt) bra samarbete gällande hållplatser. Vaghållaren står för markåtgärderna och Västtrafik för infrastrukturen, i stora drag. Vid uppförande/förändring även hållplats skall dessa tillgänglighetsanpassas enligt

Västtrafiks riktlinjer. Önskvärt är att väderskyddsytan/terminalytan är förberedd med eldragning och hellre ett tomrör för mycket än för lite för eventuella realtidssystem, utrop m.m. Hänsyn måste tas till bussarnas svängradie, sikt m.m. Vår infraavdelning har alla mallar. Förändringar av kollektivtrafiken och dess infrastruktur är riktade till tidtabellsskiftena, framöver andra söndagen i december (eventuell justering i juni och augusti).

KOMMENTAR

I det fortsatta planarbetet kommer Västtrafiks yttrande beaktas.

KOMMUNALA NÄMNDER

YTTRANDE

Miljö- och byggnadsnämnden, 2010-05-06

Miljö- och byggnadsnämnden har tagit del av planförslaget och har följande erinringar:
Den förväntade höjningen av havsnivån bör beaktas.

KOMMENTAR

I det fortsatta planarbetet kommer klimatförändringar avseende framtida havsnivåer beaktas.

FASTIGHETSÄGARE

YTTRANDE

JM AB, Lars Redig (Marstrand 74:12, 74:14 och 74:15) 2010-04-26

Som ägare av fastigheterna Marstrand 74: 12 , 74: 14 och 74: 15 vill vi lämna följande synpunkter. Vi anser att det är bra att Kommunen tar ett helhetsgrepp på Hedvigsholmen i och med detta program. Med hänvisning till tidigare förda diskussioner, som vi gärna fortsätter under programarbetet, anser vi att fastigheten 74: 14 skall ges en bygg rätt för bostäder som ersätter den bygg rätt för verksamheter som finns i gällande plan. Detta för att den resterande hamnplanen skall upplevas som trygg och inte alltför ödslig. Samt ge ytan mer torgkaraktär.

Vi är tveksamma till läget för sjötappen som bör lokaliseras mer lättillgängligt.

KOMMENTAR

Planprogrammet föreslår delar av JM:s mark för bostäder vilket kommer att utredas vidare utifrån gestaltningsprogram och parkeringsbehov samt riskanalys för sjötapp.

YTTRANDE

Gunilla och Kent Andreasson, Nygatan 3 (Marstrand 72:12) 2010-05-09

Vi har följande synpunkter på planprogrammet:

När man kommer på S.Strandvägen mot Marstrandsön bör man från brandstation till färjeläget ha ett öppet synfält och inte en stängd "tunnel" med höga hus.

Detta är viktigt för att markera det som Marstrand står för. Fästningen och hamnen med båtliv. Helst bör f.d. bensinstationen rivras för att ge luft och utrymme åt en torgliknande miljö, med allmän kontaktmöjlighet till hamn och vatten.

Här kan bedrivas torghandel och liknande verksamhet.

De antal parkeringsplatser som erfordras för parkering åt året runt boende bör kunna tillfredställas genom p-hus delvis under mark på någon av de föreslagna ytorna 6:56 eller 6:121. Parkering för besökande under sommarmånaderna och/eller evenemang bör lösas i Mjölkekilen eller i viss mån på Kyrkogårdsviken.

Därifrån borde det vara möjligt att lösa med någon form av skyttel eller rent av att gå. Liknande turistställen i Europa, (många i Frankrike, Italien) har man löst på detta sätt, och folk vallfärdar dit trots att dom kanske får gå en

bit. För ett antal år sedan tog vi del av ett förslag med ett grönt alleliknande gångstråk från kyrkogårdsviken via Nygatan, bakom brandstationen via 6:63 - 6.66 och vidare till Ringenplan. Tanken var ett gångstråk för de som parkerade vid Mjölkekilen / Kyrkogårdsviken till färjeläget. Var tog det förslaget vägen?

KOMMENTAR

I det fortsatta planarbetet kommer gestaltning att utredas vidare avseende både Hedvigsholmen samt f.d. Statoiltomten.

För nya bostäder ska parkering lösas på fastigheten. Utgångspunkten i planprogrammet är att försöka lösa parkeringen under mark.

Parkeringsfrågan kommer att studeras närmare i detalj avseende både boende- och besöksparkering och vilka placeringar och tekniska lösningar som är lämpligast för att kunna utveckla Marstrand till ett åretruntsamhälle med fler bostäder.

Målsättningen är att gående ska kunna tas sig säkert ner till färjan från parkeringsplatserna. Idag finns en gång- o cykelbana från Badhålan till ringplan.

YTTRANDE

Barson, Kjell Ottoson (Marstrand 6:6, 74:8) 2010-05-06

Jag är genom bolaget Barson Company AB ägare till fastigheterna Marstrand 74:8 och Marstrand 6:6- Blå huset - som ligger inom och i anslutning till planprogramområdet. På fastigheten pågår en omfattande till- och ombyggnad som kommer att omvandla Blå Huset till en modern hotell- och konferensanläggning.

Med anledning av kommunstyrelsens beslut förra året att börja planarbetet framförde jag i ett brev 2009-02-23 till samhällsbyggnad de synpunkter som jag då ansåg behövde beaktas i kommande planarbete. Det nu framtagna planprogrammet föranleder mig att än en gång framföra mina synpunkter.

Annex till hotellet

Jag föreslår att lämplig del av blivande kvarter i hotellets närhet kompletteras med planbestämmelse som även ger möjlighet att uppföra annex till hotellet.

Det är en utmärkt ide att planera för en kompletterande bostadsbebyggelse på Hedvigsholmen. Bostäder, framför allt hyresrätter, behövs för att vi ska få ett levande samhälle att bo och verka i. Omvandlingen av Blå huset kommer också att bidra till att utveckla Marstrand genom att anläggningen kommer att vara öppen hela året och på så sätt innebära både arbetstillfällen och besökande under hela året. För en fortsatt utveckling av hotell- och konferensverksamheten är det önskvärt att möjligheten finns att komplettera med fler hotellrum. Mitt önskemål är därför att kommande detaljplan görs flexibel på sådant sätt att den även ger möjlighet att uppföra annex till hotellet inom lämplig angränsande fastighet.

Parkeringsfrågan belyses i planarbetet

I den kommande detaljplanen måste utbyggnaden av parkering, både i tid och rum, vara noggrant redovisad.

Parkeringsfrågan är av central betydelse för oss som bor och verkar på Marstrand. För hotell- och konferensanläggningen är visserligen parkeringsbehovet säkerställt i exploateringsavtalet. När nu befintliga parkeringsplatser planeras för bostadsändamål måste frågan om placering av nya parkeringsplatser lösas i planen - både för att ersätta de som försvinner och för att ge fler parkeringsmöjligheter. Eftersom nyexploateringen tar i anspråk nuvarande parkering måste ersättningsparkering vara färdigställd innan ny bebyggelse påbörjas.

Användning och utformning av ny bebyggelse på Marstrand 74:4

Jag förutsätter att kommande detaljplan berörande Marstrand 74:4 dels inte medger högre byggnad än befintlig dels inte medger användning för bostadsändamål.

Blå husets om- och tillbyggnad är planerad utifrån och anpassad till höjden på den befintliga byggnaden på intilliggande fastigheten Marstrand 74:4. Det är väsentligt för

min fastighet att ny bebyggelse på Marstrand 74:4 inte tillåts till en högre höjd än det nuvarande huset.

Blå husets restaurangkök samt ekonomiutrymmen och avfallshantering är lokaliserade till den del av byggnaden som vetter mot Marstrand 74:4. Vår fastighet Marstrand 6:6 används som tillfart och in- utlastning. Med hänsyn till det buller och andra störningar som kan uppstå är det enligt min uppfattning helt olämpligt att lokalisera bostäder i direkt anslutning till denna verksamhet.

Utvidgning av planområdet

Jag föreslår att planområdet utvidgas att även omfatta kaj- och vattenområde framför hotellet. Kaj- och vattenområdet nedanför fastigheterna Marstrand 74:4 och 74:8 har präglats av verksamheten vid bensinmacken. När macken nu är borta öppnas möjligheten att utveckla området. Strandpromenaden runt Hedvigsholmen har dessutom på min fastighet en något underlig sträckning som inte är anpassad till faktiska förhållanden. Jag önskar att planområdet utvidgas så att även mark- och vattenområdet nedanför Blå huset tas med - inklusive den del som regleras i vårt avtal tecknat 09-11-12. Lämpligt vore om vi genom ett skifte av mark vid denna del av planområdet kunde säkerställa en bättre markanvändning och sträckning för strandpromenaden.

KOMMENTAR

I det fortsatta planarbetet kan möjligheten till ett hotellannex diskuteras vidare. En lösning på parkeringsfrågan är en förutsättning för en exploatering av Hedvigsholmen. Gestaltning av tillkommande exploatering kommer att utredas vidare. Planområdet kommer att omfatta de delar som avses i avtal mellan kommun och aktuell fastighetsägare och andra delar som ev kräver planändring.

YTTRANDE

Camilla o Stefan Granath (Marstrand 72:14) 2010-05-07

Allmänt

Som kommuninvånare och boende i Marstrand ser vi positivt på att Hedvigsholmen fortsätter att utvecklas i den påbörjade riktningen. Vi instämmer även med de påpekanden som ni gjort i det utsända materialet om att miljön i och runt Marstrand är av riksintresse och känslig.

Dock blir vi bekymrade när vi läser vidare under rubriken "Gestaltning". Beskrivningarna är mycket motsägelsefulla och ger utrymme till att utforma framtida bebyggelse i stort hur som helst.

Höjdbegränsningar av bebyggelse

Höjder av bebyggelsen bör ej överstiga tidigare detaljplan för Hedvigsholmen nr.901 som vi varit med och godkänt.

Layout och utformning av bebyggelse

Layouten längst med Strandgatan bör vara utformad så att den "öppnar sig" mot Marstrandsön och inte ger en klaustrofobisk "tunnelkänsla" Alltså bör området närmast vägen vara grön och kantad även låg bebyggelse. Vidare bör husens arkitektur och fasader vara sådana att de smälter in i den marina miljön.

Parkering vid 6:5 6:63 - 66

Förslaget med p-hus i 2 plan med bostadshus ovan är fullständigt oacceptabel. Detta passar definitivt inte in i den "känsliga" miljön som beskrivs.

Under förutsättning att utformningen smälter in i miljön, så motsätter vi dock oss inte ett parkeringshus. Rent praktisk förutsätter vi en utformning med en träbeklädd fasad samt tak som döljer fordon. Idén med att förlägga parkering av fordon under markplan är en långsiktigt utmärkt idé som ger möjlighet till att utnyttja attraktiv mark till något bättre än parkering.

Parkering allmänt

Parkeringsytor i gatuplanet bör avdelas med träd mellan varje rad av fordon. Med tanke på hur långsamt och osäkert genomförande av olika planer sker, så borde detta redan genomföras idag.

Sjötapp

Under förutsättning att verksamheten inskränker sig till just sjötapp, är den föreslagna placeringen godtagbar. Dock har undertecknad svårt att tro att den går att få lönsamhet i en sådan begränsad verksamhet.

KOMMENTAR

I det fortsatta planarbetet kommer gestaltningen att studeras vidare. Utgångspunkten i planprogrammet är att försöka lösa parkeringen under mark.

Parkeringsfrågan kommer att studeras närmare i detalj avseende vilka placeringar och tekniska lösningar som är lämpligast för att kunna utveckla Marstrand till ett åretruntsamhälle med fler

bostäder. Det bedöms viktigt att möjliggöra en etablering av sjötapp på Koön även om detta inte skulle vara aktuellt i nuläget.

YTTRANDE

Brf Spantplan, ordf. Göran Nicander (Marstrand 74:9) 2010-05-06

I utställningshandling från 1996 05 23 skrivs följande:

"Strandparken.

I Sveagatans förlängning skall träd planteras och förses med golv och gräs. Parken skall uppföras i skydd av en naturstensmur (gnejs eller granit) som består av skrotsten som infogas i en kallmur och som skall ge lä mot vindarna från sydväst.

Anordningar och utrymme för bad skall organiseras i anslutning till Strandparken. "

Vad blev det av detta, inga träd utan endast några buskar havtorn och vresrosor. Det är vackert i och för sig.

Naturstensmuren för skydd mot vindarna från sydväst finns inte heller, bara en kullerstensbelagd slänt

"Parkeringsytor.

Skall asfaltbeläggas. Trädraden mot Södra Strandgatan skall planteras muromgärdade. De övriga parkeringsytorna kan avskiljas med trädrader i grus. "

Var finns den muromgärdade träraden mot Södra Strandgatan?

Synpunkter på det kommande förslaget.

Sid 8.

Trafik & planering.

"Gatorna som omger tillkommande kvarter skall vara körbara och innehålla markparkering, i form av längs-med-parkering. Garage under de två större kvarter föreslås. Ett sätt att lösa det är att gräva ned garaget en halv våning vilket ger bebyggelsen ovan en sockel. Eftersom verksamhetslokalerna bör ha markkontakt kan garage under dessa vara helt nedgrävda.

Det bör också prövas om gatorna längs befintliga kvarter på västra Hedvigsholmen kan inhysa parkering för de boende bland sina egna kvarter. "

För att värna om miljön på Hedvigsholmen har det fattats beslut om att Hedvigsholmen, i så stor utsträckning, som det är möjligt skall vara bilfri. Parkeringsförbud råder idag på hela Hedvigsholmen. Att gatorna längs befintliga kvarter skall kunna inhysa parkeringsplatser för 130 bilar är omöjligt. Den unika och bilfria miljön som idag finns på Hedvigsholmen går då helt förlorad.

Sid 9.

Återvinningsstation.

"Möjligheter till uppförande av en återvinningsstation inom planområdet bör undersökas. En placering norr om hamnplan kan vara ett sätt att hantera ett skyddsavstånd till en eventuell sjötapp. Återvinningsstationen bör få en utformning som smälter väl in i området".

En sämre plats att lägga en återvinningsstation går nog inte att hitta. Kretsloppsstationen som idag finns inom området är en skamfläck. Vi har under många år efterfrågat en återvinningsstation i Marstrand. Det måste finnas andra platser att lägga en sådan station än på den så kallade Hamnplan.

KOMMENTAR

Avseende genomförandet av gällande detaljplan så har vissa delar avvaktat byggnationen av ett parkeringsdäck på Hedvigsholmen i övrigt har en anpassning fått ske till resurser och teknik samt förhållanden på plats.

I det fortsatta planarbetet måste alla tänkbara parkeringslösningar studeras. Troligtvis är gatubredderna för liten i befintliga bostadskvarter på Hedvigsholmen för att möjliggöra gatuparkering.

Tanken är att återvinningsstationen ska ligga på gångavstånd för så många som möjligt samt att de ska ges en gestaltning som passar på platsen. När det gäller en återvinningscentral i Marstrands eller Tjuvkilsområdet så är den diskussionen inte avslutad.

ÖVRIGA

YTTRANDE

Boende på Nygatan 1,3,4,5,6,8 samt Styrmansgatan 3, 2010-05-07

Marstrand behöver mer åretruntboende och fler parkeringsplatser. Koön behöver bli trevligare. Nuvarande presenterad plan innehåller enbart området Hedvigsholmen.

Som vi ser det är det ett måste att ta med övriga möjligheter t ex:

- parkeringen Kyrkogårdsviken
- området mitt emot Rutgersons
- området tvärs över Kilen där skjutbanan ligger

Det är nödvändigt att bygga bostäder där ungdomar har en chans att köpa.

Det är skrämmande med en byggnation som Hedvigsholmen där 75% är sommarboende. Vilket kräver parkeringsplatser och service under en begränsad tid, där parkeringsplatserna bara utnyttjas temporärt och priserna på boendet har ökat så att det blir svårare för ungdomar att köpa. De 25% av bostäderna som bebos året runt är det rätt många äldre Marstrandsbor som sålt sina hus och dessa sedan blivit sommarbostäder.

Vi skulle vilja ha ett trevligare Koön med grönområden och planteringar.

KOMMENTAR

Parkeringsfrågan kommer att studeras närmare i detalj avseende både boende- och besöksparkering och vilka placeringar och tekniska lösningar som är lämpligast för att kunna utveckla Marstrand till ett åretruntsamhälle med fler bostäder.

Förhoppningen är att de nya bostäderna ska inrymma bostadsrätter och hyresrätter. Möjligheten till planteringar på Hedvigsholmen får studeras vidare i det fortsatta planarbetet men det finns begränsningar genom saltvatteninträngning och det vind utsatta läget.

YTTRANDE

Anette och Jonas Enarsson, Styrmansgatan 3 (Marstrand 56:26) 2010-04-26

Först vill vi välkomna förslaget att utveckla Marstrand och att orten kan bli föremål för större inflyttning av permanentboende för att därigenom kunna behålla skolor, förskolor, vårdcentral m m. Vi har dock följande särskilda kommentarer.

Bostadskvarter 1 o 2

De bostadskvarter som planeras att byggas bör placeras så att existerande husbebyggelses utsikt inte påverkas, dvs de planerade husen bör placeras med kortsidan mot Hedvigsholmens badplats/djuphamn. Dessutom bör parker ingå i planen och inte innegårdar vilka har en tendens att utesluta allmänheten. Höjden på de planerade bostadskvarteren blir också orimligt hög jämfört med närliggande existerande husbebyggelse och kommer ge ett "trångt" och högt intryck vilket också varken överensstämmer med den sk bevarandeplan som gäller för närliggande kvarter eller passar in i bebyggelsen på andra sidan Södra Strandgatan/Skepparegatan.

Skall parkeringsgarage ingå för de två bostadskvarteren bör de vara helt nedgrävda för att minska höjden på bostadskvarteren.

Parkeringshus

Vi ifrågasätter varför ett parkeringshus skall placeras på föreslagen plats. Vi ser ingen anledning till att leda all trafik in

i samhället utan ett parkeringshus borde istället placeras vid infarten till Marstrand. Den föreslagna placeringen skulle innebära en ökad trafik (och därmed ökade avgasutsläpp) för tätorten. I andra kustsamhällen har man valt att inte leda in trafik utan valt att placera parkeringshus/parkeringsplatser utanför de centrala delarna. Detta borde även kunna appliceras på Marstrand.

KOMMENTAR

I det fortsatta planarbetet kommer gestaltningen utredas vidare i form av ett gestaltungsprogram. För nya bostäder ska parkering lösas på fastigheten. Utgångspunkten i planprogrammet är att försöka lösa parkeringen under mark.

Parkeringsfrågan kommer att studeras närmare i detalj avseende både boende- och besöksparkering och vilka placeringar och tekniska lösningar som är lämpligast för att kunna utveckla Marstrand till ett åretruntsamhälle med fler bostäder.

YTTRANDE

Samhällsföreningen Marstrands Framtid, 2010-05-11 (Föreningen fick förläng tid för att lämna in sitt yttrande)

Riksintresset Marstrandsön har inte fått en acceptabel hantering i planarbetet. 275 mantalskrivna och 200 tillkommande sommartid är inte hela sanningen. Parkeringsbeståndet måste ställas i relation till fastighetsbeståndet. Delårsboendet är mycket omfattande och har stor betydelse som underlag för servicen på Marstrand. Prioriteringsordningen som föreslås i parkeringsutredningen 2010-03-26 använder folkbokföringsbegreppet och bortser därmed från fastighetsägare och boende. För sommarverksamheterna används inte det begreppet. Parkeringsutredningen måste bygga på en heltäckande inventering av fastighetsbeståndet på Marstrandsön och med det som underlag beräkna p-behovet. Fastighetsbeståndet är helårsbonat och kan rymma ett par tusen boende. Det finns därför en stor möjlighet att öka helårsboendet på Marstrandsön.

Servicefrågan diskuterades på den sk charetten och resultatet blev att det behövs en balanserad syn på den frågan genom att bevara och utveckla den befintliga servicen på Marstrandsön samt att utveckla ytterligare service på Koön. Om nya områden byggs ut på Koön kommer den service som idag finns på Marstrandsön att behövas. Översiktsplanens förslag till nya områden på norra Koön ligger bra och kan ge ett bättre underlag för servicen. Vilka krav ställer tex ställningstagandet att Marstrand ska vara "serviceort" för ett större område? Ytterligare exploatering för bostäder i anslutning till Hedvigsholmen och Hamnplan måste invänta att parkerings- och servicefrågorna fått en godtagbar lösning. Vi efterlyser en fördjupad parkeringsutredning som tar hänsyn till det totala behovet av parkeringar under högsäsong och lågsäsong. Sommartid är alla fastigheter på Marstrandsön bebodda.

Näringslivet och många evenemang skapar stora parkerings- och lastningsbehov i anslutning till färjan. Det saknas en beskrivning av områdets förutsättningar och behov som kan bli aktuella inom programområdet. Vi efterlyser en helhetssyn på området.

Marstrands varumärke och riksintresse riskerar att skadas.

Om ett program behövs i samband med detaljplanarbete så skall det enligt PBL ange "utgångspunkter och mål för planen". Vi anser inte att planförslaget för Hedvigsholmen behandlar alla viktiga planeringsförutsättningar.

Kommunstyrelsen beslöt 2008-11-19 att påbörja ett planarbete för Marstrand 74:4 (bensinstationsfastigheten). I protokollet framgår att det skulle inledas med ett program som "studerar hela Hedvigsholmen med olika intressen såsom bostäder, parkering, djuphamn, sjötapp mm och som utreder gestaltungsprinciper och geoteknik". Hänsyn skulle tas till "framtida behov av offentlig service". Den senare ambitionen har inte uppfyllts. Programarbetet behöver fortsätta med en lokal förankring och tydligare koppling till "Idealbild Marstrand" samt förslaget till en ny ÖP.

Turismen är viktig för Marstrand och Marstrand är av stor betydelse för hela besöksnäringens utveckling i Såväl Kungälv kommun som i regionen. Detta framgår av såväl ÖP- förslaget som idealbilden men programförslaget återspeglar inte turismens betydelse. Det är viktigt att entren till Marstrand, från Rutgersson fram till färjeläget, utformas på ett sätt som gör att man känner sig välkommen och hemmastadd.

Bensinstationstomten lämpar sig dåligt för bostäder där den ligger nära busshållplatsen och med infartsgatan till Marstrand på en sida och det nya hotellets godshantering på den andra sidan. Öppna upp för en diskussion om vad tomten allra bäst kan användas till. Om planen för fastigheten skall ändras bör man ha i åtanke att mark, enligt Plan- och bygglagen, skall användas till det den är mest lämpad för. Skulle området närmast öster om det nya hotellet kunna inrymma en ny livsmedelsbutik? Eller skulle en butik kunna inrymmas på bensinstationstomten och dela "gård" för varuleveranser med hotellet?

I analysen anges att verksamhetslokaler bör lokaliseras till lägen där de annonserar sig bättre mot omgivningen än när de ligger nära kajen och man avser då Södra Strandgatan.

Vilken alternativ användning kan man tänka sig av bottenvåningarna längs med Södra Strandgatan? Det vore även intressant att få veta vad det är för verksamheter som man tror skall etablera sig i bottenvåningen av bostadshus och med de hyror som kan bli aktuella.

Man föreslår att bostäderna i största möjliga utsträckning skall vara hyresrätter. Det styrs inte av detaljplanens utformning. När det numera går att göra tredimensionella fastighetsbildningar är det möjligt att ha hyresrätter, bostadsrätter och/eller ägandelägenheter i samma fastighet samt att kombinera såväl olika användningar som olika upplåtelseformer. Framför allt är det viktigt att få rätt exploatörer.

När nu gällande detaljplan för Hedvigsholmen samrådsbehandlades sommaren 1995 påtalade socialnämnden att de redan året innan hade redovisat behovet av äldreboende i Marstrand. Behovet lär kvarstå och det borde ha tagits med i programmet, även de speciella krav och önskemål som hör ihop med ett äldreboende. Det är inte självklart att de föreslagna kvartersformerna och kvartersstorlekarna ger bra förutsättningar för ett välfungerande och trivsamt äldreboende. Bohuslandstinget framförde önskemål om servicelägenheter och även gruppboende för invånare med begynnande åldersdemens.

Marstrands Pensionärsförening påpekade att det var kö till bostad på Sörgården och att ett äldreboende borde planeras på Hedvigsholmen. Enligt förslaget till ny ÖP var 23% av Marstrands befolkning år 2008 65 år eller äldre. 3% var 85 år eller äldre. Bra bostäder med tillhörande service för äldre är en viktig förutsättning för att Marstrand skall vara en attraktiv bostadsort och ger samtidigt arbetstillfällen. Behovet av äldreboende har knappast minskat efter att östra delen av Hedvigsholmen har bebyggts.

Om fiskhamnsområdet skall ges en inriktning mot annat än båtservice, båtbyggeri etc. Så bör detta diskuteras i ett programarbete som kopplas till programarbetet för Hedvigsholmen.

Vinteruppställningsplatser för fritidsbåtar behövs i Marstrand. Vi är många som för närvarande är beroende av att det finns plats dels hos Aimo Sal o på "hamnplan" i Hedvigsholmens östra del, dels på Hellmans båtvarv men det är osäkert hur länge till dessa möjligheter kommer att finnas kvar. Fram till dess att det finns en lösning på detta viktiga behov i Marstrand bör "hamnplan" kunna användas och i större utsträckning än idag.

En VA-utredning har kopplats till programsamrådet. Här nöjer vi oss med att konstatera att kommunen måste söka nytt tillstånd för att driva reningsverket. Nuvarande tillstånd gäller för 2500 pe (personequivallenter). Det nya tillståndet 8250 pe. Man kommer då inte att klara riklinjerna för avstånd mellan reningsverk och bostäder. Eftersom det tills för några år sedan har varit alltför vanligt med luktstörningar i de närmaste kvarteren kan man ifrågasätta om en utökning av reningsverket bör göras. Vad skulle det innebära ekonomiskt om Marstrand i stället ansluts till den tryckavloppsledning som eventuellt avser att byggas ut till Tjuvkil. Denna frågeställning bör även tas upp i ÖP-arbetet.

KOMMENTAR

Utgångspunkten i planprogrammet är Idealbildens ställningstagande att det är på Koön som service och centrum ska främjas. I det fortsatta arbetet med Idealbildens i det pågående översiktsplanarbetet är dock inte resonemanget längre självklart att Marstrand är en serviceort för Tjuvkil.

I övrigt är det Idealbildens "utgångspunkter och mål" som ligger till grund för planprogrammet.

Parkeringsutredningen utgår från parkeringspolicyn som gynnar äldreboende på Marstrandsön.

Parkeringsfrågan kommer att studeras närmare i detalj avseende vilka placeringar och tekniska lösningar som är lämpligast för att kunna utveckla Marstrand till ett åretruntsamhälle med fler bostäder. Angående parkering och uppställningsytor vid evenemang så är det främst Hotelltorget och Hamnplanen som varit aktuella och bör finnas kvar på liknande sätt som gällande detaljplan.

Såsom det står i programmet ska hänsyn tas till framtida behov av offentlig service till äldreboende samt att byggnader och utemiljö ska ha en tillgänglighetsnivå enligt "Bygg i kapp".

Fiskhamnsområdets innehåll bör även i fortsättningen vara verksamheter liknande befintliga.

Den typ av båtservice som kan vara möjlig vid Hamnplanen måste studeras vidare utifrån ev.

störningar eller tekniska krav. Båtuppställning kan vara möjlig på vintern om området är användbart till annat på sommarsäsongen tills dess nya områden finns för båtuppställning, t.e.x. Mjölkekilen.

Planprogrammet handlar främst om nya bostäder men eftersom Marstrand är en turistort så påverkas turismen genom gestaltningen av nybyggnation, en trevligare entré, användning av Hotelltorg och Hamnplan förhoppningar om ökad service m.m. Tanken i programmet är att möjliggöra en etablering av lättare verksamheter/service längs med Södra Strandgatan. Användningen av f.d.

bensinstationstomten bör diskuteras vidare. Utgångspunkten är att kunna ha kvar reningsverket samt bygga ut det.

Anders Lundin, Danske Stens Gränd 2, 2010-04-27

Med anledning av möte rörande planprogram Hedvigsholmen på brandstationen Marstrand april 2010.

Några osorterade synpunkter från en numera Koöbo. När jag som besökare närmar mig stadskärnan på Koön någonstans utmed den raka c+g +väg kantas dessa av hög bergvägg mot norr och dito fasader mot söder, Ganska instänkt.

Viktigt blir att öppna upp så vyn mot Marstrandsön förstoras och att funktionerna närmast Södra Strandgatan blir låga.

Fastighetsägaren till 74:4 bör erbjudas annan byggbar tomt. (oerhört svårexploterad med tanke på maximalt dåligt och utsatt läge)

Denna fastighet snörper till utsikten mot marstrandsön enormt. Här kan anläggas park en utsiktplats en cykelparkering med låga växter "en oas". Samtidigt får inga fasader sticka ut över siktlinje från sjöfartsverkets och hotellets NV hörn.

Fastigheten 6:56 uppdelas i två om vardera 3.500 kvm.

För maximal genomsiktlighet bör huskropparna placeras med gavel mot Södra strandgatan . Detta ger till skillnad från tidigare berg-fasader ett luftigare intryck. Spetsar vi till det ytterligare med en "Lasse-Maja" staty på skäret blir intrycket av Koön-Marstrandsön ett WHOW!!!!!!!!!!!!!!

Fastigheten kan inrymma i bottenplan parkering, källsorteringscentral större livsmedelsaffär, apotek, tandvård, läkare, o.s.v. ovan 80-100 lägenheter. Sjötapp kan vara flytande (mobil). Enkel obemannade biltapp vid badhålan. Ett samarbete mellan kommunen och boende båtintressen måste etableras vad beträffar vinteruppställning av båtar. Rena gästparkeringar upplåtes under viss tid september-maj för båtuppställning.

Jag är av den uppfattningen att allt som byggts tidigare och det som kommer att byggas utnyttjas som åretrunt bostad till mellan 30 och 40 %. Sorgligt. Till allas glädje är radhusbostadsformen på Myren, Danske sten och Nygatan åretruntare, även om försök gjorts att komma över en sommarbostad.

KOMMENTAR

I det fortsatta planarbetet kommer gestaltningen att studeras vidare avseende både ny bebyggelse på Hedvigsholmen och f.d. bensinstationstomten.

Den typ av båtservice som kan vara möjlig vid Hamnplanen måste studeras vidare utifrån ev. störningar eller tekniska krav. Båtuppställning kan vara möjlig på vintern om området är användbart till annat på sommarsäsongen tills dess att nya uppställningsområden finns tex i Mjölkekilen.

YTTRANDE

Leif Bernholdsson, 2010-05-06

SYNPUNKTER PÅ "PLANPROGRAM FÖR HEDVIGSHOLMEN"

Charetten kunde blivit ett bra avstamp för en balanserad utveckling av Marstrand. Det förutsatte att man tog vara på Marstrandsöns möjlighet att öka helårsboendet bla genom att förbättra Marstrandsöns attraktivitet som bostadsort i en pendlingsregion. Detta förutsätter bättre kollektivtrafik, bekvämare parkeringsmöjligheter och säkrare vägförbindelser med övriga regionen.

Det förutsätter också att allt görs för att behålla den service som finns kvar på ön. Det har stor betydelse för hela skärgårdsområdet då Marstrand är en viktig serviceort i det yttre havsbandet. Det är ett nationellt intresse att Marstrandsön får behålla dessa kvaliteter. Nyckeln till en lyckad utveckling i Marstrand ligger i att behålla Marstrandsöns kvaliteter och att utveckla de goda möjligheterna på Koösidan bla med hänsyn till Marstrandsöns behov.

Utvecklingen e/ter Charetten tenderar att gå åt/el håll. Det aktuella planprogrammet och förslaget till översiktsplan hanterar inte Marstrandsön på ett tillfredställande sätt. Det läggs ingen kraft på att ta tillvara och utveckla de möjligheter som finns att hävda öns riksintresse. Planeringsunderlaget innefattar inte en grundlig inventering av Marstrandsöns bebyggelseinnehåll och dess användning.

Parkeringsutredningen som ligger till grund för planprogrammet hanterar inte Marstrandsöns behov av parkering på ett utförligt sätt. För att dimensionera behovet behövs kunskap om fastighetsbeståndets storlek och innehåll, antalet boende (både helårs-och delårsboende), verksamheter inklusive hotell och handel mm. Behovet av parkering är betydligt större än det

som redovisas i planprogrammet. Trots detta föreslås i programmet att parkeringen på Hedvigsholmen för boende på Marstrandsön tas bort.

Eftersom inga parkeringsplatser skall finnas på Marstrandsön är det kommunens ansvar att bistå fastighetsägarna och erbjuda parkeringsmöjlighet på Koön. De parkeringsplatser som idag finns på Hedvigsholmen och utnyttjas av

boende på Marstrandsön är ett uttryck för detta. I planprogrammet påstås att en stor del av platserna har gått i arv. Sanningen är att många delårsboende som också ofta är fastighetsägare inte erbjuder parkeringsplats utan måste söka på eget initiativ. Svårigheten att få parkeringsplats för de boende på Marstrandsön är en viktig orsak till att inte helårsboendet ökar. Kvaliteten på parkeringen är undermålig. Ett boende på Marstrandsön som har arbete någonstans i pendlingsregionen kräver att parkeringen skall vara tillförlitlig och bekväm. Elanslutning för att slippa iskrapning är idag standard på boendeparkeringar. Det har vi som pendlat från Marstrand krävt under många år utan att få gehör. I planprogrammet anges att fula tomma parkeringsytor är en viktig orsak till att planprogrammet ser ut som det gör. Stadsbilden kan förbättras genom att området ges parkkaraktär och kompletteras med mindre byggnader för tex service och garage, utan att antalet parkeringar minskas. Parkeringsinnehållet behöver tvärtom öka! Planprogrammet fyller inte kraven på en ansvarsfull hantering av viktiga planeringsfrågor som skapar livsavgörande förutsättningar för många människor. *Det finns risk/ör att vi sågar av den gren vi sitter på om inte Marstrandsön kan/fortleva som en levande bostadsort. Den är ju själva kärnan i samhället!*

BILAGA TILL REMISSSVAR ANGÅENDE PLANPROGRAM FÖR HEDVIGSHOLMEN 2010

De välbesökta Charettagarna i tältet på Koön gav näring åt en livlig debatt om Marstrands framtid. Många kunde känna delaktighet i diskussionen om planeringsfrågor som kommer att beröra Marstrandsborna framöver. Samhällsbyggnadskontoret och engagerade Marstrandsbor hade tagit fram ett underlag för diskussionen. Där ingick bland annat ett ideutkast från mej om en tänkbar utveckling av bebyggelsen. Ett viktigt resultat av charetten kan bli att Marstrandsborna enas om en tydlig *strategi/ör Marstrands utveckling*. Jag ser en bra möjlighet för Marstrand att växa som en "bo-stad" åretrunt, men det kräver att möjligheterna till helårsboende utnyttjas både på Koön och Marstrandsön. De områden på Koön som diskuterades på charetten skulle kunna rymma ca 400 lägenheter med olika upplåtelseformer och ytor för verksamheter. Detta kommer att ställa krav på bättre kommunikationer och gc-väg. Övrig service kan också få ett lyft. Delårsboende i Marstrand ser då möjlighet att bo året runt och pendla till jobben som finns utspridda i regionen. Marstrandsön skulle då kunna öka helårsboendet med åtskilliga hundratal invånare. Sammantaget finns alltså möjlighet att öka antalet helårsboende Marstrand upp till ca 2000 inom rimlig tid. En sådan utveckling ökar möjligheten för Marstrand att behålla sin särart som en bostadsort i havsbandet och samtidigt vara en internationell mötesplats på sommaren. På sikt kan detaljhandeln växa på Koön och kombinerat med kommunal service kan det bli en servicepunkt för hela 440 30- området. Hur når vi dit? Vägen dit blir säkert lång och det är därför nödvändigt att slå vakt om den service som finns idag så att inte utvecklingen går i motsatt riktning. Marstrandsöns unika kvaliteter måste varsamt utvecklas för fler helårsboende samtidigt som kvaliteterna bevaras. Den känsliga kulturmiljön är inte utformad för all den trafik som vuxit kraftigt på senare tid. Inga nya stora projekt får förstöra miljön och varutransporterna måste samordnas. Koön behöver utvecklas för blandad bebyggelse. Man får inte göra misstaget att fortsätta bygga bostadsrätter på den mark som återstår. Inslag av hyresrätter behövs för en bra helhet. Det går också att hitta alternativ till försöket med Hansahus för företag. Kanske kan företagshotell vara en lösning. Marstrandsöns behov av p-platser samt hotell, service och verksamheter behövs också på den mark som återstår att bebygga på Hedvigsholmen. Programarbetet för en ny plan för området måste beakta alla anspråk och hålla dörren öppen för en långsiktigt bra lösning. En gästhamn i anslutning till servicepunkten skulle vara ett stöd för utvecklingen. *En gemensam långsiktig strategi är nödvändig/ör att nå målet!*

KOMMENTAR

Förslaget till utveckling av Hedvigsholmen har utgått från Idealbild Marstrand som föreslår Hedvigsholmen för nya bostäder i kombination med parkering och hamnverksamhet samt förslag till parkering vid Brandstationen. Parkeringsutredningen har utgått från dagens tillgång och behov av parkeringsplatser och tittat på olika framtida scenario med en generell ökning av parkeringsbehovet samt vad det innebär om Hedvigsholmen och Badhålan exploateras. Innan Hedvigsholmen kan exploateras så behövs en lösning av parkeringsfrågan.

YTTRANDE

Kerstin Johansson, 2010-05-06

Programförslaget borde i större utsträckning ha definierat viktiga förutsättningar och mål för planarbetet. Trots rubriken "Analys" har inte någon ordentlig analys av förutsättningarna för ett kommande planarbete gjorts. Ändå presenteras ett "Förslag" utan någon tydlig motivering.

Programarbetet behöver fortsätta med en lokal förankring och en tydligare koppling till "Idealbild Marstrand" och förslaget till ny översiktsplan, ÖP 2010. Vilka krav innebär t.ex. ställningstagandet att Marstrand skall vara "serviceort" för ett större område? Hedvigsholmen bör studeras tillsammans med området kring Ringplan och kanske även fiskhamnsområdet.

Ett bra underlag för diskussion om användningen och utformningen av de obebyggda delarna av Hedvigsholmen behöver vara tydligare beträffande de geotekniska förutsättningarna och nivåförhållandena samt kommunens riktlinjer för byggande i havsnära lägen och möjligheten att göra avsteg från dem.

I vilken omfattning det skall finnas parkeringsplatser inom programområdet är en så viktig förutsättning för ett kommande planarbete att den frågan borde ha utretts längre innan programförslaget utarbetades. Det verkar naivt att tro att parkeringsbehovet i stor omfattning kan lösas i parkeringsdäck och underjordiska garage.

Efter ett mer djuplodande programarbete behövs ett nytt programsamråd.

Översvämningsrisk

Det översiktsplaneförslag som samrådsbehandlats samtidigt med programförslaget för Hedvigsholmen är relativt tydligt vad det gäller översvämningsrisker i kustnära lägen. Det framgår att golvnivån hos nya byggnader skall överstiga +3,0 meter och bör överstiga +4,0 meter samt att det, om man bygger i intervallet mellan +3,0 och +4,0 meter, skall redovisas hur man kan anpassa omgivningen med skyddsvallar eller motsvarande så att man får ett skydd för nivåer upp till +4,0 meter. Det område som programmet omfattar ligger, enligt kartan i sammanfattningen av ÖP-förslaget, lägre än +2,5 meter. Södra Strandgatan, som är Marstrands infartsgata, och bensinstationstomten ligger lägre än +2 meter. Det är märkligt att översvämningsrisken inte berörs i programförslaget!

Service

Jag är tveksam till ställningstagandet i Idealbild Marstrand att "det är på Koön som service och centrum ska främjas, som en mittpunkt i ett större område, där Instön och även Tjuvkil ingår" och är osäker på om detta är förankrat hos boende och verksamma i Marstrand. Men eftersom det har varit tal om att flytta såväl vårdcentral som skola och det finns en efterfrågan på fler bostäder med tillhörande service för äldre så måste förstas sådana behov åtminstone diskuteras i ett program för Hedvigsholmen inkl. marken väster om brandstationen.

Bensinstationstomten – varför ändra detaljplanen? Och till vad?

Bensinstationstomten lämpar sig dåligt för bostäder där den ligger nära busshållplatsen och med infartsgatan till Marstrand på en sida och det nya hotellets godshantering på den andra sidan. Gällande detaljplan medger "Bil- och båtservice med tillhörande drivmedel". Är inte det en utmärkt användningsbestämmelse om t.ex. båt- och tillbehörsförsäljning, båtuthyrning m.m. utvecklas? Att fastighetsägaren vill ändra användning är inte själ nog för en planändring.

Om planen för fastigheten skall ändras bör man ha i åtanke att mark, enligt plan- och bygg lagen, skall användas till det den är mest lämpad för. Vad skulle det kunna vara? Park? Atervinningsstation (behöver inte utformas som den som finns på Hedvigsholmen i dag)? Busshållplats? Sjöräddningsstation? En kombination av dessa? Något annat?

Planarbetet borde ha börjat med en öppen diskussion i Marstrand om hur området kring färjeläget inkl. bensinstationstomten kan utformas och vad som bör finnas där. Det är en viktig del av Marstrands entre och Marstrandbornas "vardagsrum".

Betrakta Hedvigsholmen i ett större sammanhang

Av ÖP-förslaget framgår att "På Koön behöver lösningen för busstrafiken och kopplingen till färjan förbättras. Även en framtida färjetrafik till Tjörn ska beaktas". Ett program för Hedvigsholmen inkl. bensinstationstomten kan inte ignorera dessa frågeställningar och man behöver se området i ett större sammanhang.

Bostadskvarteren

Det s.k. förslaget känns inte särskilt genomtänkt. Varför föreslår man t.ex. kvarter med samma mått som i Hedvigsholmens västra del. Är det tänkt att man skall upprepa samma utformningsprinciper här. Har man ens funderat på att utgå från de annorlunda förutsättningarna med en infartsgata på kvarterens ena sida och mer svärfångad havsutsikt?

Kan inte boende och verksamheter av olika slag tänkas rymmas inom samma kvarter på annat sätt än genom att enbart placera verksamheterna i bottenvåningarna mot Södra Strandgatan? Måste de ens ligga i samma byggnad? Kanske skall husen ställas med gavlarna ut mot gatan och förbindas med plank som skärmar av mot gatan. Med variation i skala och detaljutformning kan det bli en välkomnande entregata, kanske med några verksamheter.

Plats för fritidsbåtar på hamnplanen

I planbeskrivningen till den nu gällande detaljplanen för planområdet står följande: "Marstrand gör ju med rätta anspråk på att vara seglingens främsta arena i Sverige. Detta ställer stora krav att kunna ge yttre goda betingelser. I samarbetet med företrädare för seglingssporten har just hamnplan varit en nyckelfunktion. Här ges möjligheter till att rangera och ta emot lastbilsburna båtar samt trailers och att arrangera olika tävlingsdepåer". Detta gäller fortfarande och måste vara en viktig utgångspunkt i ett ev. planarbete. Vinteruppställningsplatser för fritidsbåtar behövs i Marstrand. Vi är många som för närvarande är beroende av att det finns plats dels hos Aimo Salo på "hamnplan" i Hedvigsholmens östra del, dels på Hellmans båtvarv men det är osäkert hur länge till dessa möjligheter kommer att finnas kvar. Fram till dess att det finns en lösning på detta viktiga behov i Marstrand bör "hamnplan" kunna användas för vinteruppställning i större utsträckning än i dag.

VA-utredning

Det är bra att en VA-utredning nu har gjorts. Den visar att ett nytt tillstånd behöver sökas för avloppsreningsverket och att det då bör sökas för 8250 pe (personekvivalenter) i stället för som för närvarande 2500 pe. Skyddsavståndet mellan bostäder och reningsverk behöver då vara 500 meter enligt Boverkets riktlinjer. En stor del av bostadsbebyggelsen på Koön ligger närmre reningsverket. En ny placering av reningsverket bör sökas som minimerar risken för störningar för omgivningen och som frigör väl belägen mark för bostadsbyggande.

KOMMENTAR

Förslaget till utveckling av Hedvigsholmen har utgått från Idealbild Marstrand som föreslår Hedvigsholmen för nya bostäder i kombination med parkering och hamnverksamhet och det är den avgränsningen som gjorts. Utgångspunkten är att Fiskhamnen har den verksamhet som finns idag Ringplanen är angöring till Färjan. Den fortsatta dialogen i planarbetet kan ge andra förutsättningar. I det fortsatta planarbetet kommer geoteknik och anpassning till framtida havsnivåer att utredas. Parkeringsutredningen har utgått från dagens tillgång och behov av parkeringsplatser och tittat på olika framtida scenario med en generell ökning av parkeringsbehovet samt vad det innebär om Hedvigsholmen och Badhålan exploateras. Innan Hedvigsholmen kan exploateras så behövs en lösning av parkeringsfrågan. Lämpligast användning av f.d. bensinstationstomten kräver en fortsatt diskussion. Ett gestaltungsprogram kommer att tas fram för bostäder i kombination med service/verksamheter. Hamnplanen föreslås ha en flexibel användning liknande idag för tex evenemang. Båtuppställning vintertid bör kunna finnas kvar under förutsättning att området kan användas till annat på sommarhalvåret. På sikt bör dock alternativa platser finnas för båtuppställning tex Mjölkekilen. Utgångspunkten är att kunna ha kvar reningsverket samt bygga ut det.

YTTRANDE

Naturskyddsföreningen, Stig Johannesson, 2010-05-07

Vi vill framhålla:

- Utsläpp till havet behöver minskas även om invånarantalet ökas (fler pe). Detta för att arbetet med miljökvalitetsmålen och kraven i vattendirektivet skall kunna nås. Detta gäller speciellt för kvävehalten som är en stor källa till övergödningen i havet.
- Undvika parkering på hamnplanen- kan ge läckage till vattnet och skräpar ner mer.
- Parkeringshus med bostäder över, är att föredra (nämns i underlaget). Ger mindre läckagerisk från bilar till omgivande natur.
- Dagvattnet från hårdgjorda måste tas om hand på ett säkert sätt.
- Träd och buskar bör (helst bärade) placeras in för miljöns skull.

KOMMENTAR

Befintligt reningsverket har utretts och kommer att byggas ut. Planteringar kommer att finnas med i gestaltningen av området. Platsens utsatthet avseende vind och saltvatten kan dock innebära begränsningar.

SYNPUNKTER FRÅN FÖRVALTNINGEN

Torbjörn Nilsson, Kommunekolog

Mark: Gott exempel på förtätning av en tätort utan påverkan på värdefull natur eller åkermark

Energi: Positivt med tydliga energikrav. Noterar att kravet satts hårdare än i energiplanen. I energiplanen är nivån (där det inte finns fjärrvärme): 40 kWh/m² specifik energiförbrukning. I planprogrammet anges 50% av BBR, dvs 27,5 kWh/m². Ett tufft mål, som förutsätter dialog i tidigt skede med exploitörerna

ÅV-station: I programmet anges att en AV-station ska anläggas. Viktigt att placeringen blir lättillgänglig. Bör klarläggas i ett tidigt skede i detaljplaneringen.

Lina Larsson, Miljö

Miljöenheten har tagit del av planprogram för Hedvigsholmen och har framfört Miljöenhetens synpunkter till planavdelning inför fortsatt planarbete. De synpunkter miljöenheten hade var angående geoteknik- och bullerutredning och verksamheter (se nedan). I detta skede har Miljöenheten inga ytterligare synpunkter.

Geoteknik

Den geotekniska utredningen bör kompletteras med en utredning av eventuell markförorening.

Buller

En bullerutredning bör ingå i framtida planarbete.

Verksamheter

Då planprogrammet blandar boende med verksamheter bör det tydliggöras vilken typ av verksamheter som skall vara tillåtna inom planområdet.

Med detta föreslås att kommunstyrelsen godkänner den upprättade programrapporten.

SAMHÄLLSBYGGNAD 2010-09-10



Karoline Rosgardt
Planchef



Linda Andreasson
Planarkitekt