

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

---

## Inledning

Samrådsredogörelsen innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under samrådet samt kommunens ställningstagande till dessa. Om en detaljplan föregåtts av ett planprogram förs eventuella kvarstående synpunkter vidare in i detaljplaneskedet.

## Hur samrådet har bedrivits

Planförslaget har varit på samråd enligt plan- och bygglagen 5 kap 11 § från den 22 september till den 27 oktober 2014. Planen har skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Planen har dessutom funnits tillgänglig för allmänheten hos stadsbyggnadsförvaltningen, på bibliotekshuset och på kommunens hemsida.

Under samrådstiden fanns möjlighet att gå på ett samrådsmöte som hölls den 13 oktober 2014. På mötet presenterades förslaget och det fanns möjlighet att diskutera planförslaget och få svar på eventuella frågor. Skriftliga anteckningar från mötet finns bifogat denna handling.

## Sammanfattning

De synpunkter som inkommit under samrådet behandlar framförallt trafiksituationen runt området.

### Ändringar

Detaljplanen delas upp i två etapper där höghuset planläggs senare.

En ny trafikutredning har tagits fram.

Planbeskrivning och plankarta har uppdaterats.

## Ställningstagande

En avvägning har gjorts mellan olika enskilda och allmänna intressen vilket har resulterat i en samlad bedömning. Planhandlingarna har justerats enligt kommentaren ovan och stadsbyggnadsförvaltningen anser därmed att detaljplanen kan ställas ut för granskning enligt PBL 5 kap 18§.

## Inkomna yttranden

Inkomna yttranden redogörs för nedan. Yttrandena sammanfattas och kommenteras med kursiv stil. Yttranden utan erinran har inkommit från Lantmäterimyndigheten, Karlstads El & Stadsnät AB, Skanova och Kultur- och fritidsnämnden.

## Statliga remissinstanser

### Länsstyrelsen

Planområdet är beläget i direkt anslutning till Karl IX:s gata vid korsningen mot Våxnäsgatan, vilken är en av Karlstads kommuns mest trafikerade gator. Genomförandet av planen innebär att trafikmängderna i anslutning till planområdet kommer öka, vilket ställer stora krav på beräkningar och åtgärder för tillkommande trafikbelastning.

Till planhandlingarna finns ett trafiktekniskt PM bifogat, där tillkommande trafik beräknats. I PM:et förekommer dock en del otydliga uppgifter som behöver förtydligas inför fortsatt planering. I PM:et konstateras att föreslagen utbyggnation kommer att ge upphov till 290 fordonsrörelser under max timmen. Det framkommer dock inte tydligt om de 290 fordonsrörelserna är en beräknad ytterligare trafikbelastning eller en total trafikbelastning för området som helhet.

Länsstyrelsens uppfattar att trafikutredningen utgår från beräknad trafikbelastning utifrån den norm om antal parkeringsplatser som ligger som förslag. I planhandlingarna konstateras dock att parkeringar/parkeringshus möjliggörs för att tillfredsställa behov av parkering utöver parkeringsnormen, vilket skulle kunna innebära att betydligt fler fordon än de som beräknats i PM:et har möjlighet att köra in och ut från området. Utredningen bör tydligt ange och beräknas utifrån det totala antalet trafikrörelser till och från området.

Länsstyrelsen ser positivt på Karlstads kommuns ambitiösa arbete med minskad bilanvändning i centrala delar. Mot bakgrund av arbetet tillåter planen ett begränsat antal parkeringsplatser, vilket är ett bra sätt att reglera antalet fordon och därmed trafikbelastning i området. Det begränsade antalet parkeringsplatser kommer troligtvis också innebära ett stort antal kollektivtrafikpendlare. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning i att pendlingsmöjligheterna med kollektivtrafik till området är goda, vid Karl IX:s väg finns idag busshållplatser på ömse sidor. Det föreligger dock risk att folk genar över vägen för att ta sig till och från busshållplatserna eller till arbetsplatserna. Denna risk bör minimeras genom att utforma trafikmiljön så att den inte uppmuntrar till att gena över vägen. Det finns därför anledning att se över behovet av att anordna ytterligare en planfri passage för att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten för oskyddade trafikanter.

Detaljplanen möjliggör ett höghus på 100 meter. Uppförande av byggnader eller andra föremål högre än 20 meter kan komma att påverka luftfarten, varför en lokaliseringsbedömning behöver göras av Luftfartsverket samt Karlstads flygplats. Den höga byggnaden bör också beaktas i samband med detaljplanearbetet för "Blåljusbyn", med tanke på att området ligger i närmast rak linje mellan Blåljusbyn och Centralsjukhuset, och därmed kan tänkas påverka ambulanshelikopterns flygbana.

Planområdet ligger i anslutning till riksintresse för kommunikation, E18. Enligt det Trafiktekniska PM som bifogas planhandlingarna kommer köerna och väntetiden i korsningarna längs Karl IX:s gata att öka. Ännu längre köer på Karl IX:s gata riskerar att påverka rampens anslutning och möjligheten att ta sig av E 18. Den förväntade belastnings graden på korsningen Karl IX/Våxnäsgatan samt kölängden

från korsningen och norrut behöver beskrivas i det Trafiktekniska PM:et, så att konsekvenserna för avfartsramperna till E 18 kan utläsas.

Som åtgärd för den förväntade ökade trafikbelastningen i området föreslås att dagens korsning mellan avfartsramperna och Våxnäsgatan vid Våxnäsmotet byggs om till cirkulationsplats. En cirkulationsplats får till följd att trafiken från E18 får väjningsplikt gentemot trafiken i cirkulationen, vilket skulle kunna innebära risk för köbildning i den korta avfartsrampen. Det får inte föreligga risk att köbildning uppstår på rampen, som sedan byggs på ut på E18. Förslaget måste fördjupas med beräkningar av trafikmängder, belastningsgrader och förväntade kölängder samt konsekvenser för bussar och annan tung trafik. Beräkningarna behöver ta höjd för kommande trafikökningar både till följd av planförslaget samt framtida årlig trafikökning.

I plankartan tangerar planområdets gräns den bakre slänten för avfartsrampen från E18 vid Klaramotet. För att inte försvåra drift och underhåll av vägen med tillhörande väganordningar bör ett avstånd om 2 meter från backsläntens krön hållas fri från påverkan.

Den parkeringsyta som föreslås ligga i bågens ytterkant ligger väldigt nära E18:s avfartsramp vid Klaramotet. Detta medför att trafik på rampen riskerar att utsättas för bländning från fordon på parkeringen. För att utesluta denna risk bör någon form avskärmning finnas mellan rampen och parkeringsplatsen. Trafiken på E18 får inte heller riskera att störas av reklamskyltar eller annan bildväxlande skyltning på fasader, tak eller andra konstruktioner.

I planhandlingen konstateras att dagvatten från områdets hårdgjorda ytor går till Klarälven via fördörjningsmagasin. Klarälven är utpekad som nationellt särskilt värdefullt vatten, bland annat på grund av sina värden för fisket. Klarälven omfattas också av miljö kvalitetsnormer för laxvatten och EUs vattendirektiv. Planen ligger en bit från älven, men då dagvatten släpps ut från planområdet till älven bör påverkan på Klarälvens utpekade värden bedömas i planen.

I plankartan anges att 50 % av dagvattenflödet från hårdgjorda ytor ska fördröjas innan det avleds till den allmänna dagvattenanläggningen. Ett framtida fördröjningsmagasin bör placeras så att det inte innebär risk för vattenansamling i närheten av E18. Placeringen av ett sådant fördröjningsmagasin bör redovisas i planhandlingarna och vid behov ges plats i ett specifikt område på plankartan.

Planområdet är beläget intill E 18 och Karl IX:s gata i den mest trafikerade delen av Karlstad. Förslaget innebär ny tätbebyggelse som med stor sannolikhet kommer att påverka luftgenomströmningen i området. Med tanke på omgivande trafiksituation kan kommunen överväga att införa en planbestämmelse som säkerställer att friskluftsintag på kontorsbyggnaderna placeras i nivå och vinkel bort från områden med hög trafikbelastning som påverkar luftkvaliteten.

I planens västra del ges möjlighet att uppföra parkeringshus samt garage- och föråldersbyggnader i närheten av järnvägen. Den aktuella sträckan utgör transportled för farligt gods, varför ett säkerhetsavstånd om 30 meter från rälskant ska användas. Ett framtida parkeringshus behöver utformas så att det hamnar utanför detta säker-

hetsavstånd. Det p-område som är beläget i planens södra del kan därför behöva justeras, alternativt förses med prickmark, i detta avseende.

Vidare hänvisar Länsstyrelsen till Trafikverkets yttrande över planen, och förutsätter att kommunen tar hänsyn till de synpunkter som framkommer av detta.

Tillstånd enligt annan lagstiftning

Längs parkeringen i södra delen finns skyddsvärda träd utpekade. De är alléträd och omfattas därmed av biotopskyddsbestämmelserna med dispensplikt.

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. Plan- och bygglagen ta in en detaljplan för prövning. Förutsatt att frågorna om total trafikbelastning i området, i synnerhet gällande riskerna för köbildning och inskränkningar av trafiksäkerheten på E 18, ges närmare utredning och åtgärdas i fortsatt planarbete, kan Länsstyrelsen av planförslaget och av i dagsläget kända förhållanden inte se att de föreslagna åtgärderna kommer att föranleda någon prövning.

*Kommentar: Trafikutredningen har kompletterats med ny trafikutredning som utgår från den trafikmodell som finns för Karlstad. Risken för att projektet ska bidra till att det bildas köer på E 18 bedöms som liten.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att parkering och ett parkeringsdäck om två plan kan vara lämpligt inom 30 meter från spår. En eventuell byggnad har lågt skyddsbehov och kan också bidra till att skydda bakomliggande bebyggelse från olyckor.*

*Dagvatten ska fördröjas lokalt genom avrinning över gräsytor och genom materialval. Någon större samlad dagvattenanläggning som behöver preciseras på plankartan föreslås inte.*

### **Kommunala remissinstanser**

#### **Kultur- och fritidsnämndens arbetsutskott**

Eftersom detaljplanen behandlar ett område som är väl exponerat utmed infarten till Karlstads centrum anser kultur- och fritidsnämnden att det är viktigt att ny bebyggelse på området har en hög arkitektonisk och estetisk kvalitet.

#### **Teknik- och fastighetsförvaltningen**

Teknik- och fastighetsförvaltningen har deltagit i framtagandet av samrådsförslaget och har inget att erinra förutom nedanstående kommentar:

Under augusti månad drabbades Karlstad och många andra kommuner i Sverige av extrem kortidsnederbörd, kraftigare skyfall än vad våra ledningssystem klarar av att avleda, med omfattande marköversvämningar som följd. Vidare har vi också konstaterat under senare tid exempel på nybyggnation i Karlstad där mark och byggnader har hamnat under anslutande gatas nivå med betydande risk för översvämning. Höjdsättning av mark och byggnader inom nya planområden är med ovanstående som grund viktigt att beakta för att skydda byggnader mm mot över-

svämning och lämpligen bör kommunen -där det är relevant - reglera detta med en planbestämmelse. En generell bestämmelse bör lämpligen införas i plankartan för Fanfaren angående höjdsättning av planområdet, detta med avseende på ytavledning av extremregn och tillhörande förklarande text i planbeskrivningen.

Marknivån inom området får inte understiga +47,8. Dagvattendiket som är mellan Fanfaren och E 18 måste kontrolleras så att det är dimensionerat för att klara den ökade mängd dagvatten som det kommer att få ta emot.

Fanfaren utbyggnad förutsätter att det vidtas åtgärder i trafiksystemet på bland annat Våxnäsgatan. Övergångsstället på Våxnäsgatan vid Gustaf Anders gata måste hastighetssäkras. Korsningarna med på- och avfarterna mot E 18 och Mejerigatan ska byggas om i enlighet med trafikutredningen. Eventuellt behöver det även sättas upp en trafiksignal mot Karl den IX:s gata söderut.

Trafikutredningen ifrågasätts när det avser trafikökningen på Karl den IX:s gata. Prognosen är baserad på kommunens nya föreslagna parkeringsnorm för kontor, som ännu inte är antagen. Denna norm anser teknik- och fastighetsförvaltningen vara för lågt satt. Därmed blir också prognosen för trafikökningen på Karl den IX:s gata för låg. Karl den IX:s gata bör för närvarande inte belastas med mer trafik, beroende att det tidvis uppstår köbildningar på avfarten från E 18, från Klaramotet och från Jungmansgatan/Sjömansgatan. Utöver de åtgärder som är möjliga inom ramen för planarbetet, som att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik, krävs även ett aktivt arbete med attitydförändringar hos anställda och besökare för att dessa skall välja andra fortskaffningsmedel än egen bil. Det finns endast mycket små möjligheter till ytterligare åtgärder för att öka kapaciteten i befintligt trafiksystem genom ombyggnader. Tvärtom kommer nya anspråk, exempelvis önskemål om särskilda kollektivtrafikfiler på Karl den IX:s gata, att innebära ytterligare köbildning och kapacitetsproblem.

För att inrymma förväntad trafikökning som en konsekvens av planförslaget i befintlig infrastruktur utan allvarliga trafiksäkerhets- och kapacitetsproblem ser teknik- och fastighetsförvaltningen att andra åtgärder i ett mer övergripande perspektiv krävs för att minska redan existerande biltrafik på Karl den IX:s gata. Sådana åtgärder skulle exempelvis kunna vara byggande av parkeringshus (pendlarparkering) med goda cykel- och bussförbindelser till centrum i området runt Klaramotet/Älvmotet (Våxnäs, Norra fältet, Tingvalla)

Kommentarer av redaktionell art har lämnats direkt till stadsbyggnadsförvaltningen.

*Kommentar: Dagvattenfrågorna har bearbetats i planförslaget inför granskning. Trafiksituationen på Karl IX:s gata utreds för tillfället för att hitta en bra trafiklösning inför genomförandet av resecentrum.*

## Karlstads Energi AB

Karlstads Energi AB ser att fjärrvärme är en naturlig uppvärmningsform i området och anslutning är möjlig mot nuvarande ledningsnät i direkt anslutning till detaljplaneområdet.

I planbeskrivningen saknas redogörelse för avfallshantering. Planbeskrivningen anger en yta av ca 55.000 m<sup>2</sup> för kontor vilken bedöms ge upphov till ca 65-70 m<sup>3</sup> avfall per vecka. Denna volym avser både återvinningsmaterial och hushållsavfall. En redogörelse för hur avfallshanteringen ska skötas på området är av stor betydelse mot bakgrund av den relativt stora mängden avfall som kommer att

Vid planering av området bör hänsyn tas till att avfall på ett trafiksäkert sätt ska kunna hämtas med traditionella sopbilar, se bilaga 1 och 2. Avfallshämtning ska ske i markplan.

Karlstads Energi AB deltar gärna i planeringen av området i syfte att skapa bästa möjliga förutsättningar för avfallshanteringen.

### Karlstad Airport

Karlstad Airport har tagit del av planförslaget för kvarteret Fanfaren i Karlstad.

Flygplatsen kräver att kommunen lämnar in en flyghinderanalys till LFV så att en bedömning kan göras om vårt luftrum och våra instrument påverkas av höjden på byggnaden. Mer information om flyghinderanalys fås på LFV:s hemsida

([www.lfv.se](http://www.lfv.se)). När LFV:s analys är klar skall flygplatsen återigen kontaktas av kommunen för ett nytt yttrande utifrån de resultat som framkommit.

### Värmlandstrafik

Värmlandstrafik har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerad detaljplan för kv Fanfaren mm. Detaljplanen syftar bl.a. till att möjliggöra utökning av byggrätten för kontor. I dessa nya kontor beräknas upp till 2200 anställda komma att få sina arbetsplatser. Detta medför ett ökat behov av kollektivtrafik som omfattar resor både inom Karlstads kommun och till och från Karlstad från andra orter i Värmland för att kompetensförsörjning av nya arbetsplatser ska kunna ske på ett hållbart sätt.

I PM för "Trafiktekniska konsekvenser avseende ny detaljplan för del av Fanfaren, Karlstads kommun" saknar vi en analys av de kollektivtrafikresor som utförs av Värmlandstrafik. Den arbetspendling som kan förmodas uppstå till och från Karlstad från övriga Värmland berörs inte i dokumentet. Vi yrkar därför på att även trafiktekniska konsekvenser för Värmlandstrafiks trafik omfattas i nämnda PM.

Värmlandstrafik trafikerar idag Karl den IX gata med linjerna 100, 200, 201, 500, 600, 602, 700, 800, 801 och 803. Vi har totalt 219 bussturer som ankommer och avgår via Karl den IX:s gata, måndag till fredag mellan kl 06.00-18.00. Vår linjetrafik angör de två hållplatserna på Karl IX gata.

Vid en ökad volym passagerare vill vi lyfta fram behovet av:

En upprustning av och ökad standard på hållplatserna vid Karl den IX:s gata. Hållplatserna bör byggas ut så att fler bussar får plats på hållplatslägena samtidigt. I övrigt vill vi påpeka att hänsyn bör tas till eventuell framtida utbyggnad av järnvägen (t ex dubbelspår till Kil). Att planen tillser att plats/yta för en sådan utveckling finns.

*Kommentar: Frågorna ligger utanför planområdet men tas med i pågående arbetet med att se över utformning av Karl IX:s gata. Angående dubbelspår så finns inga beslut eller studier av hur en sådan lösning skulle se ut. Planförslaget bedöms dock inte påverka möjligheten till dubbelspår. Byggrätt finns redan för planerad markanvändning på platsen och ingen bebyggelse föreslås närmare spårområdet.*

## Nya Wermlands Tidningens AB

Nya Wermlands Tidningens AB (NWT) lämnar härmed följande synpunkter på förslaget. Vår grundinställning är att vi ser positivt på den exploatering av Fanfaren som föreslås. Vi anser att det är bra för Karlstads och Värmlands utveckling. Men följande åtgärder måste beaktas för att en godtagbar lösning för NWT ska finnas med i den slutgiltiga planen.

1. NWT har inte fullt ut utnyttjat den byggrätt som finns för kvarteret Härolden. Utbyggnaden av Fanfaren får inte förhindra ett eventuellt utnyttjande av denna byggrätt i framtiden.
2. Den trafiklösning som finns i förslaget är otillräcklig. Vid en fullt utbyggd verksamhet på Fanfaren så beräknas det bli 2 200 nya arbetsplatser. Den trafik som detta skapar ska i förslaget passera korsningen Gustafs Anders gata/ Våxnäsgatan för att sedan passera korsningen Karl den IX:s gata/ Våxnäsgatan. Vi som dagligen passerar dessa korsningar med nuvarande trafiksituation inser att den utökade trafiken kommer att skapa ett kaos i trafiken med långa köer. Den lösning som är föreslagen med en upphöjning för att minska farten är helt otillräcklig och oacceptabel. Förslaget måste omarbetas där trafiksituationen ges en annan lösning. Exempelvis så bör en direkt in/utfart till E 18 finnas med i planen.
3. Det är för få parkeringsplatser inplanerade i förslaget. Förslaget innebär att 12 % av de anställda i Fanfaren kan få en parkeringsplats. Parkeringssituationen är redan idag ansträngd i de omkringliggande kvarteren vilket detta förslag kommer att förvärra. Förslaget bygger på ett utökad kollektivåkande vilket i grunden är positivt. En plan får däremot inte bygga på önskemål och förhoppningar. Vår erfarenhet som fastighetsägare är att brist på parkeringsplatser är hämmande för att hyresgäster vill etablera sig. Det förslag som finns avseende antalet parkeringsplatser kan därmed vara ett hot mot hela etableringen.

*Kommentar: Sen yttrandet skrevs har NWT initierat ett eget utbyggnadsprojekt i området (detaljplan för kv Härolden). I detta projekt har förutsättningarna för att nyttja egen mark utretts.*

## Boende Idalagatan

Detaljplanen rör ett område som är ytterst utsatt för ett kommunikationsproblem. Ett av Karlstads mest trafikerade infartsleder där både E 18 och V åxnäsgatan ansluter till infarten mot centrala Karlstad. Trafikmätningar visar på ökad trafik varje år och trafikstockningar är mycket frekventa. Trots satsningar på kommunala lösningar med busstrafik så tar många trafikanter egna fordon istället för buss och andra möjligheter att nå centrum. Detta medför idag stora problem för området. Inte minst för boende i området Strand där arbetsparkeringen är ett problem för

framkomligheten på områdets smala gator. Utryckningsfordon har stora problem att utföra sina akuta uppdrag vilket i förläggningen kan få katastrofala konsekvenser för den som blir drabbad.

Ett måste om detaljplanen skall godkännas är att parkeringsproblemen löses utifrån dagens problem. Detta innebär att arbetsparkering, som idag är ett stort problem för boende på Strand, förbjuds och korttidsparkering införes inte minst med tanke på vad kontorsetableringen vid Fanfaren innebär.

*Kommentar: Frågan utreds av kommunen. Liknande problembild finns i flera centrala stadsdelar i utkanten av de delar av staden som har avgiftsbelagd parkering.*

## **Medverkande tjänsteman**

Samrådsredogörelsen är sammanställd på stadsbyggnadsförvaltningen i Karlstad 2017-11-06 av stadsbyggnadsarkitekt Jonas Zetterberg.