

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 mellan den 10 augusti till och med den 18 september 2017. Planen har skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Planen har dessutom funnits tillgänglig för allmänheten hos stadsbyggnadsförvaltningen, på bibliotekshuset och på kommunens hemsida.

Sammanfattning

De synpunkter som har inkommit handlar främst om uppgifter i utförd trafikutredning, buller och vibrationer – kompletteringar föreslås. Därtill efterfrågas en illustration/höjdstudie för att påvisa tänkt byggnads siktpåverkan från Strand. En lövträdunge inom planområdet anses bevarandevärd.

Förslaget har ändrats/kompletterats enligt följande:

Plankartan har justerats genom ny baskarta med koordinatkryss samt uppdaterad teckenförklaring, justerad planbestämmelse f1, högre nockhöjd, ny generell planbestämmelse och ny bestämmelse m1. Planbeskrivningen har justerats i avsnittet för buller, vibrationer och bebyggelseområden. I övrigt har mindre redaktionella ändringar gjorts.

Miljönämnden och Miljöförvaltningen har kvarstående synpunkter i form av undersökning av bullerreducerande åtgärder, gång- och cykelväg längs Gustav-Anders gata samt önskemål om ÅVS inom planområdet, vilka inte kunnat tillgodoses.

Ställningstagande

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

Inkomna yttranden

Inkomna yttranden har kommit in enligt nedanstående förteckning. Yttrandena har återgivits i sin helhet och kommenteras med kursiv stil.

- Karlstads El & Stadsnät
- Karlstads Energi AB
- Kultur- och fritidsnämndens arbetsutskott
- Luftfartsverket (LFV)
- Länsstyrelsen
- Lantmäteriet
- Miljöförvaltningen

- Miljönämnden
- Nedre Klarälvens Fiskevårds Områdes Förening (NKFVOF)
- Skanova
- Teknik- och fastighetsförvaltningen
- Trafikverket
- Värmlands museum

Kommunala remissinstanser

Karlstads El & Stadsnät

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. En ny transformatorstation är planerad väster om planförslaget där elanslutningen till detta projekt är planerat.

Priser för elanslutning finns på vår hemsida: <http://karlstadsnat.se>
Anslutning till Stadsnät offereras vid förfrågan från kund.

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

Kommentar: Noteras.

Karlstads Energi AB

Tekniska system

Karlstads Energi AB svarar för de fjärrvärmeledningar som ryms i anslutning till området och har kapacitet att leverera värme även till en utökad bebyggelse.

Renhållning

Enligt gällande renhållningsföreskrifter för Karlstads kommun ansvarar fastighetsägaren för att hushållsavfall sorteras och att boende och nyttjanderättsinnehavare informeras om regler för sortering av avfall.

Fastighetsägaren ska säkerställas möjligheten att sortera ut avfall och sortera avfallsfraktioner så att de kan hållas åtskilda innan borttransport. Ansvaret innebär även att hämtning och borttransport av avfall kan utföras på ett säkert sätt för kommuninnevånare och sophämtare. Planerade avfallsutrymmen och tillhörande gång- och transportvägar för avfall ska godkännas som sådana av Karlstads Energi AB.

Enligt Karlstad kommuns avfallsplan ska samverkan och planering för en hållbar avfallshantering ske. För att uppnå målet är en av åtgärderna i avfallsplanen ”Vid all ny bebyggelse och större ombyggnationer ska avfallshanteringen beaktas redan vid den inledande planeringen”. Förutsättningar som krävs för genomförandet av bolagets uppdrag att hämta hushållsavfall är att vägar och vändplatser är anpassade efter de mått hämtningsfordonen kräver, se bilaga 1 och 2.

Synpunkter

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

Fjärrvärme är en naturlig uppvärmningsform i detta område. Inom Karlstads stad är fjärrvärme det miljömässigt mest fördelaktiga alternativet. Fjärrvärme möjliggör dessutom ett effektivt utnyttjande av lokala resurser som annars gått till spillo.

Enligt av fullmäktige fastställd renhållningstaxa och föreskrifter för avfallshantering i Karlstads kommun kan vi erbjuda hämtning av avfall i kärl, container eller i underjordsbehållare.

Vi har varit i kontakt med fastighetsägaren och kommer att ta kontakt igen när planen vunnit laga kraft. I planeringen ska vi vara behjälpliga med beräkning av volymer och hitta en säker hantering vid tömning för boende och vår personal.

Kommentar: Noteras.

Kultur- och fritidsnämndens arbetsutskott

Kultur- och fritidsnämnden ställer sig positiv till att det byggs fler bostäder i Karlstad och har inga synpunkter på detaljplan för Härolden 2 och 3.

Kommentar: Noteras.

Teknik- och fastighetsförvaltningen

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

Trafik- och gatuenheten

I planbeskrivningen nämns resultatet från tidigare trafikutredningar som en åtgärd för att genomföra projekten Fanfaren och Härolden. Dock nämns två åtgärder i tidigare trafikutredningar medans i planförslaget så beskrivs det endast att åtgärden vid Gustaf Anders Gata/Våxnäsgatan måste utföras för att genomföra projekten. Vår tolkning av trafikutredningarna är att även åtgärden vid Våxnäsgatan/ramper E18 vid Våxnäsmotet även behöver utföras för att kunna genomföra projekten. Det vore lämpligt att förtydliga första tycket på sidan 19 enligt följande:

”Resultatet från genomförda trafikutredningar har identifierat åtgärder för att minska belastningsgraden i korsningen Gustaf Anders gata/Våxnäsgatan och Våxnäsgatan/ramper E18 vid Våxnäsmotet. Genom att verkställa åsyftade åtgärder bedöms det möjligt för ett genomförande av projekten för Fanfaren och Härolden med hänsyn till trafikbelastning i området.”

Kommentar: Noteras. Det är stadsbyggnadsförvaltningens tolkning av trafikutredningen att exploateringen inom kv. Härolden i sig inte utlöser ett krav på åtgärder vid Våxnäsgatan/ramper E18 vid Våxnäsmotet. Det är däremot en kumulativ effekt av exploateringen inom ramen för denna detaljplan samt exploateringen inom kv. Fanfaren. Ett exploateringsavtal ska tas fram för att reglera ansvars- och kostnadsfördelningen mellan Karlstads kommun och NWT för åtgärder i gatunätet (Gustaf Anders gata/Våxnäsgatan) enligt yttrandet samt trafikutredningen.

Natur- och parkenheten

Den befintliga lövträdsdungen på fastigheten har högt värde för de närboende idag. Till ytan är dungen liten och trots att planförslaget innebära att få träd tas ned så blir effekten av det stor. Det är därför viktigt att resterande del av lövträdsdungen förblir orörd och skyddad från påverkning från exploateringen. För att säkerställa lövträdsdungens fina fältskikt är det bra om kvarstående naturmark kan skyddas från upplag genom uppsättning av staket. Det är av värde att bevara det fina fältskiktet för att bibehålla lövträdsdungens lundkaraktär.

Kommentar: Resterande del av lövträdsdungen inryms i gällande detaljplan och skyddas därmed.

Miljönämnden

Ärende

NWT vill bygga ett nytt flerbostadshus med cirka 150 bostäder i anslutning till befintlig bebyggelse på fastigheten Härolden 2 och 3. Planen syftar till att pröva möjligheten att bygga nya bostäder med möjlighet att även inrymma kontor samt mindre verksamhet så som restaurang alternativt handel i bottenvåning.

Planen föreslår tre huskroppar placerade i vinkel, vilka utformas med ett slutet byggnadssätt med hjälp av glasskärmar som omsluter kvarteret. Glasskärmarna reducerar buller samtidigt som det blir ett arkitektoniskt inslag. Innanför glasskärmen kommer byggnaderna att förses med loftgångar. Bottenvåningen föreslås vara flexibel och där kan bland annat fordonsparkering avfallsutrymmen mm förläggas. För att utnyttja markytan maximalt föreslås en överbyggd gård med plats för lek och vistelse.

Planbestämmelse har införts för att uppfylla kraven på säker utrymningsväg, nöd-avstängning av ventilation samt friskluftsintag på sida vänd bort från järnvägen i händelse av olycka med farligt gods på järnvägen, som är belägen 40-45 m från den tänkta byggnaden.

Idag består planområdet till ca 50 % av hårdgjord yta och resten av gräsmatta och träd. Planförslaget innebär enligt beräkningar att en större mängd vatten än tidigare kommer att fördröjas och infiltreras, dels genom att en överbyggd gård anläggs med 50 % vegetation, dels att fördröjning kan ske genom underjordiska magasin samt en öppen vattenspegel i svackan i trädungen, varifrån vatten kan infiltreras.

Befintliga parkeringsplatser inom planområdet används idag av både boende och personal i NWTs fastigheter. Ett effektivt samnyttjande kan möjliggöra reduktion av antalet fasta personliga p-platser. För den nya fastigheten planeras parkering i nergrävt garage som placeras centralt i planet med biutrymmen i ytterkanterna. ”Grön resplan” kan tillämpas och resultera i färre bilparkeringar, vilket ger möjlighet till fler lokaler och biutrymmen.

Miljöförvaltningens synpunkter

Buller

I bullerutredningen framgår det att planerade bostäder kommer utsättas för mycket höga bullernivåer från väg och järnväg. Rikvärdena vid fasad överstiger 60 dB(A) ekvivalent nivå enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Det innebär att lägenheter behöver utformas som genomgående med minst hälften av boningsrummen mot en skyddad sida, ekvivalent ljudnivå 55 dB(A). Lägenheter med boarea om maximalt 35 m² kan placeras enkelsidigt i fasad mot sydost. Delar av fasad mot gård uppfyller inte krav för skyddad sida. Den maximala ljudnivån överskrider riktvärdet om 70 dB(A) på i stort sett hela fasaden mot gården. Vilket innebär att bullerkraven inte klaras utan att bullerdämpande åtgärder först vidtas. Tre olika alternativ har studerats, glasskärmar runt hela kvarteret, skärmar mellan huskropparna samt minimerade skärmar mellan huskropparna. Det första alternativet med glasskärm som omsluter hela kvarteret visar att den ekvivalenta ljudnivån inte överskrider 60 dB(A) någonstans och är det alternativ som är mest bullerdämpande.

Miljöförvaltningens bedömning är att det är svårt att uppfylla en god boendemiljö med tanke på bullersituationen i området. Planen redovisar bland annat olika typer av yttre skydd som behöver utföras som åtgärd för att minska påverkan av tågbuller. Bullersituationen innebär vidare att speciella krav måste ställas på bostädernas utformning. Fastigheterna måste byggnadstekniskt konstrueras för att klara kraven

på godkända inomhusnivåer enligt Boverkets byggregler. Hänsyn bör också tas till de krav på dagsljus i rum där människor vistas mer än tillfälligt.

Miljöförvaltningen anser att man dessutom bör undersöka vilken effekt som en bullerskärm utmed järnvägen i kombination med en glasavskärmning mellan huskropparna innebär ur bullersynpunkt. En skärm skulle sannolikt innebära att man sänker ljudnivåerna vid de mest utsatta fasadavsnitten. Järnvägstrafiken medför mycket störande buller i form av bromsljud, gnissel och slammer. Speciellt störningar från godstrafiken är något som måste beaktas med tanke på att mycket av godstrafiken sker nattetid och de risker som detta kan innebära för störd nattsömn. Miljöförvaltningen har genom årens lopp fått åtskilliga samtal från boende nära järnvägen som påpekat just problemen med störningar från godstrafiken och de bullerstörningar som den trafiken ger upphov. De beräkningsmodeller som använts för att redovisa tågbullernivåer i samband med planläggning beaktar inte specifikt den typen av tågstörningar som förekommer i form av gnissel, bromsljud och slammer.

Bedömningen av möjligheterna att uppfylla en god boendemiljö ur bullersynpunkt har gjorts endast utifrån bullerförordningens riktvärden. Forskning inom buller visar att det trots en tyst sida ändå är många som är påtagligt störda av vägtrafik vid höga ljudnivåer (över 60 dB) på den mest exponerade sidan. Detta framgår bland annat i forskningsprogrammet, Ljudlandskap för en bättre hälsa, (finansierat av Mistra, Vägverket, Vinnova, 1999-2007). Med en bullerskärm skulle man kunna reducera bullernivåerna vid de mest utsatta fasaderna och därmed förbättra ljudsituationen för planerade bostäder.

Kommentar: En spårnära skärm har studerats i ett tidigt skede i planprocessen, inom ramen för en workshop där både risk- och bullerkonsult, husarkitekt samt planeringsarkitekter medverkade. Effekterna av en spårnära skärm i närheten av planområdet blir relativt marginella, och längden på den spårnära skärmen blir omfattande, liksom kostnaderna då det inte bara blir längdmässigt utan på båda sidorna av spåret så att inte buller studsar mot bebyggelsen väster om järnvägen. Trafikverket kommer möjligen på sikt att utreda förutsättningarna för dubbel-/mötesspår längs sträckan, vilket också har tagits höjd för i planförslaget, och det är sannolikt inte förrän i samband med järnvägsplaneskedet som statlig finansiering för sådana åtgärder kan uppåtdas, om en samhällsekonomisk kalkyl visar att denna typ av åtgärd är samhällsekonomiskt försvarbar (vilket sällan är fallet).

Avfall

Planbeskrivningen förordar en samordning av avfallshanteringen på en gemensam plats, till exempel i bottenvåning. För att göra avfallshanteringen lättillgänglig för både boende och renhållningen och samtidigt spara plats inomhus förordar miljöförvaltningen underjordslösningar utomhus. Det är också viktigt att blicka framåt och underlätta för cirkulär ekonomi och återbruk och avsätta lokaler för detta.

Då det saknas återvinningsstation i området så bör möjligheten att anlägga en sådan inom planområdet undersökas.

Kommentar: Möjligheten till underjordiska lösningar för den hushållsnära avfallshanteringen har kommunicerats till exploitören. En allmän återvinningsstation inom området bedöms det inte finnas plats för inom planområdet.

Gång- och cykelvägar

Idag finns en gång- och cykelväg som går längs järnvägen mot Våxnäs. Från den leder en kort gång- och cykelväg mot Gustaf Anders gata. Miljöförvaltningen anser att det vore naturligt om den trottoar som sträcker sig längs Gustaf Anders gata breddas och förses med ett stråk för cykeltrafik. Den bör lämpligen fortsätta mot de fastigheter som byggs i området Fanfaren, norr om planområdet.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att gatusektionens bredd inte är tillräcklig för att inrymma breddning av gång- och cykelbana (samt kantsten och ev

trädplantering) i denna del av Gustaf Anders gata, då de varutransporter med lastbil som finns idag och kan komma att finnas vid utbyggnad av kv. Fanfaren, kräver befintlig bredd på körbanan.

Det finns heller ingen målpunkt österut mot Karl IX gata som tydligt motiverar en sådan koppling, utan befintlig gång- och cykelväg som löper parallellt med järnvägen, och vidare ned längs Växnäs gatan österut bedöms tillräcklig, då den tangerar det ställe i korsningen Växnäs gatan/Karl IX gata där en gång- och cykelbana österut längs Gustaf Anders gata skulle hamna.

Parkering

I planbeskrivningen anges att 300 cykelparkeringsplatser ska rymmas under loftgångar och i bottenplan. Det bör även finnas möjlighet att ladda elfordon, liksom god plats samt låsmöjligheter för lastcyklar/cykelkärror, permobil etc. Miljöförvaltningen anser också att det bör finnas väderskyddade cykelparkeringar utomhus, exempelvis i anslutning till det tänkta torget.

Parkeringsplatser för bilar bör förses med laddningsmöjligheter för elfordon. Parkeringsplatser utomhus bör även förses med motorvärmare.

Kommentar: Noteras. Förslagen förs vidare till exploatören.

Energi

Fastigheten som planeras utnyttjas med glasskärmen senaste teknik för bullerdämpning. Ett sätt att samtidigt ta tillvara solenergi är att till exempel förse glaspartierna med tredje generationens solceller som utgörs av transparenta glasfasader som utnyttjar även indirekt solljus. Miljöförvaltningen föreslår att detta övervägs vid projektering. Taken bör utformas för solkraftslösningar med avseende på takens utformning, placering och skuggning och byggnaden förordas uppfylla höga krav på energieffektivitet.

Kommentar: Denna möjlighet finns med i den projektgrupp som arbetar med arkitektprojekteringen parallellt med detaljplaneprocessen.

Dagvatten

För att undvika föroreningar av dagvattnet är det viktigt att miljövänliga byggmaterial, gärna av trä, används.

I övrigt har inte miljöförvaltningen något att erinra.

Miljönämndens beslut

1. Miljöförvaltningens tjänsteskrivelse skickas som yttrande till stadsbyggnadsnämnden med tillägget: "Miljönämnden bedömer, med hänsyn till att bromsljud inte ingår i de generella bullerberäkningarna, att stadsbyggnadsnämndens bör ställa krav på exploatören att genomföra bullermätningar i fält, så att såväl exploatören som kommunen och Trafikverket ska kunna bedöma vilka åtgärder som behövs."
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att bullermätningar inte kommer att ställas krav på, utan att det är bullerförordningen som är vägledande vid planering för bostäder.

Statliga remissinstanser

Luffartsverket (LFV)

LFV har som sakägare av CNS- utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LfV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS- utrustning förändras, eller om CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och radar (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 "Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift", Standardkommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LfV inte analyserat konsekvenser av flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygokats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av anledning misstänks kunna bli påverkad av etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för "Minimum Sector Altitude".

LfV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luft- rum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys .

Kommentar: Noteras.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har tagit del av samrådsförslaget och har följande synpunkter.

I planbeskrivningen under organisatoriska frågor under ansvarsfördelning står det Lantmäteriet. Det skall ändras till Lantmäterimyndigheten. Under fastighetsrättsliga frågor, fastighetsbildning står det bland annat att "del av Härolden 2 och 3 regleras till ny fastighet". Det skall i stället stå att en ny fastighets bildas.

Baskartans (tidigare primärkarta) aktualitet är 2013-08-29. Teckenförklaringen för baskartan bör anpassas till plankartan. Koordinater och rutnätskryss saknas på plankartan.

I övrigt har lantmäterimyndigheten ur fastighetsbildnings- eller registersynpunkt inget att erinra.

Kommentar: Planbeskrivningen justeras. Grundkartan uppdateras med koordinater och rutnätskryss samt en anpassad teckenförklaring och aktualitet.

Trafikverket

Ärendet

Trafikverket har tagit del av rubricerat ärende som syftar till att pröva möjligheten för ny bostadsbebyggelse med möjlighet att inrymma kontor samt mindre verksamhet så som restaurang/café eller kompletterande handel i bottenvåning.

Ärendet berör väg E18 där Trafikverket är väghållare och järnväg Värmlandsbanan, bandel 382, där Trafikverket är infrastrukturhållare. Båda utgör riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8§. Planförslaget innebär möjlighet att bygga bostäder som närmast ca 46 meter från Värmlandsbanan.

Trafik

Planförslaget anger att de åtgärder på vägnätet som identifierats i trafikutredningen till stor del är kopplade till den påverkan som ett genomförande av närliggande kvarter Fanfaren kan ha, där det också pågår ett planarbete. Om inte Fanfaren exploateras bedöms inte ett genomförande av aktuellt planförslag för ny bostadsbe-

byggelse på Härolden ge upphov till sådan trafikökning som initierat behov av förbättringsåtgärder på vägnätet.

Trafikverket konstaterar att i trafikutredningen till samrådsförslaget för kvarteret Fanfaren föreslogs att dagens korsning mellan avfartsramperna och Våxnäsgatan (vid Våxnäsmotet) ska byggas om till cirkulationsplats. En cirkulationsplats i den korta rampen från E18 avslutning får till följd att trafiken på ramen får väjningsplikt gentemot trafiken i cirkulationen. Trafikverket är starkt tveksamma till en sådan utformning. Trafikverket försöker tillsammans med Karlstads kommun att initiera en åtgärdsvalsstudie för genomförande under 2018 som ska titta närmare på åtgärder i anslutning till E18 längs hela sträckan mellan Skutberget och Välsviken.

Kommentar: Noteras. Den trafikutredning som bilagts detta detaljplaneförslag i samrådsskedet är daterat 2017-06-22, och föreslår inte någon cirkulationsplats.

Risker

Alla järnvägar i Sverige får användas för transport av farligt gods. Hänsyn till farligt gods ska därmed beaktas för exploatering enligt rekommendationer berörd länsstyrelse anger för järnväg Värmlandsbanan. Trafikverket vill uppmärksamma att eventuella skydd/riskreducerande åtgärder inte är godtagbara inom vår fastighet. Trafikverket hänvisar i övrigt till Länsstyrelsens bedömning.

Kommentar: Noteras. Inga riskreducerande åtgärder föreslås inom Trafikverkets fastighet.

Buller

Trafikverket ska enligt de transportpolitiska målen och Trafikverkets instruktion bidra till det nationella miljömålet "God bebyggd miljö". Det innebär att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö och att byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett bulleranpassat sätt.

Trafikverkets tolkning av miljömålet är att en ur bullersynpunkt hälsosam miljö inte enbart kan uttryckas utifrån förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbebyggelse och de riktvärden som anges i den. Planering för en hälsosam miljö kan enligt Trafikverket vara mer än att klara angivna riktvärden och bör grundas på att den totala boende- och livsmiljön är hälsosam och utgör en långsiktig hållbar miljö.

Kommentar: Noteras.

Vibrationer

Vid bostadsbebyggelse bör man också klara riktvärden för vibrationer (TDOK 2014:1021). Trafikverket tillämpar riktvärden 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.

Trafikverket anser att vibrationsrapporten brister på några punkter:

- Det framgår inte på vilket våningsplan som komfortmätningen är utförd.
- Är resultaten från komfortmätningen relevanta för planerade flerbostadshus?
Kommer flerbostadshusen att grundläggas och uppföras på samma sätt som det befintliga huset?
- Vibrationsnivåerna uppmätta på jordspett är inte enligt Trafikverket mycket låga utan vibrationsnivån (0,7 mm/s) indikerar tvärtom på att det skulle kunna finnas risk för överskridande av Trafikverkets riktvärde 0,4 mm/s vägd RMS.
- Det saknas resonemang om hur de nya flerbostadshusen kan uppföras med hänsyn till grundläggning, konstruktion och antalet våningsplan så att inte vibrationsnivån 0,4 mm/s vägd RMS överskrids utifrån uppmätta vibrationsnivåer och frekvenser.

Utifrån rapporten går det inte att utesluta komfortvärden över 0,4 mm/s vägd RMS varför störningsskydd för vibrationer bör införas i planbestämmelserna.

Kommentar: Vibrationsrapporten har kompletterats och tydliggjorts med anledning av ovanstående punkter. Resultatet samt en uppdaterad vibrationsrapport kommer att finnas med i planen inför granskningskedet. Generell planbestämelse har införts.

Sammantagen bedömning

Det är positivt att riskanalys och bullerutredning har tagit med en eventuell utbyggnad av järnvägen Karlstad-Kil till dubbelspår i beräkningen, vilket skulle kunna innebära ett nytt spår närmare planområdet än det befintliga. Trafikverket konstaterar dock att även utan ett nytt spår är det, ur både buller- och riskhänseende, ett kort avstånd mellan föreslagna bostäder och befintlig högtrafikerad järnväg.

Planbestämmelserna bör förtydligas för att säkerställa att buller- och vibrationsvärden kan klaras.

Kommentar: Bestämmelser kopplat till buller har förtydligats och kompletterats inför planens granskningskede.

Länsstyrelsen i Värmlands län

Ärendet

Rubricerat detaljplane förslag, upprättat med standardförfarande den 4 juli 2017, har översänts för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL). Planförslaget har behandlats i samråd med företrädare för Trafikverket samt berörda enheter inom Länsstyrelsen vid planberedning den 24 augusti 2017. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bostadsbebyggelse men även kontor och mindre verksamheter såsom restaurang/café eller kompletterande handel i bottenvåning.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Länsstyrelsen delar bedömningen att planförslaget är förenligt med riktlinjer i Översiktsplanen. Gällande planer Planområdet omfattas av detaljplan för Härolden mm upprättad år 1994. Delar av denna plan kommer i och med framtagandet av den nya detaljplanen att upphävas och ersättas.

Råd om tillämpningen av PBL m.m.

Naturmiljö

Inom planområdet finns allé som omfattas av biotopskydd enligt 7 kap 11 § miljöbalken. Dispens från biotopskyddsbestämmelserna får medges om det finns särskilda skäl i det enskilda fallet. Kommunen menar att allén står i konflikt med den tänkta byggnationen, inte minns på grund av behovet av en sluten byggnadsstruktur som kräver större yta för att kunna skapa en gårdsmiljö.

Länsstyrelsen anser att kommunen genom särskilda åtgärder bör kompensera för förlusten som ett borttagande skulle innebära, till exempel genom plantering av ny allé, och att skyddsvärda träd ges skyddsbestämmelser i plankartan. Kompensationsåtgärder utgör dock inte ett särskilt skäl för att få dispens.

En vanlig dödsorsak för fåglar är att de flyger in i genomsiktliga eller reflekterande skärmar av glas eller plast. Länsstyrelsen vill därför informera om att det vid utformningen av genomsiktliga bullerskärmar behöver tas hänsyn till fågelskyddet. Råd om utformning av bullerskärmar finns bland annat i Trafikverkets skrift, "Fåglar och genomsiktliga skärmar".

Kommentar: Noteras. En dispensansökan avseende biotopskyddsbestämmelserna kommer att skickas in för prövning under början av 2018. Uppgifter om skärmar av glas, risken för fågeldöd samt möjliga åtgärder för att minska denna risk har kompletterats i planbeskrivningen inför granskningskedet

Klimatanpassning

Länsstyrelsens bedömning är att planområdet är lämplig för åtgärder enligt så kallad Grön resplan. Åtgärder som till bilpool, cykelpool, cykelservice, ”bilfria avtal”, rabatterade kollektivtrafikkort m.m. bör vara möjliga att åstad-komma för att dämpa den förväntade trafikökningen från området.

Kommentar: Noteras. Stadsbyggnadsförvaltningens arbetsgrupp för Grön resplan har dock bedömt att planområdet inte kvalificeras för detta ändamål.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Planområdet är utsatt för omfattande bullerstörningar vilket framgår av bullerutredningen.

Utifrån en bullerutredning ska kommunen utforma planen och införa de planbestämmelser som krävs för att den avsedda markanvändningen ska bli lämplig. Planförslaget reglerar bullerfrågan genom planbestämmelsen f_1 som innebär att byggnader ska utföras med ett slutet byggnadssätt. Planbestämmelsens språkliga syftning bör ses över och uttryckas så att det slutna byggnadssättet gäller hela kvarteren.

Bullerutredningen ställer vissa ljudisoleringskrav samt placeringskrav på bullerskärmar. Till exempel anges det att glasskärmar ska vara akustiskt täta och dämpa buller från tågtrafik med minst 24 dB respektive 16 dB för en helomslutande skärm under angivna förutsättningar. Skärmar enligt utredningen är placerade på den yttre fasaden vilket har stort betydelse för bullerskyddet av byggnadens gavlar. Länsstyrelsens bedömning är att planbestämmelsen f_1 behöver preciseras enligt bullerutredningen för att den ska ha erforderlig bullerdämpande effekt.

En av förutsättningarna för att uppfylla kraven på riktvärden för buller är att genomgående lägenheter där minst hälften av bostadsrummen är riktade mot ”skyddad sida” skapas. Länsstyrelsen instämmer med kommunens ställningstagande att en sluten bebyggelsestruktur, utförd enligt bullerutredningen, skapar förutsättningar att ordna genomgående lägenheter, men Länsstyrelsen menar att det enbart genom bestämmelsen f_1 inte säkras att lägenheter i bygglovsskedet de facto blir genomgående vilket är en brist i planförslaget.

Kommunens anser att ytterligare bestämmelser för att hantera bullerfrågan inte krävs. Länsstyrelsen delar inte denna uppfattning och menar att ett sådant ställningstagande vad gäller buller inte har stöd i Boverkets vägledning. Enligt Boverkets vägledning är det normalt inte lämpligt eller ens möjligt att jobba med flexibla planer i bullerutsatta lägen. I dessa lägen krävs ofta en viss typ av bebyggelse för att göra marken lämplig för användningen och detta måste säkerställas genom regleringar i detaljplanen. Detaljplaner i bullerutsatta lägen kan därför inte vara mer flexibla än vad bullret tillåter. Detaljplanen behöver med hänsyn till ovanstående kompletteras med planbestämmelser som säkrar att framtida byggnation kommer att uppfylla kraven i trafikbullerförordningen. Länsstyrelsen gör bedömningen att när en byggnadsdel eller utformning av en byggnad är helt nödvändig för att klara bullerkraven så bör det säkerställas med en planbestämmelse på plankartan.

Planområdet är även utsatt för vibrationsstörningar. I områden som är utsatta för såväl buller som vibrationsstörningar förstärks den upplevda störningen. 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 sådana åtgärder eller att särskilda krav på hänsyn inte finns redovisade.

Länsstyrelsen delar Trafikverket yttrande i sin helhet och anser bland annat att vibrationsrapporten saknar redovisning om hur de nya flerbostadshusen kan uppföras så att vibrationsnivån 0,4 mm/s vägd RMS inte överskrids.

Kommentar: Ett möte har ägt rum med anledning av Länsstyrelsens samrådsyttrande. Under detta möte diskuterades formuleringen av planbestämmelsen f₁ samt hur kompletterande planbestämmelser kopplat till buller kan formuleras i syfte att säkerställa kraven i bullerförordningen. Planförslaget har kompletterats inför granskningsskedet i enlighet med denna diskussion. Resultatet från vibrationsmätningen (har förtydligats inför granskning) har inte bedömts föranleda bedömning av särskilda krav på hänsyn eller åtgärder, dock har generell planbestämmelse införts.

Prövningsgrundande synpunkter

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10§ Plan- och bygglagen ta in en detaljplan för provning. Länsstyrelsen bedömer att avsaknaden av planbestämmelser för att hantera bullersituationen inte är godtagbar, och att synpunkter angående planbestämmelser gällande buller måste beaktas i det fortsatta planarbetet annars riskerar planen att tas in för provning avseende hälsa och säkerhet om den antas i nuvarande form.

Kommentar: Noteras. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att frågan om buller inför granskningen har behandlats på ett sådant sätt att Länsstyrelsens synpunkter från samrådsskedet är erforderligt bemötta.

Yttranden från övriga

Nedre Klarälvens Fiskevårds Områdes Förening (NKFVOF)

Bakgrund

Nedre Klarälvens Fiskevårds Områdes Förening (NKFVOF) består av 188 fiskevattenägare där även Karlstad och Hammarö kommunen ingår. NKFVOF bildades genom ett beslut av Länsstyrelsen i Värmlands län 1991-08-14. Områdets som NKFVOF förvaltar fisket och bedriver fiskevård i omfattar Klarälvens nedre lopp från Forshaga kommungräns till älv grenarnas utlopp i Väneren vid Hammarö sjöns och Kattfjorden. Förutom älven ingår bland annat Kroppkärrensjön, Sandbäckstjärn, Sundstatjärn, Rudstjärn och Lambergstjärn.

Allmänna synpunkter

Eftersom den nya detaljplanen inte sträcker sig ut till älven så påverkar den inte NKFVOF intressen direkt. Indirekt kan den påverka NKFVOF intressen då det med fler boenden i området också kan påverka möjligheten till fiske i älven i anslutning till området. I underlag står bland annat att området omfattas av riksintresset för kustturism och friluftsliv, dit också fisket inräknas. Samt att Klarälven omfattas av Naturvårdsverkets förteckning över fiskevatten som skall skyddas enligt förordningen om fisk- och musselvatten. Det innebär som det också framgår av underlaget att vattenområdet är särskilt viktigt att beakta så inte gränsvärdena överskrids.

Eftersom trafiken kommer att öka i området vilket också ökar risken för spridning av miljöfarliga ämnen med dagvattnet till älven.

Sammanfattning

Nedre Klarälvens FVOF anser att de risker som eventuellt kan påverka föreningens intresse finns omnämnda i underlaget. Därför har Nedre Klarälvens FVOF i dagsläget inget att erinra om förslaget.

Kommentar: Noteras.

Skanova

Bakgrund

TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) har tagit del av förslag till detaljplan enligt ovan, och låter framföra följande:

Yttrande

Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag. Vi har därför inge att invända mot gällande detaljplaneförslag.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infoga på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>

För ledningssamordning kontakta Håkan Kondgren Tel 070-5599606.

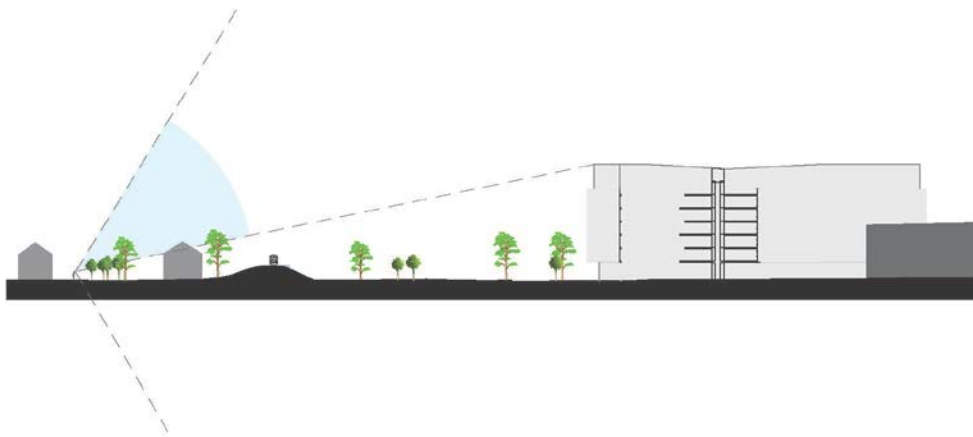
Kommentar: Noteras.

Värmlands museum

Området på den västra sidan om järnvägen är utpekad i kommunens Kulturmiljöprogram som en värdefull miljö. Strands äldsta villabebyggelse. Det är viktigt att det nya bygget inte påverkar miljön med bl a Strands herrgård negativt. Vi önskar att det genomförs en höjdstudie med illustration som visar hur det nya bygget påverkar stadsbilden från denna sida.

Ur kulturmiljösynpunkt har Värmlands Museum i övrigt inget att invända på detaljplanen.

Kommentar: Noteras. Nedan redovisas en sektion från småhusbebyggelsen inom Strand i väster, genom järnvägsbanken och in i planområdet vidare österut genom tryckeriet. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att innebära några betydande negativ påverkan på miljön inom Strand. Den befintliga vegetationen som finns mellan t ex Strands herrgård och järnvägsbanken är i skala och sikt en naturlig visuell barriär.



Sektion över Strand herrgårdsmiljö och ny bebyggelse vid NWT.



Medverkande tjänsteman

Samrådsredogörelsen är sammanställd på stadsbyggnadsförvaltningen i Karlstad 2018-01-17 av stadsbyggnadsarkitekt Jonas Zetterberg i samverkan med planeringsarkitekt Daniel Nordholm.

Möte Länsstyrelsen

2017-12-06

Magnus Ahlstrand, Meda Andersson

Magnus Henriksson, Lars Yngvesson, Daniel Nordholm

Alléer - kräver dispens. Kompensationsåtgärder är upp till exploatören. Magnus H tar bollen och formulerar ansökan.

Dödsorsak fåglar, kommer att arbeta vidare med skärmarna och arkitekturen i stort. Trafikverket har arbetat med frågan vid t ex bullerplank.

Buller

f1 - slutet byggnadssätt. Hur ska denna bestämmelse uttryckas? Vad är ett slutet byggnadssätt?

Tätt på alla sidor? U-form? Ger utrymme för tolkningar? Den behöver preciseras.

En bestämmelse om att allt behöver byggas (slutet byggnadssätt) och att en tyst innergård eller bullerskyddad innergårdsmiljö (syftet är att skapa en bullerskyddad innergård) skapas. Slutenheten kan Skapas genom byggnader eller skärmar. Villkor?

Nivåerna i bullerförordningen behöver inte in på PK, de gäller ändå. Men de planbestämmelser som är uppenbara för att lösa frågan i det aktuella fallet, de ska med.

T ex - här klarar man inte att bygga om man inte bygger genomgående lägenheter. En Planbestämmelse behöver därför föras in gällande att krav finns på genomgående lägenheter, enkelsidig lägenhet får dock anordnas mot gård. Egenskapsbestämmelse om att genomgående lägenheter ska anordnas om bullernivåer överskrider 60 dBA ekvivalent vid ytterfasadsida, dock får enkelsidiga lägenheter (maximalt 35 kvm stora) anordnas mot bullerskyddad gård samt mot ytterfasadsida där bullernivåer inte överskrider 65 dBA ekvivalent. Enkelsidiga lägenheter över 35 kvm får anordnas mot ytterfasadsida där ekvivalent bullernivå är lika med eller under 60 dBA. Dela upp ovanstående i olika bestämmelser, tydliggör ordentligt.

Bolla med Lst och exploatör samt kommun.

Om skärm runt hela (men inte del av fasaden) då behövs inte någon bestämmelse om genomgående lägenheter.

Om skärm vid hörnen (för att skapa en ”tyst” innergård men fortsatt bullerutsatta fasader mot gata).