

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Inledning

Samrådsredogörelsen innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under samrådet samt kommunens ställningstagande till dessa.

Hur samrådet har bedrivits

Samråd enligt PBL 5:11 ägde rum 1 juli 2016 – 2 september 2016. Planen har skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Planen har även funnits tillgänglig för allmänheten i Samhällsbyggnadshuset, på bibliotekshuset och på kommunens hemsida.

Sammanfattning

Flera remissinstanser, *Länsstyrelsen*, *Trafikverket* och *Miljönämnden*, har starkt kritiska synpunkter avseende buller. *Länsstyrelsen* skriver att bullersituationen är mycket besvärlig och det är ytterst tveksamt om en acceptabel boendemiljö kan uppnås inom planområdet. *Länsstyrelsen* bedömer också att planförslaget kan komma att medföra risk för påtaglig skada på riksintresset Värmlandsbanan och bedömer därför det som sannolikt att planen kommer att tas in för prövning om den antas i nuvarande form. *Trafikverket* anser att förslaget behöver vidareutvecklas ytterligare avseende bullerfrågan för att säkerställa att riktvärden kan klaras. *Miljönämnden* anser bland annat att inga bostäder ska byggas där ljudnivåer över 65 dBA ekvivalent nivå överskrids vid fasad vilket är fallet i den aktuella detaljplanen.

Då planområdet även är utsatt för vibrationer skriver länsstyrelsen att i områden som är utsatta för såväl buller som vibrationsstörningar förstärks störningarna. *Länsstyrelsen* ifrågasätter starkt bostäder som markanvändning i de bullerutsatta delarna av området.

Kultur- och fritidsnämnden saknar i förslaget ytor för spontanidrott och spontanlek. *Barn- och ungdomsnämnden* skriver angående planerad förskola att för barnens bästa är det av stor vikt att en del av intilliggande parkmiljö kan avgränsas från trafik och vatten. *Teknik- och fastighetsnämnden* har behov av ett större utjämningsmagasin samt önskemål om att bevara befintlig spillvattenledning i nuvarande sträckning. *Karlstads el- och stadsnät* kan behöva mer effekt i området och behöver därför utrymme att placera nya nätstationer.

Från *sakägare*, *boende* och *övriga* framförs både positiva och negativa synpunkter. Synpunkterna rör bland annat täthet, friytor, trafiksäkerhet, parkering, grönytor, och gestaltning mm.

Kompletteringar har gjorts i planförslaget med anledning av inkomna synpunkter. Området är bullerutsatt. Sänkt hastighet och en övergripande struktur som skärmar bullret och skapar ljuddämpade sidor är projektets viktigaste åtgärder för att skapa en så bra ljudmiljö som möjligt. Till granskningen har bullerutredningen utvecklats. Ett förslag till planlösningar för samtliga lägenheter i projektet har tagits fram och utvärderats gentemot trafikbullerförordningen. Alla lägenheter klarar uppställda riktvärden. Redovisning av bullervärden på samtliga fasader har förtydligats. Parken och lokala bullerskärmande åtgärder i den har utretts. För att skapa en så god ljudmiljö som möjligt och att skapa så tysta ljuddämpade sidorna som möjligt har också en bestämmelse avseende byggnaders installationer ur bullersynpunkt införts.

Avseende vibrationer har två planbestämmelser som syftar till att säkerställa att konstruktionsåtgärder och stomljudsisolering vidtas förts in på plankartan.

Frågan om utjämningsmagasin och spillvattenledningens sträckning har utretts. På plankartan har inför granskningen byggrätt getts för ett större utjämningsmagasin. Magasinet kan utföras delvis ovan och delvis under mark. Spillvattenledningens läge har mätts in, ledningen behöver flyttas i samband med genomförandet av planen och kan inte ligga kvar intill/under planerad bebyggelse.

Eftersom relativt stora markåtgärder och anläggningar kan krävas för att skapa bra, ljuddämpade och attraktiva parkmiljöer föreslås att strandskyddet upphävs även för vissa delar av parkmarken i planen. De vattenområden som avsetts för allmänna bryggor har preciserats efter samrådet och strandskyddet föreslås upphävas för dessa. Bestämmelser och beskrivning av strandskyddet har bearbetats inför granskningen.

Gestaltungsprinciper i planbeskrivningen har utvecklats efter samrådet. På plankartan har hänvisning till dessa principer tillkommit.

Ett E-område för transformatorstationer har tillkommit på plankartan.

En bestämmelse om att småbarnslek ska finnas på de två största gårdarna har tillkommit på plankartan.

Föreskrivna gatuhöjder har förts in på plankartan.

Förorenad mark har utretts djupare efter samrådet. Beskrivningen har kompletterats med detta underlag.

Inga större ändringar i områdets struktur har skett. Mindre justeringar av byggrätternas gränser och höjder har gjorts. För kv 1 längst i väster har byggrättens utbredning utökats och ett exploateringsstal har istället införts. Ändringen syftar till att ge lite större flexibilitet i byggnadens utformning och ge möjligheter till olika typer av planlösningar.

Ställningstagande

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

Inkomna yttranden

Inkomna yttranden har sammanfattats nedan. Yttrandena i sin helhet finns tillgängliga på stadsbyggnadsförvaltningen. Yttrandena kommenteras nedan med kursiv stil.

Yttranden av upplysningskaraktär och utan erinran

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet enligt en bifogad karta.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt ska noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova att vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Statliga remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens roll

Länsstyrelsen ska enligt 5 kap. 14 § PBL vid samråd särskilt:

1. ta till vara och samordna statens intressen,
2. ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL,
3. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljö-kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd

enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser,
4. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. verka för att en bebyggelse eller ett byggnadsverk inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I gällande Översiktsplan för Karlstad är en av fyra stadsbyggnadsprinciper att förtäta staden. Förtätning eftersträvas så länge inte viktiga grönområden tas i anspråk

Länsstyrelsen delar bedömningen att planförslaget är förenligt med riktlinjer i Översiktsplanen.

Strategiska planen

Till kommunens strategiska plan finns tre hållbarhetsstrategier kopplade; tillväxtstrategin, folkhälsostrategin och miljö- och klimatstrategin.

Länsstyrelsen ifrågasätter om planförslaget kan anses ligga i linje med folkhälsostrategin på grund av den svåra bullersituationen vid planområdet.

Råd om tillämpningen av PBL m.m.

Arkitektur och stadsbild

Projektet har höga gestaltningsmässiga ambitioner och viljan att skapa en tydlig entré till centrala Karlstad är vällovlig. Detsamma gäller kommunens ambition att få fram planlagd mark för nya bostäder.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Planområdet utsätts för mycket höga bullernivåer från järnväg, Värmlandsbanan, och biltrafik, Hagaleden. Planområdet är beläget omedelbart intill Hagaleden som trafikerar av 7300 fordon per dygn. Vidare passerar Värmlandsbanan planområdet och här finns Karlstads Östra stationsområde där viss lastning och lossning förekommer. Värmlandsbanan är under utbyggnad och den aktuella delsträckan kommer inom kort att byggas ut till dubbelspår för att öka kapaciteten på banan.

De byggrätter som planförslaget medger utsätts i stor omfattning för ett överskridande av det rekommenderade riktvärdet för buller på 55 dB(A) ekvivalent bullernivå vid fasad. De beräknade värdena vid fasad mot Hagaleden och Järnvägen varierar mellan 68 och 71 dB(A) Bullernivån vid fasad överskrider med andra ord 65 dB(A) ekvivalent nivå där bostäder bedöms som olämpliga enligt Boverkets rekommendationer gällande avsteg från bullerriktvärden. Möjligheten att bygga små enkelsidiga lägenheter med bullervärden på upp till 60 dB(A) kan inte heller uppfyllas.

Vidare överskrider maxvärdena mycket kraftigt. Beräknade värden utmed Hagaleden ligger på 90 - 91 dB(A). Även de mindre punkthusen närmas älven har överskridande gällande maxvärden med beräknade värden på 75 - 79 dB(A).

De bullerberäkningar som bifogats till förslaget har inte haft prognosår 2040 om underlag vilket är det nya prognosåret inom Trafikverket. Spårtrafik nattetid ingår heller inte i underlaget.

Planområdet är vidare utsatt för vibrationsstörningar. I områden som är utsatta för såväl buller som vibrationsstörningar förstärks störningarna. Boverket skriver i sina rekommendationer att: "När det förekommer flera bullerkällor, eller när buller från en källa kombineras med andra miljöbelastningar (till exempel vibrationer eller luftföroreningar), bör det ställas särskilt höga krav på hänsyn och åtgärder för att skapa en godtagbar ljudmiljö." Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget i dagsläget inte innehåller några åtgärder för att skapa en godtagbar ljudmiljö eller att särskilda krav på hänsyn finns redovisade.

Länsstyrelsen ifrågasätter starkt om bostäder är en lämplig markanvändning med hänsyn till den svåra bullersituationen och rekommenderar kommunen att överväga annan markanvändning i de bullerutsatta delarna av planområdet.

I planförslaget inryms även en förskola. Länsstyrelsen ifrågasätter lämpligheten med att placera en förskola inom planområdet med hänsyn till de störningar, vad gäller buller och luftkvalitet, som området utsätts för.

Det är tveksamt vilka kvaliteter parkområdet närmast Hagaleden kan erbjuda som plats för längre utevistelse och övriga utomhusaktiviteter, inklusive förskoleverksamheten.

Riksintressen

Järnväg

Värmlandsbanan utgör ett riksintresse för kommunikationer. Banan förbi aktuellt planområde utgörs av ett hårt trafikerat enkelspår. I en nära framtid ska spåret byggas ut till dubbelspår i ett projekt för kapacitetshöjande åtgärder för att klara både dagens och framtida transportbehov.

Nybyggnation av bostäder i omedelbar närhet av banan kan leda till krav på Trafikverket gällande bullerskyddande åtgärder och/eller trafikbegränsningar för att minska störningarna.

Länsstyrelsen ser en påtaglig risk att planförslaget kan äventyra, fördyra och fördröja en framtida utbyggnad av järnvägen.

Strandskydd

För att möjliggöra den tänkta exploateringen föreslås att strandskyddet upphävs inom stora delar av planområdet. Länsstyrelsen gör bedömningen att med föreslagna markanvändning så är de skäl som anförs för ett strandskyddsupphävande godtagbara.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att ett genomförande av planförslaget inte kommer att innebära en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar denna bedömning.

Prövningsgrundande synpunkter

Bullersituationen är mycket besvärlig och det är ytterst tveksamt om en acceptabel boendemiljö kan uppnås inom planområdet.

Planförslaget bedöms kunna medföra risk för påtaglig skada på riksintresset Värmlandsbanan.

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10§ Plan- och bygglagen ta in en detaljplan för prövning. Länsstyrelsen bedömer det som sannolikt att planen kommer att tas in för prövning avseende hälsa och säkerhet och riksintressen om den antas i nuvarande form.

Kommentar: En utveckling av planområdet med inriktning på bostäder ligger i linje med översiktsplanens intentioner. Projektet kan ge många Karlstadbor möj-

lighet att leva centralt, i ett attraktivt läge i Haga och intill Klarälven, utan att vara beroende av bil för vardagslivet. Bullerfrågan ska hanteras i detaljplanen och efterföljande bygglov enligt gällande lagstiftning. Samhällsplanering enligt kommunens strategier handlar ur hälsoaspekt också om hur vi med hjälp av stödjande närmiljöer kan uppmuntra människor till rörelse (promenader, att gå eller cykla mm) och stärka förutsättningarna för goda sociala relationer och integration i våra bostadsområden. Närhet, tillgänglighet och användbarhet är nyckelord för miljöer som möjliggör och stimulerar till aktiva transporter och fysisk aktivitet. Strategierna innehåller också övergripande mål om att karlstadsbornas möjligheter till en egen bostad ska öka liksom att upplevelsen av trygghet utomhus ska öka. Planförslaget bedöms kunna bidra till dessa aspekter och på stadens utveckling på ett positivt sätt.

Bullerberäkningarna under samrådsskedet baserades på trafikunderlag som tillhandahållits av Trafikverket, och underlaget är detsamma som Trafikverket har haft som grund för kapacitetsökningsutbyggnaden Pråmkanalen (Mötesstationer Kil-Laxå. Delen Pråmkanalen). Efter samrådet har en ny bullerutredning tagits fram och i denna har Karlstads kommun fått del av, och istället använt, trafikmängder med prognosår 2040 från Trafikverket.

Karlstad kommun har efter samråd arbetat vidare med bullerutredningen. Prognosåret från Trafikverket har uppdaterats. Ett förslag till möjliga planlösningar för alla bostäder i projektet har tagits fram och utvärderats utifrån förordningen (SFS 2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Alla lägenheter enligt exemplet klarar uppställda riktvärden enligt trafikbullerförordningen. Detaljplanen ger flera möjligheter till olika planlösningar.

I utredningen framgår också att det finns stora ytor i markplanet som beräkna få ekvivalenta ljudnivåer under 50 dB(A) samt maximal ljudnivå under 70 dB(A) där en gemensam uteplats kan placeras om en uteplats ska anordnas i anslutning till byggnaden.

Möjliga lokala bullerskärmande åtgärder har utvärderats i parkmiljön i öster. Utredningen visar att det finns goda möjligheter att skapa ytor som får en skyddad ljudmiljö och uppfyller Naturvårdsverkets eftersträvade riktvärde för rekreativområden i tätort med en ekvivalent ljudnivå under 55 dB(A).

För att skapa en så god ljudmiljö som möjligt och för att skapa så tysta luddämpade sidorna som möjligt har också en bestämmelse om att byggnaders installationer ska anordnas så att den ekvivalenta ljudnivån vid bostadsfönster inte överstiger 35 dB(A) frifältsvärde.

Avseende vibrationer är förhållandena utredda i Buller och Vibrationsutredning för projektet. Vibrationsmätning med vibrationsgivare utfördes i mars 2016. Av mätresultaten framgår att det krävs konstruktionsåtgärder för vibrationsisolering för att undvika komfortstörningar i planerade byggnader. Mellan samråd och granskning har Karlstads kommun även haft kontakt med de sakkunniga i frågorna (Tjänsteanteckning avseende vibrationer och grundläggning, 2017-01-20). Geotekniker och vibrations-sakkunnig framför att det framförallt är en konstruktionsfråga att hantera vibrationer och stomljud. Med föreslagen grundläggning och åtgärder mot stomljud är frågan hanterad. Lösningar för vibrationsnivåer finns, görs och har gjorts i många liknande fall.

Två planbestämmelser som syftar till att säkerställa att konstruktionsåtgärder och stomljudsisolering vidtas förs in på plankartan: 1. Bostäder ska utföras så att vibrationsnivå inomhus inte överstiger 0,4 mm/s väg RMS, 2. Bostäder ska utformas så att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassage.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av handlingarna gällande rubricerad detaljplan som syftar till att möjliggöra stadsutveckling i Haga i form av bland annat nya bostäder, förskola, övriga lokaler, strandpromenad och tillgängliggjorda grönytor. Planen påverkar Hagaleden som omvandlas till infartsgata med sänkt hastighet etc. Ca 250 nya bostäder möjliggörs med planförslaget.

Ärendet berör också Värmlandsbanan där Trafikverket är infrastrukturförvaltare.

Bostäder nära järnvägen

För bostadsbyggnader gäller numer en ny förordning om trafikbuller och ändringar har gjorts i Pbl i syfte att öka bostadsbyggandet. I detta sammanhang har man särskilt lyft vikten av att man i hantering av bygglov och planer bör ha en bullerberäkning som underlag inför en prövning i frågan.

En bullerberäkning har genomförts och denna visar på höga bullernivåer där riktvärden överskrids i påtaglig omfattning. Bullerberäkningen har inte haft prognosår 2040 som underlag vilket är det nya prognosåret inom Trafikverket. Spårtrafik nat-tetid ingår inte i underlaget. Konsekvens av detta bör klargöras i samband med ev. överskridande av ljudnivå då delar av bostadsrummen bör vara vända mot en tystare sida.

I planarbetet hänvisas med utgångspunkt i bifogad bullerutredning till att klara bullerkraven med en god orientering, utformning och gestaltning av framtida bebyggelse. För att kunna ta ställning till konsekvenserna av planen ser dock Trafikverket att kommunen redan nu i planprocessen bör ta frågan vidare och redovisa underlag med möjliga lösningar som gör det troligt att bullerfrågan kan klaras i tillräcklig omfattning. I nuläget är denna aspekt hänskjuten till ett senare skede.

Trafikverket konstaterar att bullerproblematiken är tydlig och att ändamålet bostad innebär risk för framtida ersättningsanspråk på Trafikverket i form av krav på bullerdämpande åtgärder varför förslag till detaljplan behöver vidareutvecklas ytterligare avseende bullerfrågan för att säkerställa att riktvärden kan klaras.

Vibrationer

Trafikverket konstaterar att planen ställer stora krav på utformning och utförande avseende vibrationshämmande åtgärder vid tex grundläggning och andra konstruktionsåtgärder och det är av vikt att dessa krav tydliggörs och säkerställs i plan. Trafikverket förutsätter att sådana åtgärder medför att riktvärden klaras.

Bullerskärm/plank

Enligt planförslag kan bullerskärm eller plank anläggas i den gräsyta som finns mellan Hagaleden och järnvägsspåren. Området ingår i järnvägsfastigheten Järnvägen 1.1. Planbestämmelse "Skydd" Område som skyddar mot störning, föreslås och möjlighet att marken övertas av kommunen lyfts.

Trafikverket konstaterar att frågan behöver klarläggas ytterligare och plank/skärm kräver avtal mellan Trafikverket och kommun. Det åligger kommunen att ta fortsatt initiativ i frågan.

Järnvägen utvecklas

Värmlandsbanan omfattas av flera större ombyggnadsprojekt som syftar till att öka kapacitet i stråket. Konsekvensen av dessa åtgärder blir fler och kanske längre tåg som innebär en ökad bullerpåverkan. Här är det av vikt att bullerutredningen tar höjd för den framtida trafikeringen på banan och har planerade investeringar som utgångspunkt.

Inom ramen för de investeringsprojekt som pågår och som planeras tas hänsyn till järnvägstrafikens bullerpåverkan och åtgärder för att minska effekterna hanteras inom ramen för trafikverkets långsiktiga arbete. Att ytterligare skapa boendemiljöer som berörs av höga bullernivåer får inte belasta de projekt som pågår för att

öka järnvägens kapacitet. Kommunen måste ta hänsyn till bullerpåverkan med utgångspunkt från en ökad trafikering på Värmlandsbanan.

Sammantagen bedömning

Trafikverket konstaterar att bullerfrågan hänvisas till ett utförandeskede där utformning av bebyggelse skall ske på ett sätt som medför att man klarar bullernivåerna. Trafikverket ser att kommunens ansvarstagande bör innebära att man hanterar bullerproblematiken i nuvarande planprocess där man redan nu kan göra det troligt att man med utformning och gestaltning kan klara riktvärdena.

Trafikverket bedömer att myndigheten inte kan göras ansvarig för framtida krav på buller- eller vibrationsåtgärder då kommunen gör en medveten avvägning mellan ytterligare bostäder som riskerar påverkan och det allmänna intresset järnväg.

Kommentar: Karlstad kommun har efter samråd arbetat vidare med bullerutredningen. Prognosåret från Trafikverket har uppdaterats. Ett förslag till möjliga planlösningar för alla bostäder i projektet har tagits fram och utvärderats utifrån förordningen (SFS 2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Alla lägenheter klarar uppställda riktvärden enligt trafikbullerförordningen. Detaljplanen ger flera möjligheter till olika planlösningar.

I utredningen framgår också att det finns stora ytor i markplanet som beräkna få ekvivalenta ljudnivåer under 50 dB(A) samt maximal ljudnivå under 70 dB(A) där en gemensam uteplats kan placeras om en uteplats ska anordnas i anslutning till byggnaden.

Avseende vibrationer är förhållandena utredda i Buller och Vibrationsutredning för projektet. Två planbestämmelser som syftar till att säkerställa att konstruktionsåtgärder och stomljudsisolering vidtas förs in på plankartan: 1. Bostäder ska utföras så att vibrationsnivå inomhus inte överstiger 0,4 mm/s vägd RMS, 2. Bostäder ska utformas så att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassage.

Avseende markövertagande för marken norr om järnvägen samt möjligheterna att uppföra bullerskydd inom detta område förs diskussioner mellan Karlstads kommun, Teknik- och fastighetsförvaltningen, och Trafikverket i samband med projektet Tåg-i-tid. Ett genomförandeavtal kommer att tecknas och i detta bör frågan om marköverlåtelse och möjligt bullerskydd regleras.

Kommunala remissinstanser

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har tagit del av samrådsförslaget och har följande synpunkter. På plankartan saknas koordinater och rutnätspunkter. Bra med illustration med föreslagen fastighetsbildning. I övrigt har lantmäterimyndigheten ur fastighetsbildnings- eller registrerings synpunkt inget att erinra.

Kommentar: Noteras. Koordinater och rutnätspunkter tillkommer på plankartan.

Miljönämnden

Förorenad mark

För området har en översiktlig miljöteknisk markundersökning utförts. Undersökningen visar på halter av bly, kadmium, kvicksilver, zink och PAH som överstiger de generella riktvärdena för känslig markanvändning. Föroreningarna förekommer i fyllnadsmassor vars mäktighet varierar mellan 0,8 och 2 m inom området. En platsspecifik riskbedömning ska utföras inför genomförandet av planen.

Miljöförvaltningen bedömer att en sanering av området är nödvändig då det ska bebyggas med bostäder. Bostadsändamål anses normalt utgöra en sådan markanvändning att de generella riktvärdena för känslig markanvändning ska tillämpas. Platsspecifika riktvärden kan tas fram i de fall de generella riktvärdena av någon anledning inte är lämpliga att använda. Någon motivering till att det skulle vara så i detta fall har inte angetts. Saneringen ska anmälas till Miljöförvaltningen innan markarbeten påbörjas inom området. Av anmälan ska framgå vilka åtgärdsåtgärder som föreslås för saneringen och hur dessa ska uppnås. Det kan krävas ytterligare markundersökningar för att en bedömning av saneringens omfattning ska kunna göras.

Luftkvalitet

En bedömning av luftkvaliteten har gjorts utifrån miljöförvaltningens beräkningar på Hagaleden från 2011 jämfört med dagens trafikmängder samt utifrån en jämförelse med luftkvalitetsberäkningen för kvarteret Bävern 2014 utmed Hagaleden längre söderut. Bedömningen visar på att luftföroreningshalterna inte riskerar att överskrida miljö kvalitetsnormerna.

När det gäller miljö kvalitetsmålen så anges de för NO₂ som tim- och årsmedelvärden vilka inte går att jämföra med de dygnsmedelvärden som anges i ovanstående beräkningar. Det blir därmed svårt att göra en bedömning om man klarar miljö kvalitetsmålet. För PM₁₀ är miljö kvalitetsmålet 30 µg/m³ som dygnsmedelvärde vilket kan jämföras med de 15-20 µg/m³ som anges i beräkningarna för Hagaleden och de 32 µg/m³ som har beräknats för kvarteret Bävern där trafikmängderna dock är större. För bensen är miljö kvalitetsmålet 1 µg/m³ som årsmedelvärde vilket kan jämföras med de 1-1,5 µg/m³ som anges i beräkningarna för Hagaleden. Detta innebär att det kan finnas en risk för att miljö kvalitetsmålet för bensen inte klaras.

Miljöförvaltningen anser att det är viktigt vid projekteringen att vara noggrann med placeringen och/eller utformningen av bostädernas luftintag.

Buller

Området kommer att exponeras av mycket höga trafikbullernivåer från väg och järnväg. Riktvärdena vid fasad överstiger 55 dB(A) ekvivalent nivå enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Det innebär att speciella krav måste ställas på bostädernas utformning i området. Fastigheterna måste vidare byggnadstekniskt konstrueras för att klara kraven på godkända inomhusnivåer enligt Boverkets byggregler. Miljöförvaltningen anser att man bör överväga att som planbestämmelse införa att delar av området byggs med högre ljudklass än C. Planförslaget innebär också att bullerskärmar måste byggas.

Innebär planförslaget och utformning av området som redovisas att man sänker trafikbullernivåerna för bakomliggande befintliga bostäder samt i vissa grönområden? Kan planförslaget innebära positiva effekter för delar av området med tanke på bullersituationen idag? Miljöförvaltningen anser att detta bör beskrivas och redovisas i planbeskrivningen inför granskning. Enligt planförslaget så ska parken utformas så att lekmiljöer skapas som kan användas av förskolan under dagtid. Med tanke på buller från Hagaleden så ska detta enligt planbeskrivningen beaktas vid projektering av parken. Miljöförvaltningen anser att man inför granskning bör redovisa vilka åtgärder som måste utföras för att klara högst 50 dBA ekvivalent nivå dagtid på de delar av området som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet enligt Boverkets allmänna råd (2015: 1) samt med stöd av Boverkets vägledning "Gör plats för unga".

Miljönämnden har i tidigare planärenden, (Kanoten och Bävern), samt i sitt yttrande gällande översiktsplanen 2012 framfört uppfattningen att vid platser med ljudnivåer från trafikbuller som överskrider 65 dBA ekvivalent nivå vid fasad ska inga bostäder få byggas om det inte först genom åtgärder går att sänka utomhusnivån från trafiken. Sådana åtgärder kan vara anläggandet av tyst asfalt, sänkt hastighet, begränsning av tung trafik med mera. Förslaget att införa en gräns för en högsta ljudnivå vid nybyggnation härrör från en dom i Mark- och miljööverdom-

stolen där åtgärder ska övervägas om 65 dBA från vägbuller överskrids vid fasad för befintlig bebyggelse. Det infördes ingen gräns för ljudnivåer i ÖP 2012, miljönämnden vidhåller dock att inga bostäder ska byggas där ljudnivåer över 65 dBA ekvivalent nivå vid fasad överskrids.

Enligt planbeskrivningen så följer planförslaget antagna stadsbyggnadsprinciper enligt översiktsplanen och den strategiska planens tre hållbarhetsstrategier. Planförslaget är ju en sammanvägning av intressen där olika mål kan kollidera med varandra. Fördelarna med planförslaget som ju är en typ av förtätning i centralt läge är bland annat att biltransporterna kan begränsas vilket är positivt ur klimatsynpunkt. Negativt är att området utsätts för höga ljudnivåer från vägar och järnväg. Miljöförvaltningen anser att planförslaget innehåller målkonflikter och att man i konsekvensbeskrivningen, miljökonsekvenser, på ett tydligare sätt beskriver hur avvägningen gjorts mellan de olika målen och som då motiverar varför aktuellt planförslag i så fall bör genomföras.

Grönstruktur

Grönområden fyller flera viktiga funktioner utifrån ekonomi, hälsa, livskvalitet, attraktivitet och klimat för att nämna några exempel. Planområdet kommer till stor del att tas i anspråk för byggnader och mark hårdgöras. Då ett grönområde tas i anspråk är det viktigt att grönstruktur kompenseras samt att det skapas kvalitativa grönstrukturer där flera olika funktioner kan ingå. Till exempel kan reglerande ekosystemtjänster fungera genom att förbättra luftkvaliteten samt för att fördröja och infiltrera dagvatten samt ge skydd för värme.

Avfallshantering

När nya områden planeras för bostäder, kontor och verksamheter, är det viktigt att de planeras med hänsyn till renhållningens breda fordon. Avfallsutrymmen ska vara lättillgängliga, belägna i markplan samt placeras så att backning kan undvikas. Helst ska de placeras i utkanten av ett bostadsområde för att slippa tung trafik inne i området. Transportvägar bör vara minst 3,5 meter breda och vändplaner ska ha en radie på 9 meter.

Vidare ska utrymmen för källsortering vara stora nog för att möta dagens såväl som morgondagens ökade behov av källsortering samt utveckling mot cirkulär ekonomi med bland annat ökad utsortering och återbruk. De ska också vara lättillgängliga och attraktiva för boende och verksamma.

I Haga samt norra delen av Herrhagen saknas en återvinningsstation. Det bör därför beredas plats för en sådan inom, eller i anslutning till planområdet.

Hållbara transporter

Grön resplan är ett effektivt verktyg för att stimulera till mer hållbart resande i ett tidigt planskede. Med olika åtgärder som bil- och cykelpool, kort för kollektivtrafik kan byggherren få sänka parkeringstalet för fastigheten. Vi ställer oss positiva till ett eventuellt pilotprojekt och ser gärna att stadsbyggnadsförvaltningen fortsätter att pröva gröna resplaner i lämpliga detaljplaner för att på sikt ta fram en allmängiltig grön resplan för kommunens planprocess.

Dagvatten, översvämningsrisk och vibrationer.

Miljönämnden anser också att problematik med dagvatten och översvämningsrisk respektive med vibrationer från järnvägen behöver övervägas noga innan kommunen avgör om området är lämpligt att bebygga.

Kommentar: Förorenad mark. Markmiljöutredningen föreslår att inför genomförandet kan en platsspecifik riskbedömning utföras för att utreda saneringsbehovet närmare. En platsspecifik riskbedömning möjliggör att risker med en förorening bedöms utifrån de faktiska förhållandena på den aktuella platsen. Risken med en förorening för människors hälsa och miljö kan påverkas av många plattsspecifika egenskaper så som vilken typ av jord föroreningen förekommer i, på vilket djup

föreningen finns och hur mycket regnvatten som kan tänkas infiltrera i marken mm.

Innan markarbeten påbörjas på området ska en anmälan lämnas in till berörd tillsynsmyndighet. Denna anmälan ska bland annat innehålla föreslagna åtgärds mål, beskrivning av hur åtgärds mål skall uppnås, vilken miljökontroll som planeras samt en beskrivning över planerade schaktarbeten.

Luftkvalitet. En bestämmelse om att friskluftsintag inte ska placeras på sida som vetter mot järnvägen (och därmed Hagaleden) finns på plankartan. Bestämmelsen säkerställer att luftkvaliteten i byggnaderna blir så bra som möjligt utifrån platsens förutsättningar.

Buller. Området är bullerutsatt. Sänkt hastighet och en övergripande struktur som skärmar bullret och skapar luddämpade sidor är projektets viktigaste åtgärder för att skapa en så bra ljudmiljö som möjligt. Inför granskningen har möjliga planlösningar för kommande byggnader tagits fram. Samtliga lägenheter klarar de riktvärden som trafikbullerförordningen anger. Samtliga lägenheter får tillgång till den luddämpade sidan. Bullerutredningen har också kompletterats med 3d-bilder som visar beräknade värden för samtliga fasader i projektet. I BBR finns kraven på inomhusmiljön. BBR kan justeras. Det bedöms därför inte lämpligt att i detaljplanen föreskriva högre krav på inomhusmiljö än de nivåer som finns angivna i BBR. För att bidra till en så god ljudmiljö som möjligt och för att skapa så tysta luddämpade sidor som möjligt har en bestämmelse om att byggnaders installationer ska anordnas så att den ekvivalenta ljudnivån vid bostadsfönster inte överstiger 35 dB(A) frifältsvärde.

Inför granskningen har ljudmiljön i parken utretts. Med lokala skärmningar visar utredningen att det finns goda möjligheter att skapa ytor som får en skyddad ljudmiljö och uppfyller naturvårdsverkets eftersträvade riktvärde för rekreationsområdet i tätort med en ekvivalent ljudnivå under 55 dB(A). För bostädernas och förskolans gårdsmiljöer på privat kvartermark i kvarteren visar bullerutredningen att ytorna i markplanet beräknas få ekvivalenta ljudnivåer under 50 dB(A). Inför granskningen har också bullersituationen för befintliga bostäder utretts före respektive efter planerat projekt. Resultat är att efter utbyggnaden av Haga Entré förbättras bullersituationen avsevärt eftersom både Hagaleden och järnvägsspåret skärmas av nya byggnader. De ekvivalenta ljudnivåerna sänks ner till 9 dB(A) lägre nivåer på mest exponerade fasader. De skyddade fasaderna får ekvivalenta ljudnivåer som sänks ner till ca 4 dB(A) lägre ekvivalenta nivåer. Haga Entré bedöms ha en positiv inverkan för samtliga byggnader norr om Munkforsgatan.

Miljökonsekvenser. Stycket Miljökonsekvenser i planbeskrivningen utvecklas med en avvägning av målkonflikter såsom t.ex. bullerproblematik i relation till de positiva aspekter som följer av den här typen av förtätning i centrala lägen.

Grönstruktur. Projektet tar i huvudsak hårdgjorda ytor, markparkering liksom garageområde, i anspråk för nya bostäder. Ett stort antal träd måste tas ned, denna konsekvens beskrivs i planhandlingarna. Förslaget innebär också att nya träd planteras och att parkstråket utmed vattnet liksom parkområdet i nordost bevaras och kan utvecklas, både rekreativt och på sikt ur ekologisk synpunkt.

Avfallshantering. I förslaget finns gator, både befintliga och nya, som når samtliga kvarter. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att planen ger möjlighet att skapa en effektiv och enkel avfallshantering. Avseende en ny allmän återvinningsstation anser inte stadsbyggnadsförvaltningen att den bör placeras inom planområdet. Återvinningsrum planeras för boende i de tillkommande kvarteren.

Hållbara transporter. Arbete med Grön resplan pågår för projektet.

Översvämning. Marknivåerna inom området som är aktuella att bebygga ligger över nivån +47,35 m RH 2000. Under denna nivå är det aktuellt att bygga garage

och källare. Vid ett 200-årsflöde kan därför garage och källare komma att översvämmas vilket innebär att fastighetsägaren vidtar nödvändiga åtgärder för att kunna hantera detta. Plankartan innehåller bestämmelse om att tekniska anläggningar ska ligga ovan +47,35 m RH 2000 för att säkerställa att byggnaderna fungerar även vid ett 200 årsflöde.

Dagvatten. Fördröjning av dagvatten vid byggnation av nya bostäder på mark som idag bidrar med naturlig fördröjning/infiltration är att föredra. Planområdet kommer till stora delar att hårdgöras medan gårdar fortsatt kan medge viss fördröjning och infiltration. Exempel på fördröjning av vatten är grönytor, sedumtak och magasin. På plankartan finns en bestämmelse om att gårdsyta (mark och bjälklag inom fastigheterna) ska planteras till minst 50 procents andel (n2) vilket säkerställer att viss fördröjning och infiltration fortsatt kan ske i området. Planerat dagvattensystem klarar inte av att avleda ett så kallat extremregn. Marken inom planområdet planeras därför med en höjdsättning så att dagvatten från ett extremregn fritt och utan att skada byggnader mm kan ytavledas mot Klarälven.

Avseende vibrationer är förhållandena utredda i buller och vibrationsutredningen för projektet. Två planbestämmelser som syftar till att säkerställa att konstruktionsåtgärder och stomljudsisolering vidtas förs in på plankartan: 1. Bostäder ska utföras så att vibrationsnivå inomhus inte överstiger 0,4 mm/s vägd RMS, 2.(Bostäder ska utformas så att stömljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassage.

Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden är positiv till att det byggs ytterligare bostäder i Karlstad. Nämnden saknar dock ytor för spontanidrott och spontanlek i detaljplanen.

Kultur- och fritidsnämnden beklagar att förvaltningen inte getts möjlighet att delta i ett tidigare skede i planeringen av ett nytt bostadsområde i Karlstad och nämnden saknar ytor för spontanidrott och spontanlek inom området. Planen för Haga Entré är att det ska byggas cirka 250 lägenheter inom planområdet och det innebär att det inom en snar framtid kommer att vara fler än 100 barn som bor inom planområdet.

Det planeras också för en förskola för 40-60 barn inom planområdet. Kultur- och fritidsnämnden anser att det i detaljplanen är mycket begränsat med ytor för spontanidrott och spontanlek för alla de barn som förmodligen kommer att bo inom planområdet och/eller delta i förskolans verksamhet.

I planbeskrivningen så hänvisas det till ett parkområde på cirka 3000 kvm (3000 kvm är ungefär ett lika stort område som den nya lekparken framför Bibliotekshuset) för barn och unga att röra sig på. Ett parkområde som på dagtid också skall delas med verksamheten på den planerade förskolan och även om det är bättre än ingenting så är det ett område som är på tok för litet för så många barn.

Spontanidrottsytor måste också utformas så att det inbjuder till rörelse och stimulerar barns fantasi. Det räcker inte med en grönyta eller parkmark. Man måste också betänka att närmiljön med vatten, cykelbanor och bilvägar inte är lämplig för att barnen själva ska gå ut och leka. Det skrivs också att Gubbholmen endast ligger ett stenkast från det detaljplaneområdet och att man där bör kunna bedriva förskoleverksamhet.

Gubbholmen är idag inte utformad för spontanidrott och spontanlek, utan det krävs även där en noggrann planering om barn och unga skall använda Gubbholmens ytor för lek och idrott. Tidigare så har en utveckling av Gubbholmen som rekreationsområde inte varit aktuellt. Trots många förslag från politiker, tjänstemän och medborgare på en sådan utveckling. Gubbholmen är också dåligt belyst och upplevs också av många som en otrygg miljö.

Kultur- och fritidsnämnden föreslår att stadsbyggnadsförvaltningen och kultur och fritidsförvaltningen tillsammans ser över och planerar området för att optimera närmiljön så att barn och ungdomar lättare kan komma ut och röra sig.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen bjöd i september 2015 in Kultur- och fritidsförvaltningen till möte om projektet för att diskutera det så tidigt som möjligt. Kultur- och fritidsförvaltningen avböjde och framförde 2016-09-29 (e-post) att förvaltningen då inte hade någonting att tillföra eller invända mot detaljplanen.

Haga är en attraktivt och populär stadsdel. Även i befintliga Haga finns vatten, i form av Klarälven och Pråmkanalen, samt livfulla, cykeltäta och trafikerade gator såsom Åttkantsgatan, Garvaregatan, Hagagatan, Tage Erlandergatan och Magasinsgatan. Med dessa förutsättningar behöver nya stadsmiljöer avvägas och utformas för att skapa så bra miljöer för människor som möjligt. Stadsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med Teknik- och fastighetsförvaltningen och berörda byggherrar och deras arkitekter försökt att med platsens förutsättningar skapa nya kvarter som så gott som möjligt förlänger Hagas kvaliteter, tar vara på vattenkontakt, skapar trygga gator och hanterar de problem som finns med t.ex. buller. Den park som kan tillskapas är i en så pass tät stadsmiljö som Haga relativt stor. Den är till exempel ungefär lika stor som Hagaparken som är den enda befintliga parken i Haga. Förutsatt att den nya parken gestaltas väl och bearbetas för att bli trygg och trivsamt kan den bli en tillgång i stadsdelen.

Ett gemensamt arbete med utformningen av parkmiljön i projektet har inletts mellan stadsbyggnadsförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen samt teknik- och fastighetsförvaltningen.

Plankartan kompletteras med bestämmelse om att småbarnslek ska anordnas på de två större gårdarna.

Barn- och ungdomsnämnden

Barn- och ungdomsnämnden bifaller DP för Haga entré med följande synpunkter:

För barnens bästa är det av stor vikt att intilliggande parkmiljö, eller viss del av parkmiljön, på något sätt kan avgränsas från trafik och vatten.

Det är också av stor vikt att logistiken kring lämning- och hämtning av barn kan ske på ett säkert sätt.

Vid nybyggnation av bostäder måste Ni också säkerställa barnens skolväg som i detta fall blir Herrhagsskolan.

Kommentar: Ett arbete med utformningen av parkmiljön har inletts. Projekteringen är dock inte klar. I projekteringen är bullersituationen liksom möjligheterna att avgränsa en del av parken viktiga förutsättningar.

I projektet föreslås nya gångbanor som binder samman bostadskvarteren med befintligt nät av gång- och cykelbanor som i sin tur leder till målpunkter såsom till exempel skolorna i närområdet.

Teknik- och fastighetsnämnden

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

Vatten och spillvatten:

På uppdrag av VA-enheten har SWECO gjort modellberäkningar i framtida spillvattensystem för Karlstads tätort. Beräkningsresultat redovisas i en rapport ”Karlstad spillvatten” 2013-12-18”. I kapitel 5 framgår att delar av Karlstads spillvatten-

nät inte klarar dimensionerande krav avseende spillvattenavledningar vilket resulterar i att bräddningar av spillvatten kommer att ske bland annat vid Haga pumpstation. I ett framtida spillvattennät i Karlstad, med utbyggnad enligt ÖP och vid ett dimensionerande 10-årsregn beräknas att drygt 6000 m³ spillvatten kommer att brädda ut i älven. För att undvika detta föreslår SWECO att ett ca 6000 m³ stort utjämningsmagasin anläggs vid Haga pumpstation. VA-enheten har översiktligt utrett hur stor utjämningsvolym som går att skapa mellan pumpstation och Hagaleden, sydväst om Magasinsgatan. Inom detta område är det möjligt att erhålla ett magasin på ca 3000 m³ vilket innebär att ytterligare en lika stor utjämningsvolym, motsvarande ca 1000m² skulle behövas. En alternativ placering för detta skulle kunna vara nordost om Magasinsgatan där det i samrådsförslaget föreslås en byggrätt. Förvaltningen har översiktligt tittat på om det kan finnas möjliga alternativ men har svårt att hitta några. Detta bör utredas vidare innan detaljplanen går ut på granskning.

Stadsbyggnadsförvaltningen bör överväga behovet av bestämmelsen ”park” på det område sydväst om Magasinsgatan där utjämningsmagasinet föreslås. Förvaltningen föreslår istället endast E. Träd ovanpå magasinet ska undvikas helt då rötterna kan skapa problem och framtida reinvesteringar i magasinet kan omöjliggöras.

I planbeskrivningen anges att befintlig spillvattenledning i anslutning till Magasinsgatan och Munkforsgatan behöver flyttas på en sträcka av ca 110 meter. Denna ledning är en tryckspillvattenledning från Haga pumpstation i dimension 800 mm. Haga pumpstation är den spillvattenpumpstation i kommunen som pumpar störst volymer och tryckledningen från denna är tt se som en ”huvudpulsåder”. Ledningen går att flytta men det är ett mycket kostsamt och besvärligt arbete då det är ett kontinuerligt flöde av spillvatten till pumpstationen, troligen går det inte att undvika betydande bräddningar till Klarälven i samband med omkoppling från gamla ledningen till nya ledningen. Om det är möjligt att ledningen ligger kvar i dagens sträckning vore det att föredra.

Gator och trafik:

Förvaltningen ser inga problem med sänkt hastighet då biltrafikens tillgänglighet till Tingvallastaden fortfarande är god. Den lägre hastigheten är också nödvändig för att kunna ha parkering. Med trafikflöden om ~ 7000 blir det ändå låg standard på gatan och mindre god standard den tid på dygnet då flödet per timme är under 300 fordon (enbart mellan klockan 19-06). Detta måste tas hänsyn till vid utformning av gatan så att bilar inte behöver backa och har utrymme att öppna dörrar utan att slå i trafik i angränsade körfält. Utrymmet för GATA i nuvarande plankarta bör kunna kvarstå utan förändring.

Ett separat vänstersvängfält planeras från Hagaleden för den nya in- och utfarten. Svängfältet är utifrån trafiksäkerhet ingen nödvändighet men det kan vara motiverat om flödet på Hagaleden inte ska störas. Den mindre ökningen av trafik i systemet antas inte påverka rotationen i korsningen Hagaleden/Magasinsgatan. Den har studerats tidigare och väntetider från Magasinsgatan ut på Hagaleden i morgontrafik var 20 till 30 sekunder vilket inte orsakade någon problematisk köbildning.

I plankarta anges GC-väg längs Hagaleden. För att den ska fungera optimalt måste dock anslutningar finnas i park så GC-stråket som helhet kan gå längs älven i norr till Magasinsgatan i söder. Detta måste tas hänsyn till vid planering av park. Illustrationen tolkas också som att GC-väg längs Fabriksgatan är möjlig, det är positivt att det går att cykla till förskolan.

Planen ger möjlighet att anordna allmänna bryggor vid Klarälven.

Naturvärden:

Det är bra om så många träd som möjligt kan sparas. Det kan dock vara komplicerat att spara även de med n1 utpekade lindarna då underjordiska garage påverkar

grundvattennivån och därmed livsvillkoren för de befintliga träden. Även träd utanför planområdet kan påverkas av detta.

Parkering:

Utöver ovanstående tillägger Teknik- och fastighetsnämnden att det är viktigt att parkeringsutbudet för besökare till bostadsområdet och/eller Karlstads centrum bi-behålls på samma nivå som idag även efter det att bostadsetableringen skett.

Kommentar:

Vatten och spillvatten: Inför granskningen har byggrätten för utjämningsmagasinet utökats för att tillgodose en större volym. Spillvattenmagasinet tillåts i granskningshandlingen utföras delvis under och delvis ovan mark. Magasinet tak kan utföras till samma marknivå som Hagaleden.

Användningsbestämmelse för utjämningsmagasinet ändras till endast teknisk anläggning (E) och bestämmelse park undantas.

Spillvattenledningens exakta läge har mätts in. Tyvärr är läget inte möjligt att kombinera med bostadshus i befintligt läge. Ledningen föreslås flyttas i samband med genomförandet av detaljplanen.

Gator och trafik: I förprojekteringen av parken är gång- och cykelvägens koppling till parken och vidare till strandpromenaden en viktig synpunkt att beakta.

Naturvärden: Stadsbyggnadsförvaltningen och byggherrarna anser att utpekade träd i möjligaste mån ska bevaras. Åtgärder som bedöms nödvändiga och rimliga i byggskedet kommer att vidtas för att de stora träden ska kunna bevaras.

Parkering: I samband med utvecklingen av Karlstads centrum pågår utredningsarbete för p-ledningssystem och nya parkeringsanläggningar. En stor del av markparkeringen inom det aktuella området bedöms användas för arbetsplatsparkering. I planarbetet har en avvägning gjorts att utöver de parkeringsplatser som behövs för de nya bostäderna ska 30 garageplatser iordningsställas för att delvis kompensera bortfallet av p-platser i området. Det kommer även finnas kantsstensparkering på gatorna i området.

Karlstads el- och stadsnät AB

Karlstads El & Stadsnät AB har kablar inom det område som detta projekt avser. Ev. flytt av kablar kommer vi att ta ut en avgift för. Det kan komma att behövas mer effekt i området och då måste vi ha möjlighet att kunna sätta ett par nätstationer för att kunna leverera ström. Stadsnät finns i det nordöstra hörnet på detaljplanen. Anslutning till Stadsnätet offereras vid förfrågan från kund.

För övrigt har Karlstads El-och Stadsnät AB inget att erinra.

Kommentar: Inför granskningen har, i samverkan med Karlstads el- och stadsnät, en plats mellan kv1 och kv2 om ca 35 kvadratmeter avsatts för nätstationer.

Karlstads Energi AB

Karlstads Energi AB ser positivt till förtätning av bebyggelse generellt då det vanligtvis på ett effektivt sätt kan nyttja befintliga tekniska system. I det här fallet är huskropparna placerade i direkt närhet till fjärrvärmesystemet varför anslutning bedöms kunna utföras mycket effektivt.

Karlstads Energi svara för de fjärrvärmeledningar som finns i direkt anslutning till området och kapacitet finns att leverera värme även till en utökad bebyggelse.

Karlstads Energi AB deltar gärna i planeringen av området i syfte att skapa bästa möjliga förutsättningar för en effektiv fjärrvärmeanvändning samt för att säkerställa bästa tekniska lösning för fjärrvärmeledning.

Ett av Karlstads Energi ABs uppdrag är att hämta in hushållsavfall. För att utföra uppdraget på ett trafiksäkert och arbetsmiljömässigt riktigt sätt utgör farbara vägar samt vändmöjligheter en viktig grund. Vid nybyggnation gäller det att skapa en hämtningssituation som är trafiksäker för bolagets personal, boende och alla som vistas i området. Backning skall i största möjligaste mån undvikas. Enligt fastställd renhållningstaxa gällande Karlstad kommun erbjuds hämtning av avfall i kärl, container eller i underjordsbehållare, men systemen kräver en viss planering. Byggherren ombeds därför kontakta Karlstads Energi AB för vidare planering rörande avfallshanteringen. I planbeskrivningen finns ingen planering för avfallshantering och behovet för 240 lägenheter är ca 18 m³ i veckan.

Haga är ett område som saknar återvinningsstation. Genom att planera för insamling av tidningar och förpackningar vid nybyggnation förbättras hanteringen av avfall.

Kommentar: Noteras. Byggherrarna är informerade och kommer i samråd med Karlstads Energi att planera avfallshantering vid projekteringen av respektive projekt. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att planen ger möjlighet att skapa en effektiv och enkel avfallshantering med lägen för avfallsbehållare eller rum i anslutning till de befintliga och nya gatorna i området.

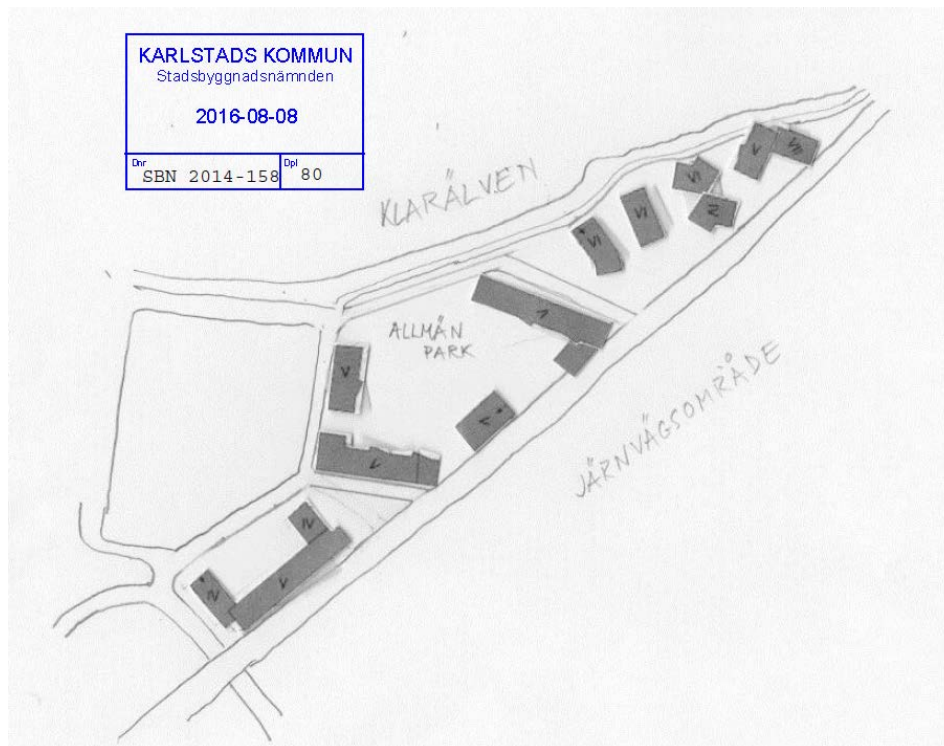
Yttranden från sakägare

Boende Munkforsgatan

Skribenten vill framföra tre förslag på förändringar av förslaget:

1. I förslaget medger detaljplanen ca 250 lägenheter. Yttrandet anser inte att det finns något bra argument för att utnyttja denna möjlighet maximalt eftersom det leder till en allt för tät bebyggelse. Yttranden anser att antalet nyproducerade lägenheter ska minska till 200.
2. En minskning av förslaget skulle enligt synpunkterna i yttrandet innebära en bra avvägning i förhållande till bebyggelsen på den andra stranden av Klarälven där Hagaborg visar vägen på ett bra sätt. Husen på Hagaborg har luft mellan sig och upplevs som trivsamma av invånarna. En motsvarighet behöver enligt yttrandet komma till vid entrén till Haga.
3. Detaljplanen tar inte hänsyn till barns behov av rörelse och lek under trygga förhållanden. Skribenten menar att i planen reduceras lekutrymmen till ett minimum som förvisats till en liten yta som avgränsas av gatutrafik, gång- och cykelbana där Klarälven är så nära att risk finns för barns misstag. En allmän park borde istället placeras som i till yttrande bifogad bild (se nedan). I ett sådant förslag finns utrymme för barnens lek och rörelse. En sådan placering av park och förskoleutrymme skulle dessutom stämma väl överens med de lösningar av samma problem som finns på Herrhagen i närheten.

Yttrandet menar att om dessa förändringar görs kan kommunens påstående om att bostadsvolymerna och husens placeringar har avvägts mot grannfastigheter och omgivande landskapsrum vara trovärdiga. I nuvarande form anser skribenten inte att detta påstående är trovärdigt.



Förslag till förändrat planförslag som bifogats yttrande från boende på Munkforsgatan.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med byggherrarna samt de anlitade arkitekterna prövat volymen av tillkommande bebyggelse. Vid studier av intelligande byggnader liksom de gaturum, landskaps- och älvrum som projektet möter har detaljplanen getts föreslagen exploateringsgrad. På platsen bedöms de våningsantal och kvarter som föreslås lämpliga vilket inneburit ungefär 250 lägenheter. Exploateringsgraden innebär att ett relativt stort antal människor får del av ett centralt boende, att serviceunderlaget i centrala Karlstad blir större och att exploateringen kan bära större investeringar i form av ombyggnad av allmänna platser intill ny bebyggelse.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att framförallt relationen med Haga är viktig och relevant att studera och möta. Projektet behöver inte nödvändigtvis tydligt relatera i sin form till Hagaborg på andra sidan Klarälven. En mer upplöst form av bebyggelse har prövats inom planområdet men inriktning har istället blivit att arbeta med kvarter som är relativt slutna mot Hagaleden och öppna mot vattnet för att skapa tysta och skyddade gårdar där människor kan trivas. En öppen struktur mot Hagaleden och järnvägen riskerar att bli utsatta miljöer som är svåra att nyttja. Projektet har även getts dess form för att skapa tilltalande och tydliga gaturum och parkrum. Att arbeta med mer öppna strukturer försvårar det. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att föreslagen struktur bättre samspelar och förlänger Haga och dess stadsrum.

Inom Haga, Herrhagen och Tingvallastaden finns ett stort behov av nya förskoleplatser. I det läge där detaljplanen medger förskola bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att det finns möjligheter att skapa en fungerande förskola för barnen. Lösningen är planerad så att en skyddad och privat gård kan skapas för barnen på kvartersmark. Förskolan är också placerad i direkt anslutning till den nya parken som kan nyttjas av förskolan. Parken kan utformas så att lek miljöer skapas som kan användas av förskolan under dagtid. Förutsatt att buller från Hagaleden liksom möjligheterna att avgränsa själva lekområdet till en trygg yta beaktas vid projektering av parken ger det goda förutsättningar för barnens utvistelse. Dessa

förutsättningar i kombination med planområdets läge endast ett stenkast från Gubbholmen bedöms ge goda förutsättningar att bedriva förskoleverksamhet i denna centrala del av Karlstad.

Boende Munkforsgatan

Boende på Munkforsgatan vill ge uttryck för några spontana reaktioner på förslaget och har några frågor:

1. De sammanbyggda huskropparna i kv 1 och kv 2 för tankarna till ett ända stort "kasernområde", speciellt i kv 2. Måste man packa ihop så många boende på så liten yta?

2. Hur ska trafikflödet fungera i området? Oklart om det är 1 eller 2 infarter från Hagaleden? Enkelriktat?

Hur ska parkeringsmöjligheterna i det nya området lösas för besökare, boende som inte får plats i garage (utgår från att det ska finnas garageplatser i husen), transporter av olika slag?

3. Ska Munkforsgatan enkelriktas så att bilister får ta sig runt via Fabriksgatan/Garvaregatan för att komma ut på Åttkantsgatan? Eller tvärtom den andra vägen? Skribenten skriver att Fabriksgatan används av cyklisterna som transportväg utmed älven och Garvaregatan är en gata som används av många cyklister och gångtrafikanter mellan Herrhagen och Norrstrand via bron över Gubbholmen. Tex av skolbarn som ska till och från skolorna under dagen och senare av besökare till Nöjesfabriken. Vad tänker man göra för att undvika kritiska och farliga trafiksituationer mellan bilar, cyklister och gångtrafikanter?

4. In- och utfarten till och från Munkforsgatan korsas av en välanvänd gång- och cykelbana under järnvägen mellan Haga och Herrhagen. Hur är det tänkt att den korsningen ska kunna utformas på ett för gång- och cykeltrafikanter och även för bilister säkert sätt? Åttkantsgatan är vissa tider hårt trafikerad och hetsig.

5. Tänker man sätta upp staket mellan cykelbanan utmed älven och den "allmänna parken"? Hur ska förskolebarnen skyddas från att ge sig ut på cykelbanan eller ta sig ner mot älven? Är det inte vettigare att förlägga förskolan längre in i området utan kontakt med vare sig älvområdet eller cykelbanan?

Kommentar: Områdets exploateringsgrad är avvägd för att bli en förlängning intill befintlig bebyggelse. Områdets slutenhet mot Hagaleden beror av att projektet behöver forma skyddade och tysta gårdar. Mot Klarälven och Munkforsgatan öppnas kvarteren upp för att tillvarata utsikten.

En ny in- och utfart anordnas mot Hagaleden. På Hagaleden kommer också kantstensangöring att möjliggöras.

Parkering till fastigheterna löses i garage under kvarteren. Utöver de parkeringsplatser som behövs för de nya bostäderna ska 30 garageplatser iordningsställas för att delvis kompensera bortfallet av p-platser i området. Det kommer även finnas kantsstensparkering på gatorna i området. Transporter kommer att ske via nya och befintliga gator i området.

Detaljplanen reglerar inte trafikföreskrifter såsom t.ex. enkelriktning. Det har dock i detta skede inte funnits några planer på att enkelrikta gator utan endast förlänga Fabriksgatan och iordningsställa en ny in- och utfart mot Hagaleden.

Med gällande planer och med förslag till ny detaljplan finns möjligheter att göra åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Om trafiksäkerhetsproblem uppstår kan

fysiska åtgärder bli aktuella. Gatorna i Haga har till stora delar en så pass liten trafikmängd att blandtrafik mellan bilar och cyklister kan vara lämplig, på vissa sträckor kan separata gång-, respektive cykelbanor samt kombinerade gång- och cykelbanor behövas. Möjligheter finns i gällande planer för att utforma en trafik-säker miljö.

Inga åtgärder planeras i dagsläget för korsningen mellan Munkforsgatan och Åttkantsgatan. Studie av Transportstyrelsens informationssystem för data om skador och olyckor inom transportsystemet STRADA (utdrag 2016-08-19) visar att inga olyckor inrapporterats för korsningen sedan insamling av data till systemet startade 2003. Om trafiksäkerhetsproblem uppstår finns möjlighet att vidta fysiska trafiksäkerhetsåtgärder inom gällande detaljplaner.

Vid projektering av parken kommer gestaltning och utformning av parken att studeras i detalj. För att parken ska bli fungerande att använda för förskolebarn under dagtid behöver den avgränsas eller kunna avgränsas på ett lämpligt sätt. Staket är möjligt. Parkens placering har diskuterats och olika förslag har funnits under processen. I föreslaget läge kan den göras relativt stor, bli tydligt offentlig genom en tydlig gräns mellan kvarter och allmän yta. I föreslaget läge får parken mycket kontakt med Klarälven och en yta som är för smal för bostadshus kan nyttjas som parkmark.

Yttranden från övriga

Privatperson

Två yttranden har kommit in från samma person. Yttrandena är sammanfattningsvis i huvudsak väldigt positiva till förslaget. Yttrandena i sin helhet finns i planakten på stadsbyggnadsförvaltningen, här följer en sammanfattning:

Det är väldigt positivt att kommunen ser potentialen i platsen och låter Haga och staden växa centrumnära alldeles vid Klarälven. Kommunens ambition att göra Hagaleden till infartsgata är ett gott exempel på hur man bygger stad där trafik och bostäder fungerar tillsammans. Det öppnar också möjligheter att på sikt bygga även mellan Pråmkanalen och gamla fängelset. Yttrandet anser att det är positivt att byggnaderna möter gatorna, att privata gårdar skapas och att kvartersstruktur och stadsbebyggelse och inte bara bostadsområden tillförs staden. På så sätt kan staden växa på ett naturligt sätt. Haga är en av få stadsdelar med tydlig stadskaraktär. Det är viktigt att man jobbar för fortsatt tillhörighet till Hagas karaktär som ska växa naturligt och området här ska smältas in med befintliga byggnader. Det är väldigt positivt att kommunen vill bevara grönområden och satsa på promenadstråk vid älven. Vidare hade förslagsvis en brygga varit ett trevligt inslag. Kanske kunde man i framtiden utöka älvpromenaden till detta område?

Parkens placering och storlek känns väldigt bra och positivt att parken kan användas på olika sätt. Positivt med den eventuella busshållplatsen som detaljplanen föreslår. Möjligt BRT-stråk kunde vara ett nyttigt inslag och ett sätt att förbättra trafikmiljön.

Yttrandets kritik gäller hur byggnaderna utmed Hagaleden ska se ut och formas. I planförslaget har kommunen valt att låta hela raden ha lika våningsantal med endast något undantag i hörnlägen. Yttrandet är positivt till dessa hörn men önskar en mer spännande front med större variation i våningsantal. Yttrandet önskar att bryta av bebyggelsen och skapa mer spänning. Yttrandet föreslår också att bebyggelsens skala mot Hagaleden ökades till 6 våningar och inte den grundskala kommunen föreslagit på fem våningar. Ett önskemål är också att kommunen vågat lite mer med hörnhuset åt nordöst som i detaljplanen tillåter 7 våningar. Här hade skribenten gärna sett 8-9 våningar istället då det är en tydlig platsmarkör där både infart för bi-

lar och järnväg passerar. Huset bör synas från långt håll och vara ett bemötande av staden.

Skribenten anser även att indragna takvåningar inte bör tillåtas då de enligt yttrandet kan ha en tendens att förstöra stadskänslan. Yttrandet ser hellre stora tak med takkupor då det lämpar sig bättre här.

Skribenten önskar vidare fler verksamheter i området för att skapa en mer levande del av staden. Det kan vara en butik, café, restaurant eller något liknande. Kanske svårt att etablera fler lokaler i detta läge men möjligheterna borde absolut utredas.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med byggherrarna samt de anlitade arkitekterna prövat volymen av tillkommande bebyggelse. Vid studier av intilliggande byggnader liksom de gaturum, landskaps- och älvrum som projektet möter har detaljplanen getts föreslagen exploateringsgrad. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att utformningen av bebyggelsen mot Hagaleden ger möjlighet att skapa en lugn och harmonisk stadsfront med en övergripande tydlig form där variationen finns i bebyggelsens fasader och i de högre hörnen. Höjderna har avvägts ur flera olika aspekter, bland annat för att möta skalan i befintliga kvarter intill. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att 5 våningar mot Hagaleden är en bra grundskala för att skapa en bra ljusmiljö på gårdarna och en tilltalande skala på gårdarna. Ett faktum är också att byggrätterna mot Hagaleden är svårare då bullerfrågan försvårar utformningen av vissa lägenheter. Istället ges byggnaderna mot vattnet som ligger i ett tystare läge och med direkt vattenkontakt möjlighet till 6 våningar.

Detaljplanen möjliggör både vindsinredning och indragna takvåningar. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att ett genomförande med indragna takvåningar kan gestaltas på ett tilltalande sätt och kunna fungera i stadsmiljön. I projektet som är relativt stort kommer det sannolikt bli en variation av olika taklösningar. Det viktigaste är att taklandskapet bearbetas och formas tilltalande, ger fina boendekvaliteter och ett uttryck som berikar stadsmiljön. Gestaltning av detta kommer att bearbetas under bygglovskedet.

Detaljplanen ger möjlighet till lokaler i samtliga bottenvåningar och våning 1. Dock har endast två lägen föreskrivits för att innehålla lokaler vilket grundar sig på en bedömning av vilken nivå som kan vara rimlig i denna del av staden samt med grund i de stadslivsanalyser som finns för Karlstad (Spacescape september 2005).

Privatperson

Personen hoppas att man från början får klartecken att ta ner de träd, som kommer att skymma utsikten mot Gamla Stenbron från HSB:s hus vid älvkanten. Att lägenheter hamnar bakom träd, när man strävar efter att se älven och bron vore en verkligt stor besvikelse.

Yttrandet framför förhoppning att det byggs små lägenheter (typ liten trea) i de bästa lägena och inte bara stora. HSB ska ju ta tillvara sina medlemmars intressen och många med många poäng efter mångårigt sparande söker ofta inte stora lägenheter.

Ett önskemål är naturligtvis balkong med västläge.

Mångas oro är säkert bullret från Hagaleden och järnvägen. Att man gör allt för att eliminera bullret bör vara självklart.

Vad händer med järnvägens flytt till Välsviken?

Kommentar: Parkstråket utmed älven är en stor kvalitet med allmänt intresse. Träden är en viktig del upplevelsen. Detaljplanen reglerar inte vilka träd som bevaras och utvecklas utan det görs ett kontinuerligt arbete med utvecklingen av kommunens offentliga miljöer.

En viktig förutsättning i området som förslaget måste hantera är bullret från väg och järnväg. Förslaget är utvecklat för att skärma buller och skapa tystare gårdar. Inför granskningen av detaljplanen har bullerfrågan utretts ytterligare. Möjliga planlösningar har tagits fram för området som möjliggör att samtliga lägenheter får tillgång till ljuddämpad sida.

Privatperson

Personen ser som boende i området oerhört positivt på planen och ser fram emot färdigställande av de nya husen och parken. Personen hoppas att allt faller på plats och att bygget kommer igång snart!

I yttrandet lyfts dock två punkter som oroar personen:

1) Utfart mot Hagaleden - I dagsläget är det mycket trafik på Hagaleden vid rusningstider (ca 08 och 17).

Det gör att när man svänger ut på Hagaleden från Haga, speciellt när man svänger vänster, så blir det ibland farliga trafiksituationer. Sikten är dålig och bilar kommer med hög fart. Just vid rusningstrafik kan man också bli stående ett tag utan att komma ut, vilket gör att vissa (tyvärr) chansar lite extra för att komma ut på Hagaleden. Med flera hundra nya boenden så kommer trafiken att öka, och det vore bra om man kan se på att exempelvis bygga rondeller istället för de korsningar som nu är planerade.

2) Parkering - Med byggena försvinner både garage och långtidsparkering på Munkforsgatan. Planen räknar med att kompensera dessa med 30 externa platser i de nybyggda husen, men det är frågan om det kommer att räcka. Idag är det en svår parkeringssituation, framför allt kring Hagahallen, och personen oroar sig för att med fler besökande och fler bilar i området så kommer parkeringarna inte att räcka till.

I övrigt ser jag fram emot att projektet startar och att nybyggnationen sätter igång!

Kommentar: Teknik- och fastighetsförvaltningen har studerat korsningen Magasinsgatan/Hagaleden och uppmätt att väntetider från Magasinsgatan ut på Hagaleden i morgontrafik var 20 till 30 sekunder vilket inte orsakade någon problematisk köbildning. Med förändrad utformning och sänkt hastighet på Hagaleden öster om Magasinsgatan bör situationen i korsningen bli bättre. I gällande planer finns möjligheter att göra åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten.

Utöver de parkeringsplatser som behövs för de nya bostäderna har 30 garageplatser bedömts vara en lämplig nivå för att ersätta och hyra ut externt. Kostnaden att hyra garageplats i det nya projektet kommer att bli väsentligt högre än priset är idag och därför är bedömningen att 30 platser bör räcka. I centrala Karlstad pågår utredningsarbete för p-ledningssystem och nya parkeringsanläggningar för att tillgodose bland annat besöksparkering.

Privatperson

Skribenten är upprörd och frågar hur grönyta efter grönyta tillåts försvinna och hur kommer luften och miljön att påverkas av detta. Yttrandet tycker att man ska tänka långsiktigt istället, trafiken kommer öka istället för att minska som vore det naturliga att sträva efter. Skribenten hoppas att det inte blir av och önskar planer på en

grön stad. Vem vill bo i en stad utan parker och träd? Skribenten anser att kommunen ska satsa på cykelvägar och inte gynna bilismen.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att projektet är ett led i att gynna bilismen. Ett relativt stort antal parkeringsplatser ersätts i förslaget av bostäder och Hagaleden byggs om till en gata med lägre hastighet. Att förtäta och bygga nya bostäder centralt innebär också att människor inte byggs in i ett bilberoende utan har möjlighet att klara sitt vardagsliv utan bil i motsats till alternativet att bygga utanför staden. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte heller att värdefulla grönytor tas i anspråk för nya bostäder i förslaget. Viss grönyta och ett relativt stort antal träd kommer behöva tas ned vid genomförandet av detaljplanen men till största delen bebyggs ytor som i dagsläget utgörs av markparkering och ett garageområde. En allmän park föreslås iordningsställas, strandpromenaden och parkstråket utmed vattnet blir kvar och ett relativt stort antal nya träd föreslås planteras i området.

Privatperson

Yttrandet har förståelse för att Karlstad växer och det ökade antalet invånare behöver bostad men i yttrandet finns skarp kritik kring hur det byggs. Byggandet måste väl kunna ske med någon slags känsla för miljö och estetik? I yttrandet finns skarp kritik mot det som HSB byggt intill Hagahallen som beskrivs som en gigantisk betongkloss, det kan inte ha funnits någon som helst tanke på att låta huset smälta in i miljön runtomkring.

Men det som är gjort är gjort, yttrandet rör nedan Haga entré.

Kommunen skriver ju själv om att man månar om den gröna staden, att Karlstad ska vara en grön stad och att man ska tänka på att bevara träd/ grönområden när man bygger nytt. Nu vill kommunen ta bort i stort sett hela grönområdet med fina gamla träd bredvid Hagaleden och bygga väldigt mycket där. Jag vet att det planeras för någon slags park men den kan ju inte bli så stor med tanke på de husbyggen som planeras.

Texten nedan är hämtad från kommunens hemsida taget från Karlstads grönstrukturplan:

Vikten av grönska ur olika perspektiv: Grönskan i staden har betydelse för stadens attraktivitet, människornas hälsa och livskvalitet samt den biologiska mångfalden. Grönskan har ett visuellt värde och är även betydelsefull med tanke på dess förmåga att producera syre, rena luften från föroreningar, sänka temperaturen i staden och ta hand om dagvatten.

Variation: Olika typer av grönska är viktig. Inte bara parker utan också mindre skogsdungar, impediment, enstaka träd och alléer, buffert mot vägar etc. Det ska finnas en variation i staden av mer anlagda parker av olika karaktär, öppna gröna ytor och naturmark osv. så att det fyller olika behov.

Kvalitet: När vi förtätar staden behöver grönskan också utvecklas.

Ovan står det uttryckligen att när kommunen förtätar staden så behöver grönskan också utvecklas, det verkar kommunen inte alls tänka på när ni planerar bygget i Haga. Svar önskas på hur ni resonerar kring detta med att bevara en grön stad kontra exploateringen av de få grönområden som finns kvar i Haga. Det finns många barn i Haga och stadsdelen har redan nog av trafik från Hagaleden och nu kommer ännu mer bilar i samband med husbygget mitt emot Hagahallen.

De gröna områdena fungerar ju också lite luftrenande gentemot all trafik här. Om kommunen tar bort grönområden och bygger mer så blir det mer bilar och färre träd vilket innebär mer buller, sämre luft, mer ofria barn som måste akta sig för bilar och dessutom en fulare stad.

Kommentar: Detaljplaner ger i huvudsak ramarna i form av framförallt volym, placering och höjder för tillkommande bebyggelse. Gestaltning i detaljer är svåra att reglera och förutse i detaljplaneskedet. Ibland dröjer det länge efter detaljplanarbetet innan bygglov lämnas in och bebyggelsen kommer till. Gestaltningen tas då fram av aktuell byggherre och arkitekt och för dialog med kommunen, i form av bygglovavdelningen, om bland annat utformning.

I det aktuella planarbetet är ambitionen att ny bebyggelse och allmän mark ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet så att projektet blir ett positivt tillskott i området och blir en tydlig och tilltalande entré till centrala Karlstad.

Stadsbyggnadsförvaltningen har inför granskningen av detaljplanen i samarbete med tilltänkta exploatörer och arkitekter vidareutvecklat principerna för gestaltningen. Stycket om gestaltning i planbeskrivningen har bearbetats och en hänvisning till gestaltungsprinciperna har tillkommit på plankartan.

Områdets karaktär kommer att förändras i och med planförslaget. Garage- och parkeringsområden liksom öppna gräsytor med stora träd kommer ersättas av kvarter, med privata gårdar, och mer ordnade allmänna platser såsom en mer programmerad park och strandpromenad. Det stora antalet träd kommer istället att planteras utmed Hagaleden och i parken i nordöst. Projektet har utformats med ambitionen att det ska berika denna del av Karlstad, att fler får del av den attraktiva stadsdelen och att markytor som inte bedömts som värdefulla grönytor omvandlas till nya stadskvarter och allmänna platser.

Privatperson

Yttrandet anser att det södra kvarteret inte bidrar till kvarterstruktur alls då gården vetter mot Munkforsgatan. Byggnaden ser ut att passa en grundskola.

I det mittersta kvarteret anser skribenten att de två friliggande byggnaderna mot torgbildningen borde göras till en byggnad med sammanhängande fasad. På så sätt skulle en mer sammanhängande plats vid vattnet skapas.

Yttrandet anser att de två friliggande husen i det norra kvarteret är konstigt placerade. De borde också sänkas och det större huset höjas för att älvutsikten ska komma fler till del. Skribenten anser också att den allmänna parken känns fel och föreslår ett högt kilformat hus som markering av stadens entré.

Hela områdets parkering bör ligga under markplan. Avseende gator bör det bara finnas en koppling mot Hagaleden för att undvika genomfart från Kroppkärr till Herrhagen genom kvarteret. Gångtunneln under Hagaleden och järnvägen bör fräschas upp och helst sänkas så att bussar kan köra under. En busshållplats på Hagaleden anser yttrandet vara rimligt när gatan byggs om till infartsgata.

Kommentar: Det södra kvarteret är smalt och det är svårt att skapa ett kvarter som är slutet. Kvarteret behöver skärma buller från Hagaleden. En mindre gårdsyta vid två befintliga stora almar mot gatan blir kvarterets utemiljö. Gården blir en kombination av förgårdsmark och gårdsmiljö. Sådana lösningar är inte ovanliga i stadsmiljö, ett exempel är Nygatan 19-20 ca 300 m västerut i Haga.

Detaljplanen ger möjlighet till en längre fasad i mittersta kvarteret mot torgbildningen. Detaljplanen är flexibel i det avseendet.

Att sänka bebyggelsen vid vattnet någon våning bedöms ge mycket liten påverkan för utsikt för bakomliggande bebyggelsen. Så pass höga hus på nära håll innebär att utsikten ändå blir skymd ovanför byggnaden, däremot kommer älven synas mellan tillkommande byggnader.

I parken skulle det vara svårt att placera hus, bland annat med anledning av svårigheter med angöring och förutsättningar att skapa tyst gårdssida.

En ny in- och utfart mot Hagaleden har inte bedömts medföra betydande problem med genomfartstrafik.

Gällande detaljplan ger möjligheter att fräscha upp viadukten mot Herrhagen.

Samrådsmöte

Torsdagen den 18 augusti hölls allmänt samrådsmöte om projektet i Samhällsbyggnadshuset. Per Anders Olsson höll i mötet. Från projektet deltog i övrigt Lars Boman (HSB), Carl Jerenius (Lundbergs) och Dan Anders Persson (Mondo arkitekter). Emelie Öhrn, stadsbyggnadsförvaltningen, tog anteckningar.

13 besökare kom till mötet. Mötet inleddes med att Per Anders presenterade bakgrunden till detaljplaneuppdraget, syftet med samrådet och detaljplaneprocessen. Därefter presenterade han förutsättningarna och planförslaget för området. Mötet avslutades med gemensam frågestund och diskussion.

Flera personer framförde en positiv inställning till projektet och till en utveckling av området. Den diskussion och de frågor som lyftes rörde i huvudsak antalet parkeringsplatser, lösning för besöksparkering och kundparkering, möjlighet att delta i bilpool, trafiksäkerhet, framkomlighet, tillkommande trafikmängd, möjlighet att sänka hastigheten ytterligare på Hagaleden samt förslag att bygga cirkulationsplatser där istället för T-korsningar, buller, arkitektur och gestaltning, strandpromenad, båtplatser, parkåtgärder på Gubbholmen, planprocessen och tidplan.

Besökarna uppmanades att lämna skriftliga synpunkter för att formellt delta i planprocessen och därmed också ha möjlighet att överklaga detaljplanen när den antas.

Medverkande tjänsteman

Samrådsredogörelsen är sammanställd på stadsbyggnadsförvaltningen i Karlstad 2017-03-06 av stadsbyggnadsarkitekt Per Anders Olsson.