

## UTLÅTANDE 2

---

### Inledning

Granskningsutlåtandet innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under granskningstiden samt stadsbyggnadsförvaltningens ställningstagande till dessa.

### Planprocessen

Planförslaget har varit på samråd enligt plan- och bygglagen 5 kap 11 § från den 22 september till den 27 oktober 2014. Planförslaget har varit utställt för granskning enligt plan- och bygglagen (2010:900) 5 kap 18 §, från den 25 november till den 22 december 2017. Under både samrådet och granskningen har planen 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.

### Prövning

Efter att detaljplanen antagits har länsstyrelsen beslutat att pröva detaljplanen. Stadsbyggnadsförvaltningen, Länsstyrelsens och Trafikverket har haft ett möte (2018 05 15) och kommit fram till att detaljplanen inte upphävs om markanvändning för hotell utgår ur planförslaget och att ett PM tas fram som beskriver kommunens trafikplanering och åtgärder för att förbättra trafiksituationen i anslutning till området. Detta rör inte direkt aktuell detaljplan utan områden utanför som påverkas av projektet.

Med anledning av detta revideras planhandlingen så att hotell utgår ur planförslaget.

### Länsstyrelsens beslut om prövning

Länsstyrelsen beslutar med stöd av 11 kap. 10 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900) att överpröva kommunens antagandebeslut. Länsstyrelsens beslut får enligt 13 kap. 4 § PBL inte överklagas.

### Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden i Karlstads kommun har den 18 april 2018 beslutat att anta detaljplan för Kv. Fanfaren m.m. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utökning av byggrätten för kontor inom redan tidigare planlagd mark för kontor. Inom området ges även möjlighet till kompletterande servicefunktioner och hotell.

### Motivering

Länsstyrelsen ska enligt 11 kap. 10 § PBL p.5 överpröva kommunens antagandebeslut om det kan antas innebära att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till risken för olyckor eller om ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. MB inte tillgodoses.

### Risken för olyckor

Länsstyrelsen har under granskningskedet för rubricerad plan påtalat att planen behöver ses över med hänsyn till risker förknippade med närheten till järnvägen, och att planen kan komma att överprövas med avseende risken för olyckor. Planen tillåter hotellverksamhet och Länsstyrelsen har under granskning därför rekom-

menderat att planen kompletteras med bestämmelser gällande friskluftsintag och utrymningsvägar.

Riskanalysen som togs fram 2014 har inte uppdaterats och planhandlingarna saknar därmed en analys över risker i förhållande till den nu förslagna hotellverksamheten. Planen har inte heller kompletterats med nya planbestämmelser kring skyddsåtgärder eller byggnadsutformning med hänsyn till risken för olyckor. Riksintresse kommunikation

I samband med planarbetet har två trafikutredningar tagits fram som beskriver planförslagets konsekvenser för trafiksystemet. Analyserna visar att belastningsgraden i vägnätet kommer att överstiga en acceptabel nivå och att åtgärder i vägnätet krävs för att förbättra trafiksituationen och minska risken för köbildning ut på E18.

Trafikverket har vid samråd och granskning pekat på brister i trafikanalyserna, ifrågasatt de förslagna åtgärderna, och varit tydligt med att detaljplanens genomförande med tillkommande trafik inte får innebära negativ påverkan på riksintresset E18.

Kommunens teknik- och fastighetsförvaltning har också påtalat att Karl IX:s gata för närvarande inte bör belastas med mer trafik, beroende att det tidvis uppstår köbildningar på avfarten från E18. Förvaltningen anser att risken för köer som bygger ut på E18 från avfartsrampen vid Klaramotet inte klargörs tydligt i trafikutredningarna.

I de antagna planhandlingarna har kommunen därefter konstaterat att de två framtagna utredningarna inte längre är aktuella. Arbetet pågår inom kommunen för att förtydliga och försöka lösa de trafikfrågor som har uppstått, och den framtida utformning av Karl IX:s gata är under utredning. Det kan tilläggas att även Trafikverket har i uppdrag att utreda E18:s sträckning genom Karlstad, inklusive samtliga trafikmot, i en kommande åtgärdsvalsstudie.

Trots ovanstående bedömer kommunen att detaljplanen kan genomföras utan en avgörande effekt på trafiksituationen i området och utan att ytterligare öka risken för kö på E18.

Utan godtagbara trafikanalyser, eller framtagna förslag till åtgärder, menar Länsstyrelsen att det råder stora osäkerheter kring hur trafiksituation i och omkring Kv. Fanfaren kommer att se ut framöver och därmed hur planförslaget eventuellt kan påverka trafikflödet på E18. I och med att en detaljplan vinner laga kraft ska marken vara lämplig för den användning som planen anger. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang uppmärksamma kommunen på att alla utredningar som behövs för att säkerställa detta måste ha genomförts innan planen antas.

Av nu föreliggande antagandehandlingar gör Länsstyrelsen bedömningen att frågor gällande risken för olyckor inte har beaktats på ett tillfredställande sätt. Vidare anser Länsstyrelsen att på grund av bristande underlag kan riksintresset för kommunikation inte i dagsläget betraktas som tillgodosett.

## Sammanfattning

De synpunkter som inkommit under granskningen berör i första hand frågor kring trafiksituationen i området.

### Ändringar

*Plankartan kompletteras med ett g på parkeringsytorna.*

*Planområdesgränsen mot E 18 justeras. Plangränsen placeras i den fastighetsgräns som redan är bildad.*

*Plankartan kompletteras med krav på bländningsskydd.*

*Byggrätten minskas och anpassas till aktuella byggprojekt och för att klara trafiksituationen i området.*

*Byggrätten för parkeringsdäck utgår ur detaljplanen.*

*Planbeskrivningen kring trafik förtydligas.*

*Även med ett dubbelspår på östra sidan av befintligt spår kan ett avstånd om 30 meter klaras till nya byggnader. Förtydligas i planbeskrivningen.*

*Hanteringen av dagvatten inom planområdet förtydligas i planbeskrivningen.*

### Kvarstående synpunkter

*Det finns inga kvarstående synpunkter.*

## Ställningstagande

En avvägning har gjorts mellan olika enskilda och allmänna intressen vilket har resulterat i en samlad bedömning. Stadsbyggnadsförvaltningen anser därmed att detaljplanen är klar för antagande av stadsbyggnadsnämnden, enligt PBL 5 kap 27§.

## Inkomna yttranden

Inkomna yttranden redogörs för nedan. Yttrandena sammanfattas och kommenteras med kursiv stil.

### Statliga remissinstanser

#### Länsstyrelsen

Planområdet ligger i omedelbar anslutning till E18 och Värmlandsbanan. Båda utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. Riksintressen ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra utnyttjande samt försämra framkomlighet och trafiksäkerhet. Planområdet kommer i huvudsak att trafikförsörjas via Våxnäsgatan och Karl IX:s gata, vilka ansluter till trafikplatser på E18.

Länsstyrelsen och Trafikverket har vid samråd lyft synpunkter kring trafiksituationen längs Karl IX:s gata, kommunens föreslagna trafiklösningar och risken för köbildning på E18. Redan i dagsläget förekommer det problem med köbildning ut på E18 vid vissa tider. Avståndet mellan föreslagen bebyggelse och väg och järnväg har lyfts också som en fråga vad gäller framtida drift och underhåll av järnvägen, trafiksäkerhet och risk för olyckor.

Genomförandet av planen innebär att trafikmängderna i anslutning till planområdet kommer att öka. Trafikprognosen visar att de tänkta exploateringarna inom planer-

na för Fanfaren och Härolden kommer att alstra cirka 4 400 resor/vardagsdygn. Enligt den kompletterande trafikanalysen som har tagits fram tillkommer +3900 ÅDT på E18-rampen västerifrån i Klaramotet till prognosår 2040. Trafikanalysen beskriver dock inte närmare hur många av fordonen som härrör från en utbyggnad av områdena Fanfaren och Härolden. För att kunna bedöma eventuell påverkan på riksintresset kommunikation behöver det beskrivas närmare hur trafikflödet till och från E18 påverkas.

Trafikanalysen visar att belastningsgraden i vägnätet kommer att överstiga en acceptabel nivå. Som åtgärder föreslår kommunen att fler fordon ska åka västerut på Våxnäsgatan och att korsningen vid Våxnäsmotet ska byggas om till en cirkulationsplats. Att öka Våxnäsgatans funktion som genomfartsled är enligt Trafikverket inte att rekommendera ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Trafikverket ställer sig även starkt tveksam till den nya utformningen av Våxnäsmotet som föreslås.

Trafikverket kräver även att båda avåkningsskydd och bländningsskydd ska finnas vid rampen från E18. Även restriktioner vad gäller reklamskyltar föreslås. Inga av dessa åtgärder har säkerställts på plankartan och har inte heller nämnts i planbeskrivningen. Vidare anser Trafikverket att placering och utformning av bebyggelse i närheten av järnvägsspåret behöver beakta risk för olyckor och översvämning samt en framtida utveckling av Värmlandsbanan. (se också rubriken Hälsa och säkerhet)

*Kommentar: Trafikutredningen redovisar ett fullt utbyggt planområde. Byggrätten i planförslaget minskas med 10 000 kvm. Den aktuella detaljplanen omfattar nu en utökning av befintlig byggrätt med 10 000 kvm. Resterande utökning med ytterligare 25 000 kvm, ligger i en senare planetapp.*

*De trafikutredningar som gjorts redovisar effekter på ett fullt utbyggt område. Aktuell detaljplan prövar bara en utökad byggrätt för kontor om 10 000 kvm varav 1500 kvm handel och service. Trafikalstringen för den utökningen har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg till 372 bilresor per dygn för kontor och 196 bilresor per dygn för handel och service. Sammantaget 568 bilresor per dygn som belastar omgivande trafiksystem. (Gällande byggrätt om 20000 kvm kontor ger 744 resor med bil per dygn. Detaljplan för bostäder i kv Härolden som pågår ger en alstring av 127 resor per dygn. Totalt 1439 resor per dygn för allt som planeras att byggas nu.)*

*I planarbetet har två trafikutredningar tagits fram som har beskrivit utvecklingens konsekvenser för trafiksystemet. Ingen av dessa utredningar bedöms som aktuella längre. Kommunen utreder för närvarande hur trafiken på Karl IX:s gata ska utformas i framtiden. Viktiga utgångspunkter är att säkra en god framkomlighet och att köer inte bygger ut på E18. I detta arbete är också kopplingen mellan Våxnäsgatan och Karl IX:s gata en viktig del. Dessa beräkningar baseras på kommunens trafikmodell som väger in hela stadens utveckling. Det nu aktuella planprojektet är bara en liten del i den utveckling som sker i Karlstad och som påverkar trafiken på Karl IX:s gata och E 18. Det nu aktuella planprojektet bedöms kunna genomföras nu utan en avgörande effekt på trafiksituationen i området och utan att ytterligare öka risken för kö på E 18. Förutsättningarna för tillfart till området är relativt goda då det finns möjlighet till fri högersväng in mot området som gör att trafik till området inte hamnar i ev köer i korsningen mellan Karl IX:s gata och Våxnäsgatan.*

*Förändring av trafiklösningar vid Våxnäsmotet är inte aktuella för tillfället.*

*Plankartan kompletteras med krav på bländningsskydd. Avåkningsskydd känns mer svår motiverat. Plangränsen flyttas två meter åt söder. Avståndet till byggnader är relativt stort och det är inte motiverat ur risksynpunkt. Det dike som avskiljer par-*

*kering från körbana borde räcka. Skyltar som kan störa trafiken på E 18 behandlas i samråd med Trafikverket i bygglovskedet.*

Då Trafikverket pekar på att planförslaget riskerar att påverka E18 och Värmlandsbanan negativt, och inte godkänner förslagna åtgärder, anser Länsstyrelsen att riksintresset för kommunikation inte i dagsläget kan betraktas som tillgodosett.

I planens västra del ges möjlighet att uppföra parkeringshus samt garage- och förrådsbyggnader i närheten av järnvägen. Länsstyrelsen och Trafikverket har vid plansamråd uppmärksammat att den aktuella sträckan utgör transportled för farligt gods, vilka innebär att ett säkerhetsavstånd om 30 meter från rälskant ska användas. Enligt gällande riktlinjer behöver det framtida parkeringshuset och parkeringstorna utformas så att bebyggelse hamnar utanför detta säkerhetsavstånd.

Kommunen bedömer att parkering och ett parkeringsdäck om två plan kan vara lämpligt inom 30 meter från spår. Något underlag för denna bedömning har dock inte presenterats. Det är också oklart, utifrån planhandlingarna, om det förslagna parkeringshuset och övriga parkeringsytorna har ingått i riskanalysen som har tagits fram.

*Kommentar: Parkering bör vara en lämplig markanvändning i närhet till spår. Det aktuella bygggrätten för parkeringsdäck är inte aktuella att genomföra nu utan ger handlingsmöjlighet inför framtiden. Bygggrätten för parkeringsdäck utgår ur detaljplanen.*

Trafikverket har i november 2017 lämnat slutrapport i åtgärdsvalsstudie

(ÅVS) för ”Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm–Oslo”. Som Prio 1-åtgärd bland åtgärdsförslag med målar 2030 finns dubbelspår mellan Karlstad och Skåre. Trafikverket anser att all planering längs Värmlandsbanan i fortsättningen inte får försvåra för ett tillkommande andra spår vilket skulle innebära att spårområdet behöver breddas med upp till 15 meter. På motsvarande sätt bör bedömningar av risker, vibrationer och buller (även inomhus) ta höjd för ett nytt spår 6 meter närmare planområdet än befintligt spår.

I angränsade detaljplan för Del av Härolden 2 och 3 har riskerna förknippade med järnvägen också analyserat, och här med hänsyn till en framtid utbyggnad av Värmlandsbanan till dubbelspår. Riskanalysen som har tagits fram rekommenderar att vid ny bebyggelse ska följande åtgärder vidtas:

- Avstånd från järnväg till byggnader för stadigvarande vistelse ska vara minst 40 meter.
- I byggnader inom 150 meter från järnvägen ska friskluftsintag placeras mot en trygg sida, det vill säga på byggnadernas tak eller bort från järnväg, och ventilationssystem utföras med central nödavstängningsfunktion (manuell).
- Utrymningsvägar, för lokaler där personer vistas stadigvarande, ska placeras och utformas så att utrymning kan ske till säker plats vid olycka på järnvägen. Inför antagande behöver kommunen ser över planeringsunderlaget och de avstånd som tillämpas med hänsyn till risker samt en framtida utbyggnad av Värmlandsbanan.

Planbestämmelser och egenskapsgränser kan behöva justeras. Länsstyrelsen anser att ovanstående rekommendationer för Härolden vore lämpliga att tillämpa även i detaljplanen för Kv. Fanfaren.

*Kommentar: Detaljplanen för Fanfaren har en egen riskanalys som visar på en liten risk. Riskutredningen för Härolden är gjord för bostäder som har ett annat skyddsbehov än arbetsplatser. Kommunen bedömer att den inte ska tillämpas i aktuell detaljplan för arbetsplatser. Även med ett dubbelspår på östra sidan av befint-*

*ligt spår kan ett avstånd om 30 meter klaras till nya byggnader. Förtydligas i planbeskrivningen.*

Kommunen konstaterar att området norr om planområdet där E18 passerar ligger relativt lågt. Länsstyrelsen vill vara tydligt med att genomförandet av detaljplanen inte får medföra att mer dagvatten riskerar att ledas till dikenlängs E18 eller järnvägen, vilket vid extremregn skulle kunna medföra översvämning eller påverkan av underbyggnaden i de statliga anläggningarna.

I plankartan anges att 50 % av dagvattenflödet från hårdgjorda ytor ska fördröjas innan det avleds till den allmänna dagvattenanläggningen. Hur dagvatten ska hanteras har inte preciserats ytterligare och planen innehåller inga övriga bestämmelser för att säkerställa en viss dagvattenlösning t ex. höjdsättning, markreservat, u-område. Inför antagande behöver kommunen klargöra hur dagvatten ska hanteras inom området så att E18 eller järnvägen inte riskerar att påverkas negativt vid extremt regn.

*Kommentar: Hanteringen av dagvatten inom planområdet förtydligas i planbeskrivningen.*

Prövningsgrundande synpunkter

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10 § PBL ta in en detaljplan för prövning. Länsstyrelsen bedömer det som sannolikt att planen kommer att tas in för prövning avseende riksintresse kommunikation, människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor och översvämning, om den antas i nuvarande form.

### Trafikverket

Trafikverket har i det tidigare samrådsskedet yttrat sig i frågan 2014-10-09, vilket dock inte har bemötts i samrådsredogörelsen. Det välformulerade yttrandet bifogas därför i sin helhet nedan (bilaga 1). Trafikverkets synpunkter kvarstår. Se särskilt vad gäller avtal med Trafikverket. Detaljplanen har efter samrådet kompletterats med utredning Trafikanalys Fanfaren, WSP juni 2017. Planområdet ligger i omedelbar anslutning till väg E18 och Värmlandsbanan, Sveriges mest trafikerade enkelspåriga järnväg. Båda är riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. Området kommer i huvudsak att trafikförsörjas via Växnäsgatan och Karl XI:s väg, vilka bägge ansluter till trafikplatser på E18.

### Planområdesgräns

Den nordligaste delen av planområdet ligger med kvartersmark inom vägområdet för E18. Gränsen för vägområdet kan generellt sägas gå cirka 2 meter utanför krönet på dikets bakslänt. Planområdesgränsen bör anpassas mot vägområdets ytterkant, det vill säga ungefär där egenskapsgränsen mot u-området är dragen. Alternativt ska den del som ligger inom vägområdet planläggas för allmän plats/genomfart.

### Trafikanalysen

Enligt figur 2 i WSP:s kompletterande trafikanalys tillkommer +3900 ÅDT på E18-rampen västerifrån i Klaramotet, till prognosår 2040. Trafikanalysen beskriver dock inte närmare hur många av fordonen som härrör från ett fullt utbyggd Fanfaren+Härolden. Redan i dagsläget förekommer det problem med köbildning ut på E18 vid vissa tider på nämnda ställe. Det behöver beskrivas närmare hur trafikflödet från E18 påverkas.

### Vibrationer

Trafikverket tillämpar riktvärde för miljö kvalitet för vibrationer som innebär att 0,4 mm/s vägd RMS inte ska överskridas i permanentbostäder, fritidsbostäder och

vårdlokaler, det vill säga utrymmen där människor vistas stadigvarande. Detaljplanen tillåter inte denna markanvändning, dock hotell vilket gör att vibrationsrisken bör omnämnas med tanke på de geotekniska förhållandena och närheten till Värmlandsbanan. Risken för fortplantning av vibrationer ökar också med fler antal våningar.

### Risker

Väg E18 och Värmlandsbanan används för transport av farligt gods. Hänsyn till farligt gods ska därmed beaktas för exploatering enligt rekommendationer berörd länsstyrelse anger.

### Utveckling järnväg

Trafikverket har i november 2017 lämnat slutrapport i åtgärdsvalsstudie för "Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm-Oslo". Som Prio 1-åtgärd bland åtgärdsförslag med målår 2030 finns dubbelspår mellan Karlstad och Skåre. Trafikverket anser att all planering längs Värmlandsbanan i fortsättningen inte får försvåra för ett tillkommande andra spår vilket skulle innebära att spårområdet (fastighetsgränsen) behöver breddas med upp till 15 meter. På motsvarande sätt bör bedömningar av risker, vibrationer och buller (även inomhus) ta höjd för ett nytt spår 6 meter närmare planområdet än befintligt spår.

### Dagvatten

Genomförandet av detaljplanen får inte medföra att mer dagvatten riskerar att ledas till diken längs E18 eller järnvägen, vilket vid extremregn skulle kunna medföra översvämning eller påverkan av underbyggnaden i de statliga anläggningarna.

### Sammantagen bedömning

Planområdesgränsen bör justeras i sin nordligaste del.

Detaljplanens genomförande med tillkommande trafik får inte innebära negativ påverkan på riksintresset E18, exempelvis köbildning vid Våxnäs- och Klaramoten. Karlstads kommun ansvarar för att säkerställa att så inte sker. Om åtgärder blir nödvändiga i den statliga infrastrukturen är det Trafikverkets uppfattning att Karlstads kommun ska finansiera dem inklusive eventuell vägplan i sin helhet. Ett avtal måste i så fall tecknas om åtgärdens utförande innan Trafikverket kan godkänna detaljplanen. Detsamma gäller för uppförandet av avåkningsskyddet/vägräcket längs E18-rampen (se bilaga 1) samt eventuellt bländningsskydd.

Se även synpunkter i bifogat samrådsyttrande, bilaga 1.

*Kommentar: Planområdesgränsen mot E 18 justeras. Plangränsen placeras i den fastighetsgräns som redan är bildad. På en kortare sträcka är den mindre en två meter från dikeskrönets insida. I övrigt se kommentarer under rubrik Länsstyrelsen.*

## **Kommunala remissinstanser**

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

Detaljplanen har ingen påverkan på nämndens verksamhet och kultur- och fritidsnämnden har därför inga synpunkter på detaljplan för kvarteret Fanfaren.

### **Teknik- och fastighetsförvaltningen**

Teknik- och fastighetsförvaltningen har inga synpunkter på detaljplaneförslaget i stort men har nedanstående kommentarer.

Det nämns i trafikutredningen (2017-06-22) att trafiksituationen blir mer ansträngd till prognosåret 2040. Detta är till följd av all den exploatering som sker i kommunen och är inte enskilt kopplat till exploateringen vid Fanfaren. Trafiksituationen på Karl IX gata blir mer ansträngd i framtiden vilket leder till mer köer och en ökad fördröjning.

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. Risken för köer som bygger ut på E18 från avfartsrampen vid Klaramotet klargörs inte tydligt i trafikutredningen.

En cirkulationsplats vid rampen från Våxnäsmotet får till följd att trafiken från E 18 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 E 18. Risken för köer som bygger ut på E 18 från avfartsrampen vid Klaramotet klargörs inte tydligt i trafikutredningen.

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)

*Kommentar: Noteras. Arbete pågår tillsammans med teknik- och fastighetsförvaltningen att förtydliga och försöka lösa dessa frågor.*

## Miljönämnd

När förslaget till detaljplan remitterades i samrådsskedet lämnade miljöförvaltningen ett yttrande med två synpunkter. Stadsbyggnadsförvaltningen har i den reviderade planredovisningen beaktat en av dessa synpunkter. Den synpunkt som ej har beaktats i granskningshandlingarna är följande: "Uppkommet dagvatten från hårdgjorda ytor ska enligt planförslaget fördröjas innan det avleds. Skulle det visa sig att man behöver göra någon form av dagvattenlösning som innebar en anläggning för fördröjning av dagvatten, utjämning av flöden eller avskiljning av föroreningar ska detta anmälas enligt miljöbalken till miljönämnden som är tillsynsmyndighet. Denna upplysning bör införas under avsnittet Genomförande.

Miljönämnden vill även trycka extra på följande: I planbeskrivningen framgår att det finns gång- och cykelstråk längs Våxnäsgatan samt längs järnvägen mot Våxnäs. Det kommer även att finnas behov av ett gång- och cykelstråk längs Gustav Anders gata när området ska exploateras. Därför anser vi att en ny gång- och cykelväg bör förberedas i planen.

Cykelparkeringar bör byggas väderskyddade och med laddningsmöjligheter för elfordon.



Miljöförvaltningen anser att det är viktigt att ett stort antal bilparkeringsplatser kommer att förses med laddningsmöjligheter samt motorvärmare.

För att minska behovet av tjänstebilar bör en gemensam bil- och cykelpool för verksamma inom området inrättas. Det bör även finnas lastcyklar att nyttja vid behov. En gemensam bil- och cykelpool ger möjlighet till samnyttjande för boende kring NWT-huset samt stora möjligheter att minska antalet parkeringsplatser.

Vidare anser vi att det är viktigt att byggnaderna byggs energieffektivt samt att byggnadernas placering och takvinklar ska beaktas med avseende på användning av solkraft.

Det står ingenting om avfallshantering i planbeskrivningen. Generellt gäller att gemensamma lösningar är att föredra. Då kan avfallsutrymmena göras tillräckligt stora för att möta både dagens och morgondagens krav på sortering. Avfallsutrymmen bör placeras i markplan och ha god tillgänglighet för både användare och renhållningen. Lösningar med underjordsbehållare bör övervägas.

Miljönämnden har för övrigt inget ytterligare att erinra mot förslaget till detaljplan.

### Protokollsanteckning Vänsterpartiet, miljönämnden

Trafiksituationen är redan idag besvärlig kring Karl den IX gata. Att fortsätta utgå från bilen som norm och underlätta för en ökad bilism är inte en långsiktigt hållbar lösning.

Det är därför av stor vikt att arbetet med att ändra resvanor och resmönstren intensifieras. Ett sätt att minska köbildning och avgasutsläpp är att minska trafiken inne i centrum. Därför anser vi att arbetet med att skapa infartsparkeringar behöver prioriteras.

### Protokollsanteckning Socialdemokraterna, miljönämnden

Trafiksituationen är redan idag besvärlig kring Karl den IXs gata. Det är därför av stor vikt att arbetet med att ändra resmönstren måste intensifieras. Möjligheten att skapa infartsparkering ses över.

*Kommentar: En separat gång- och cykelväg längs Gustaf Anders gata bedöms inte behövas. Trottoar finns och ett bra gång- och cykelstråk finns längs med järnvägen som bättre kopplar till det övergripande gång- och cykelvägnätet.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen delar synpunkterna i de båda protokollsanteckningarna.*

### Lantmäterimyndigheten

Om tanken är att parkeringen skall vara gemensam för flera fastigheter är det lämpligt att bilda gemensamhetsanläggning. På plankartan saknas då littera g på områdena för parkering. I innehållsförteckningen på plankartan saknas bokstaven P avseende parkering. I övrigt har lantmäterimyndigheten ur fastighetsbildnings- eller registreringspunkt inget att erinra.

*Kommentar: Plankartan kompletteras med ett g på parkeringsytorna.*

### Karlstads El & Stadsnät AB

Karlstads El & Stadsnät AB har en nätstation i östra delen av området och det finns planerat för ytterligare en nätstation i den västra delen. Denna nätstation kommer att behövas tas i anspråk pga ökat effektuttag. För övrigt har Karlstads El- och Stadsnät AB inget att erinra. Priser för elserviser finns på vår hemsida: <http://karlstadsnat.se/> Anslutning till Stadsnätet offereras vid förfrågan från kund.

*Kommentar: Noteras*

## **Medverkande tjänsteman**

Utlåtandet är sammanställt på stadsbyggnadsförvaltningen i Karlstad 2018-03-15, reviderat 2018 05 17, av stadsbyggnadsarkitekt Jonas Zetterberg.