

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Inledning

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

Hur samrådet har bedrivits

Samråd enligt PBL 5:11 ägde rum 19 november 2018 - 14 januari 2019. Planen har skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Planen har dessutom funnits tillgänglig för allmänheten hos stadsbyggnadsförvaltningen, i Karlstadsrummet på bibliotekshuset och på kommunens hemsida.

Sammanfattning

Länsstyrelsen skriver att kommunen har tagit fram ett ambitiöst planförslag för en hel stadsdel med stora miljömässiga och gestaltningsmässiga ambitioner. Länsstyrelsen skriver vidare att svårigheten vid en exploatering av den här storleken är dock att kunna analysera alla konsekvenser som planen medför. Länsstyrelsen ser främst att de trafikmässiga konsekvenserna av planförslaget blir omfattande och påverkar centrala Karlstad, trafiken till och från Hammarö kommun samt trafiken till och på E18. Vidare kan de miljömässiga konsekvenserna av en stor exploatering i ett så känsligt område som Klarälvsdeltat vara betydande, i synnerhet gällande Natura 2000 och miljö kvalitetsnormer för vatten. För att kunna genomföra planen krävs en betydande samordning med främst Hammarö kommun och Trafikverket för att de övergripande trafikmässiga frågorna får en lösning. Länsstyrelsen gör vidare bedömningen att den i söder belägna golfbanan bör ingå i planen då flera för planförslaget nödvändiga förutsättningar som t.ex. dagvattenhantering avses lösas inom golfbanans yta.

Trafikverket vill se ett resonemang om hur den nya förbindelsen påverkar trafik utanför planområdet då en stor del av trafikmängden kan antas härröra från genomgående trafik, kapaciteten i den tilltänkta Jakobsbergsallén är då väsentlig. Hammarö kommun lyfter framförallt trafik- och transportfrågor.

Miljönämnden har synpunkter avseende avfall, återvinning, delningsekonomi och buller. Kultur- och fritidsnämnden önskar att den sydliga delen av landningsbanan förtydligas så att planen medger yta och byggnation av skate/BMX, mindre kiosk, toalett samt scen. Barn- och ungdomsnämnden bifaller detaljplan för västra Jakobsberg men önskar att hänsyn tas till Boverkets allmänna råd om en friyta på skolor och förskolor och att stadsdelens behov av flera elevplatser inom årskurs 7-9 måste tas med,

Teknik- och fastighetsnämnden har önskemål om att 40 kvm/barn i friyta för förskola bör följas, att planen tillåter fler 7-8 våningshus, att trafikens flyt genom stadsdelen är viktig och att stopphållplats för buss är olämpligt. Nämnden skriver vidare att kommunens markupplåtelse, med marginal, täcker de stora investeringar i allmänna anläggningar såsom gator och parker som krävs för genomförandet. Nämnden framför också information och synpunkter bland annat om teknisk infrastruktur, trafiksäkerhet, gatuutformning, gång- och cykelvägar, säkra skolvägar, önskemål om bestämmelse för bevarande av lövskogsbård i älvkanten, gatubredder, båtplatser, badplatser, utemiljö för förskolor och skolor och fortsatt arbete med ur natursynpunkt skadebegränsande åtgärder.

Mariebergsskogen (MAB) önskar ett nära samarbete för planerade gångstråk i anslutning mot Mariebergsskogen och Mariebergs strandängar och vill medverka som samarbetspart vid utbyggnaden av området. MAB framför också bland annat önskemål om ett kompletterande skalstaket längs Mariebergs strandängar.

Sommarro golf framför bland annat behov av en ny klubblokal, maskinhall, önskemål om större säkerhetsavstånd till bostäder i vissa lägen samt arrendefrågor.

Naturskyddsföreningen detaljplaneförslaget är betydligt bättre utformat än programförslaget och är positiva till att uppfyllnad undviks, att kanalerna inte finns med och att hållbarhetsfrågorna genomsyrar planen. Naturskyddsföreningen är tveksamma eller kritiska till att områden med höga naturvärden tas i anspråk, att den s.k. Södra Förbindelsen planeras då denna trafiklösning förtar de i övrigt bra trafiklösningarna i förslaget, till småbåtshamnen och till dagvattenfrågorna i planen.

Värmlands museum menar att en arkeologisk utredning bör genomföras med särskilt fokus på landeriet Jakobsberg.

Från boende i närområdet finns oro kring trafik, både kring ökad personbilstrafik och busstrafik. Kopplat till trafik framförs oro och frågor bland annat kring bullernivåer och luftkvalitet, både för befintliga bostäder och för nya. Frågor finns kring vilka alternativa vägar trafiken nu kommer möjliggöras att ta. Några Sommarrobor är oroliga för om personbilstrafik ska tillåtas genom Sommarro, några Sommarrobor är också starkt kritiska till att busslinjen som stannar i Sommarro idag föreslås förlängas in i Jakobsberg för att vända där.

Några boende på Björkås liksom Ideella föreningen Björkås Vål o Ve är kritiska till den gång- och cykelbro som möjliggörs till Björkås. Bron anses inte behövas och den förstör genom sin placering den badplats, sandstrand, som fungerar som naturlig mötesplats och stor kvalitet för de boende på Björkås.

Från övriga framförs både positiva och negativa synpunkter på hur området planerats bland annat med en stadsgata med relativt mycket trafik genom området, med en blandad bebyggelse, några anser tätheten för låg andra önskar villatomter, några skriver att genomfartsgatan rimligtvis borde ges en hastighet på 70 eller 80 km/h, några skriver att inget mer borde byggas i deltaområdet och att andra platser bör byggas istället. Behov av båtplatser och sjösättningsramp framförs. Frågetecken, kritik och önskemål om byggtrafik, trafik och buller på Rosenborgsgatan och Hööksgatan, tidplaner och etapper, klimatsmart byggande mm framförs.

Efter samrådet har stadsbyggnadsförvaltningen tillsammans med berörda förvaltningar inom Karlstads kommun arbetat vidare med ett stort antal frågor. Ett Trafik-konsekvens-PM har tagits fram som beskriver konsekvenser och effekter av nya trafikflöden. En mobilitetsplan för stadsdelen tagits fram vilken beskriver inriktningen att skapa extra goda förutsättningar för ett hållbart transportsystem. Jakobsbergsallén liksom trafiksystemet med områdets olika gator har som helhet förprojekterats för att bland annat säkerställa flyt i biltrafiken, en minimerad barriärverkan för Jakobsbergsallén, god framkomlighet och kvalitet för kollektivtrafiken, trevliga och funktionella gatuumått och trygga och gena gång- och cykelvägar.

Efter ytterligare möten mellan Karlstads kommun och Länsstyrelsen kring naturfrågor, artskydd och Natura 2000 har en utvecklad Artskydds- och Natura 2000-utredning tagits fram. Nattviolerna har inventerats inom området, en mycket stor population finns i området och justeringar i planen har gjorts utifrån det. En friluftsutredning har tagits fram för påverkan med anledning av genomförandet av planen.

Ytterligare utredningar har tagits fram för projektet inför granskningen: kompletterande naturinventering, dagvattenutredning, VA-utredning, utredning av miljökvalitetsnormer för vatten, spridningsberäkningar för miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål för luft, uppdaterad bullerutredning, utredning om påverkan på

vattenströmning och sediment, förprojekteringen av vallen till skydd mot översvämning, projektering av Kartbergsbron och brofäste, alternativ utformning av gång- och cykelbro mot Björkås, studier av samtliga gatusektioner och GC-vägar i området mm.

Golfbanan tas med i planförslaget inför granskningen. En ny klubblokal liksom lokaler för maskiner planläggs. I övrigt ska inte marken bebyggas. Avståndet mellan bostäder och golfbanan för bebyggelsen nordost om golfbanan ökas.

Ett alternativ till broutformning med en svängd gång- och cykelbro mot Björkås har tagits fram. Detta alternativ medger att befintlig badplats kan bevaras. Detaljplanen har utökats så att stor frihet och flexibilitet finns för brofästet mot Björkås/Kartberget vid ett framtida genomförande av bron.

Inför granskningen av detaljplanen görs ändringar med syfte att tillgodose naturvärden och strandskydd ytterligare: småbåtshamnen centralt i planen bearbetas, bebyggelsen norr om centrala hamnen dras tillbaka utanför strandskyddet och bearbetas till sin form i övrigt för att bevara koncentrationer av nattviolier, småbåtshamnen i sydväst utgår och utformningen vid brofästet i nordväst bearbetas för att stärka den gröna kopplingen utmed älven genom att dra tillbaka bostadsbebyggelsen och omforma hamnen. Förskolan i söder flyttas för att bevara koncentration av nattviolier. Vallen har utretts och området för denna har minskats. Plankartans gränser har bearbetats för att stämma med det utrymme som enligt förprojekteringar krävs för Jakobsbergsallén, Rosenborgsgatan liksom övriga lokal- och gårdsgator.

Sedan samrådet har också strukturen vidareutvecklats och bearbetats i andra delar av planområdet bland annat i syfte att skapa bra gaturum, byggnadsaccenter i relevanta lägen, kortare siktlinjer, bra möte mellan bebyggelse och allmän plats, ändringar med anledning av flytt av två förskolor liksom med anledning av bulleraspekter mm. Bebyggelsen norr om flygledartornet har tagits bort vilket ger tornet en mer självständig placering ur ett kulturhistoriskt perspektiv.

Planbeskrivningen ändras med anledning av ny kunskap och nya utredningar liksom bearbetat förslag. Ändringar rör bland annat trafik, natur, dagvatten och skyfall, VA- och tekniska anläggningar, luftkvalitet, vattenkvalitet, strandskydd, golfbanan, bebyggelsetypologier, utformning, allmänna platser, buller, mellankommunala frågor mm.

MKB bearbetas i stora delar och kompletteras utifrån de kompletterande utredningar som tagits fram liksom utifrån i samrådet inkomna synpunkter. Bedömningsarna utvecklas också i relation till ny kunskap.

Ställningstagande

En avvägning har gjorts mellan olika enskilda och allmänna intressen vilket har resulterat i en samlad bedömning. Planhandlingarna justeras enligt kommentarerna i dokumentet. 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.

Statliga remissinstanser

Länsstyrelsen

Sammanfattande synpunkter

Att i ett sammanhang gestalta en helt ny stadsdel är en planeringsutmaning som är mycket krävande. Länsstyrelsen konstaterar att kommunen med stora förtjänster har tagit sig an uppgiften. Det nu framtagna planförslaget är mycket ambitiöst, har stora miljömässiga och gestaltningsmässiga ambitioner och det bifogade utredningsmaterialet är mycket omfattande.

Svårigheten vid en exploatering av den här storleken är dock att kunna analysera alla konsekvenser som planen medför. Länsstyrelsen ser främst att de trafikmässiga konsekvenserna av planförslaget blir omfattande och påverkar centrala Karlstad, trafiken till och från Hammarö kommun samt trafiken till och på E18. Vidare kan de miljömässiga konsekvenserna av en stor exploatering i ett så känsligt område som Klarälvsdeltat vara betydande, i synnerhet gällande Natura 2000 och miljökvalitetsnormer för vatten. För att kunna genomföra planen krävs en betydande samordning med främst Hammarö kommun och Trafikverket för att de övergripande trafikmässiga frågorna som till stor del ligger utanför själva planområdet får en lösning.

Länsstyrelsen gör vidare bedömningen att den i söder belägna golfbanan bör ingå i planen då flera för planförslaget nödvändiga förutsättningar som t.ex. dagvattenhantering avses lösas inom golfbanans yta.

Råd om tillämpningen av PBL m.m.

Hållbara transporter och den södra förbindelsen

Länsstyrelsen ser positivt på att en hållbar utveckling är utgångspunkt för planen där gång- och cykeltransporter samt kollektivtrafik prioriteras och ges stort utrymme i trafiksystemet.

Planområdet angörs via Rosenborgsgatan samt via en ny bro över Västra älvgrenen vid Kartberget och via en ny Jakobsbergsbro mot Hammaröleden som planeras byggas om. Det föreslagna vägnätet innebär att en ny sydlig förbindelse skapas mellan Hammarö och E18. Vidare ska Karlstadstråkets snabbusslinje trafikera området. Tillgängligheten till Centralsjukhuset kommer att förbättras och förslaget bidrar till ökad robusthet i vägnätet.

Det framgår av planhandlingarna att en utveckling av Västra Jakobsberg och byggandet av den södra förbindelsen kommer att innebära trafikökningar och därmed en ökad bullerbelastning på gator även utanför planområdet. Den förändrade trafiksituationen kommer även att ha betydelse för luftkvaliteten och kommunens möjligheter att uppnå miljökvalitetsnormer för luft. Länsstyrelsen har tillsammans med Trafikverket tidigare betonat vikten av att tydligt analysera konsekvenser och effekter av nya trafikflöden på det kringliggande gatunätet samt statlig infrastruktur. Trafikverket bedömer att trafikmodell 2016/2017 som kommunen har använd sig av utgör en bra utgångspunkt för fortsatt planering. Inför granskning krävs dock ett utökat resonemang om hur den nya förbindelsen och föreslagna utbyggnaden av stadsdelen kommer att påverka trafiken utanför planområdet.

Utöver trafiken som den nya stadsdelen genererar kommer en stor del av trafikmängden i området att utgöras av genomgående trafik. Effekterna av den nya förbindelsen kan indirekt komma att försämra framkomlighet vid exempelvis E18, Hultsbergsmotet, men samtidigt minska trafikmängden genom centrala Karlstad.

Enligt kommunens alternativvalsstudie för Jakobsbergsbron kommer en ny bro att innebära en minskning av trafiken på Packhusgatan, Karl IX:s gata och Hööksgatan, men en ökning på Rosenborgsgatan.

Vidare kan köbildning uppstå i samband med bomfällning vid plankorsning Skoghallsbanan/Ullebergsleden, som i nuläget trafikeras endast med ett fåtal tåg dock men som är viktig för näringslivets godstransporter. Frågan om kapacitet i den planerade nya Jakobsbergsallén är också väsentlig. Inför granskning bör kommunen förtydliga resonemanget kring vägens kapacitet i förhållande till vägens syfte och kommunens utvecklings och hållbarhetsmål. Det finns även oklarheter i bullerutredningen som rör avstånd mellan väg och bebyggelse samt hastighetsbegränsningar längs hela södra förbindelsen.

Att de två nya förbindelserna över älven kommer till stånd är avgörande för att trafiksituationen i den framtida stadsdelen och övriga delar av staden ska kunna fungera. En ny bro vid Kartberget innebär dessutom en ny tillfart till sjukhuset. Det är därför av stor vikt att kommunen inför granskning tar fram ett väl genomarbetat underlag som förtydligar hur och när de två broförbindelserna kan komma att byggas. Detta för att ge större säkerhet kring planens genomförande men också för att området ska kunna betraktas som lämpligt för den omfattande utbyggnad som föreslås.

En ny förbindelse mot Hammarö kräver att befintlig Jakobsbergbro ersätts men också att korsningen vid väg 236, Hammaröleden, byggs om. I regional transportplan för Värmlands län 2018-2029 har 40 miljoner kronor avsatts under perioden 2024-2029 för förbättrad kapacitet på väg 236. Förbindelsen sträcker sig över kommungränsen mellan Karlstads och Hammarö kommuner och ligger också inom ett Natura 2000-område. Trafikverket är väghållare för väg 236.

Frågan om anslutning av en ny förbindelse över Jakobsberg till väg 236 har diskuterats mellan Trafikverket och kommunerna, och flera alternativa förslag på lösningar har tagits fram. En ombyggnation av väg 236 innebär sannolikt krav på en vägplan samt tillstånd enligt miljöbalken, inklusive Natura 2000-tillstånd.

Frågeställningarna kring förbindelsens finansiering, genomförande och framtida drift är komplex, liksom de olika plan- och tillståndsprocesser som krävs. Länsstyrelsen vill därför betona vikten av att Karlstads och Hammarö kommuner, tillsammans med Trafikverket, tar fram ett preciserat förslag för förbindelsens utformning och anslutning till väg 236, inklusive en lösning för den ingående gång- och cykelvägen. Därefter behöver ett avtal tecknas som reglerar ett genomförande av föreslagna åtgärder samt hur dessa finansieras.

I detta sammanhang är det av stor vikt att kommunerna och Trafikverket har en tydlig bild kring de olika tillståndsprocesserna och en utarbetad färdplan för projektets genomförande innan detaljplanen antas. Detta för att dels möjliggöra den tänkta exploateringen av Jakobsberg men också för att åtgärden ska kunna genomföras enligt angiven tidsplan i den regional transportplanen.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: Mellan samråd och granskning har ett Trafikkonsekvens-PM tagits fram (Ramböll). Vidare har en mobilitetsplan för stadsdelen tagits fram vilken beskriver inriktningen att skapa extra goda förutsättningar för ett hållbart transportsystem som ska minska bilberoendet och bilanvändning (Mobilitetsplan för Jakobsberg, Ramböll 2019).

I Trafikkonsekvens-PM beskrivs konsekvenser och effekter av nya trafikflöden. Den beskriver kapacitet inom planområdet på Jakobsbergsallén, framkomlighetseffekter på omgivande påverkat gatunät exempelvis Hultsbergsmotet samt vid plankorsning Skoghallsbanan/Ullebergsleden samt övergripande diskutera trafiksäkerhet i relevanta punkter. Parallellt med detta arbete har också Jakobsbergsallén förprojekterats djupare för att säkerställa att gatan kan fungera både som gata inom stadsdelen men också trafikmässigt så att svängande fordon inte hindrar genomgående

trafik. Förprojekteringen av Jakobsbergsallén framgår på illustrationsplanen och som illustrationer i planbeskrivningen. Slutsatserna i Trafik-PM är att föreslagen utformning av Jakobsbergsallén klarar kapacitetsmässigt de beräknade flödena för en framtida situation med kommunens samlade utbyggnader till 2040. Även omkringliggande vägnät, både statligt och kommunalt, förväntas också kapacitetsmässigt klara de trafikmängdsökningar som föreslagen detaljplan för Jakobsberg medger. Detta gäller förutsatt att de planerade åtgärderna vid Hultsbergsmotet samt vid Kartbergscirkulationen genomförs. Eftersom analyserna gjorts utifrån kommunens samlade bebyggelseutveckling fram till 2040 kan bidraget från Jakobsbergs utbyggnad anses ligga på "säkra sidan" och därmed också påverkan på E18, Hammaröleden samt korsningarna med Skoghallsbanan.

Kartbergsbron är detaljplanelagd sedan tidigare. Mellan samråd och granskning för Västra Jakobsberg har även en detaljplan för en ny cirkulationsplats på Skoghallsvägen/Ullebergsleden tagits fram och vunnit laga kraft. Projektering för bron och trafikplatsen pågår.

En ny Jakobsbergsbro och trafikplats på Hammaröleden är precis som Länsstyrelsen skriver ett samarbetsprojekt mellan Trafikverket, Karlstads kommun och Hammarö kommun. Karlstads kommun arbetar för att bron ska bli verklighet. Detaljplanen för Västra Jakobsberg är dock inte beroende av att Jakobsbergsbron byggs och därmed bedöms planarbetet kunna fortgå innan vägplan och prövning för ny Jakobsbergsbro finns klar. Arbetet pågår med fortsatt planering av Jakobsbergsbron och ny anslutning mot Hammaröleden. Karlstads kommun, tillsammans med Hammarö och Trafikverket arbetar med att ta fram ett medfinansieringsavtal för vägplanen. Vidare pågår arbete med en nyttoanalys.

Framtaget Trafik-PM bifogas handlingarna inför granskningen. Kapitlet avseende Trafik i planbeskrivningen bearbetas inför granskning. Typsektioner, typplan för områdets gator liksom förprojektering av Jakobsbergsallén och Rosenborgsgatan redovisas i planbeskrivningen och på illustrationsplanen. Plankartans gränser har bearbetats för Jakobsbergsallén respektive Rosenborgsgatan utifrån nu utförd förprojektering.

Kulturmiljö

Det befintliga flygledartornet avses behållas och ges skydd i planförslaget. Tornet omges dock av byggrätter som ges en byggnadshöjd som riskerar att helt förta intrycket av ett fritt stående uppstickande torn. Länsstyrelsen välkomnar kommunens vilja att bevara flygledartornet men anser att den närliggande bebyggelsen bör utformas så att tornet kan förbli ett fristående landmärke och ett signum för stadsdelen.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: Inför granskningen har gestaltningen av byggnaderna och strukturen setts över kring tornet. Tornet står något framskjutet mot gatan, något som i kombination med att tornet står fritt mot parkstråket österut bedöms ge det en fortsatt självständig placering trots att det i framtiden kommer omges av stadsbebyggelse mot väster. Den högre bebyggelse som i samrådet fanns direkt norr om flygledartornet utgår inför granskningen. En lägre byggnadsdel sammanbyggd med tornet medges fortsatt. Karlstads kommun bedömer att det är viktigt att det finns en byggrätt i bottenplan runt tornet för att byggnaden även i framtiden ska bli användbar och inte förfalla.

Naturvärden (se även rubriker Artskydd och Natura 2000)

Länsstyrelsen välkomnar att flera aspekter gällande naturvärden har inventerats och analyserats inför plansamrådet. Under arbetet har stora områden med höga naturvärden identifierats, värdeklass 1 och 2, men även rödlistade och fridlysta arter.

Kommunen konstaterar att planområdet, med sina naturvärden, har en betydelse för stadens gröna infrastruktur, landskapet i stort och genom sin storlek och kvalitet även ett regionalt värde. Det framgår också av planhandlingarna att Klarälvsdeltat i sig är ett naturområde av både nationell och internationell betydelse.

I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) konstateras att utformningen av planen innebär förluster gällande biologisk mångfald och naturvärden i området samt barriäreffekter och fragmentering i gröna stråk.

Länsstyrelsens gör bedömningen att områden som i naturinventering klassats till värdeklass 1 och 2 är jämförbara med sådana områden som avses i Miljöbalkens 3 kap. 3 § om särskilt känsliga mark- och vattenområden. Sådana områden ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön och inte exploateras utan tungt vägande skäl. I området finns också lövskogsmiljöer, värdeklass 3, som har betydelse ur ett landskapsperspektiv samt för områdets gröna infrastruktur. Jakobsberg ligger inom en trakt utpekad för bevarande och utvecklande av värden knutna till lövträdsrika miljöer. Lövträdens betydelse i förhållande till flera andra arter lyfts också i kommunens underlag. Det finns därför starka skäl att även gynna lövträden i området.

Länsstyrelsens bedömning är att planförslaget behöver bearbetas ytterligare med utgångspunkten i miljöbalkens hushållningsbestämmelser kring värdefulla naturmiljöer och biologisk mångfald.

Länsstyrelsen ser möjligheter för kommunen att ytterligare anpassa exploateringen, minska intrång i naturområden, och därmed uppfylla miljöbalkens krav vad god hushållning av mark, utan att påverka planens ambitioner för exploatering i området i alltför hög grad. Kartbergsbrons utformning och landfäste bör också ses över i syftet att minimera intrång i naturmiljön både på land och i vatten. Vidare bedömer Länsstyrelsen att de föreslagna småbåtshamnarna vid centrala torget och i planens södra del bör utgå. Detta för att minska risken för habitatförluster och att inte tillföra barriäreffekter i sammanhängande ängsmarker och vattennära skogsområden.

Den föreslagna vallens placering i förhållande till strandlinjen bör också ses över med syftet att bibehålla strandnära vegetation samt undvika förändringar i älvens morfologi. Vidare bör kommunen även studera möjligheten att bredda de spridningskorridorerna som leder väster- och söderut från Jakobsbergskogen.

Av planhandlingarna framgår att inte hela planområdet har inventerats med avseende på naturvärden och skyddade arter. Mellan Jakobsbergskogen och den tidigare landningsbanan finns områden som inte tas upp i de bedömningar som gjorts. Länsstyrelsens uppfattning är att all ny mark som tas i anspråk ska bedömas avseende naturvärden inför granskningen av planen.

I norra delen av planområdet har odlingsytor m.m. föreslagits intill ett naturområde med höga naturvärden. Länsstyrelsen anser att en sådan placering är olämplig med hänsyn till risken för spridning av invasiva och andra konkurrerande arter. Odlingsplatser bör kunna lokaliseras till annan plats, t. ex inom gårdsmiljöer.

Möjligheten till kompensationsåtgärder bör tas i beaktande och utredas och beskrivas i det fortsatta planarbetet.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: *Detaljplaneförslaget har föregåtts av ett programförslag. Efter programförslaget genomfördes ett parallellt uppdrag med två arkitektkontor. Det förslag som kommunen valde att gå vidare med hade bland annat hanterat naturfrågorna på ett bättre sätt. Efter de parallella uppdragen bearbetades förslaget ytterligare, bland annat med bredare grönstråk, mindre ianspråktagen ängsmark, för att minska påverkan på naturvärdena ytterligare.*

Inför granskningen av detaljplanen görs ytterligare bearbetningar. Småbåtshamnen i sydväst utgår. Brofästet, hamnen och bostäder i norr (Kartbergsbron) bearbetas för att förstärka den gröna kopplingen utmed vattnet. Småbåtshamnen

centralt i planen bearbetas för att minska barriäreffekten utmed vattnet, bostäderna vid centrala hamnen dras tillbaka utanför strandskyddsområdet och hamninnloppet bearbetas för att stärka de gröna kopplingarna utmed stranden. Ängsmarker med höga naturvärden och koncentrationer av nattviol kan sparas i större utsträckning då bebyggelsen dras tillbaka 100 m från stranden intill hamnområdet och kvarteret norr om hamnen ges en annan form för att spara mer natur. Förskolan i söder flyttas för att undvika koncentration av nattviol. MKB bearbetas avseende strandskydd och artskydd.

Efter samråd har vallens placering studerats mer detaljerat över hela sträckan. Huvudinriktningen har varit att placera vallen på den befintliga vallen eller på den före detta gatan, så att lövbården intill älven kan bevaras men också för att inte göra några stora intrång i ängsmarken österut. Översvämningsskyddet kommer, utöver vid småbåtshamnarna, att utgöras av en jordvall. En typsektion för vallen har tagits fram. Denna typsektion har studerats, utvärderats och bearbetats utmed hela sträckan. Vallens placering har placerats så att vegetationen utmed strandkanten kan bevaras. I söder har vallens placering tryckts in mot och på nuvarande golfbana för att bevara så mycket vegetation och karaktär som möjligt i strandområdet. Plankartan ändras så att vallens läge blir mer detaljerat reglerat.

Den mark som ligger mellan Jakobsbergskogen och den tidigare landningsbanan som Länsstyrelsen påpekar inte tagits upp i bedömningarna har inventerats inför granskningen. Inventeringen biläggs handlingarna och MKB uppdateras avseende denna mark.

Karlstads kommun bedömer att området för odlingslotter är en kvalitet och bör finnas kvar i planen. Området ändras till formen så att det helt ligger utanför strandskyddat område, området förs också smalare jämfört med samrådsförslaget och det föreslås avgränsas av en allmän gångyta inom parkmark. Det är önskvärt med en tydlig gräns mellan odling och äng. Liksom vid kommunens övriga odlingsområden är det viktigt att fortsätta informera om invasiva arter. Karlstads kommun bedömer inte att riskerna är särskilt mycket större inom separat odlingsområde jämför med odling tex på bostadsgårdarna intill.

Planförslaget har utformats med skyddsåtgärder för naturvärden, bland annat för att säkerställa gynnsam bevarandestatus på berörda arter. Övrig kompensation kan bli aktuell inom ramen för kommunens övriga arbete men det går inte att reglera i den aktuella detaljplanen.

Golfbanan

På flera ställen i underlagen nämns golfbanan som en viktig resurs bl.a. för dagvattenhantering, översvämningsskydd, rekreation och inte minst naturmiljövärden och artskyddet. Som sådan resurs, och som det framstår en nödvändig del för planens genomförande, anser Länsstyrelsen att området bör ingå i detaljplanen.

Golfbanan utgör en viktig buffertzonen mellan stadens bebyggda delar och Klarälvsdeltat. Enligt vad Länsstyrelsen känner till har området tidigare hyst höga naturvärden. Det är därför av extra vikt att kvarvarande naturvärden inom golfbanan får ett skydd mot framtida exploateringar av annat slag. Utformningen och fortsatt skötsel av golfbanan för dagvattenhantering, rekreation m.m. måste planeras och genomföras med utgångspunkt i påverkan på naturvärdena.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: *Inför Granskningen tas golfbanan med i detaljplanen.*

Masshantering

I planbeskrivningen framgår att kommunen avser att bygga en vall runt planområdet för att skydda mot höga vattennivåer i Klarälven och Vänern. I planbeskrivningen redovisas dock inte flera uppgifter som är kopplade till byggandet av vallen. I bifogad rapport framgår att vallen kommer att ha en viss genomsläpplighet vilket innebär att vissa delar av planområdet ändå kommer att behöva höjas upp. Mängden massor för denna höjning redovisas inte i handlingarna. Det framgår inte heller vilka kvalitetskrav som ställs på dessa massor.

I underlagsrapporterna framgår att det kan uppstå problem med anläggandet av vallen beroende på markstabiliteten utmed Klarälven. Om markförhållande är instabila kan vallen behöva anläggas grunt och få en ökad utbredning. Det är då oklart om vallen i sin helhet kan inrymmas i det för ändamålet avsatta området. Anläggandet av vallen kommer att innebära stora ingrepp i strandmiljön då även ett erosionskydd ska anläggas utanför vallen.

Det framgår också av underlagsrapporterna att det endast om det spantas ner till lerlagret som vatten kommer att förhindras att rinna under och genom vallen vid ett översvämningsscenario.

Underlagsrapporterna verkar vidare utgå från att merparten av de massor som ska användas för vallen kommer från platsen. Det saknas dock helt information om det verkliga finns några massor som kan tas bort från planområdet, som då riskerar att hamna på ytterligare lägre nivåer. Det saknas också uppgifter om dessa massor har rätt tekniska egenskaper samt om de innehåller några föroreningar.

Om Karlstad kommun avser att återvinna schaktmassor styr föroreningsinnehållet om verksamheten blir anmälnings- eller tillståndspliktig. Sådana provningar bör prövas tillsammans med aktuell vattenverksamhet för att förhindra dubbelprovningar och förseningar i projektet.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: *I Tyréns utredning av vallen framgår i deras läckageberäkningar att den befintliga dagvattenpumpstation vid gamla flygfältet har kapacitet att hantera läckageflödet genom vallen vid höga flöden. Angående läckage skriver Tyréns: "Val av spont eller tätjord som den tätande delen i vallen spelar ingen praktisk roll ur läckagesynpunkt då skillnaderna i läckagemängder är så små. En vall med en 3 m spont ger i princip samma läckage som en vall med tätjord enligt föreslagen utformning. Detta läckageflöde (ca 50-60 l/s) klarar befintlig pumpstation med god marginal."*

Inför granskning har också en detaljerad dagvattenutredning tagits fram. I denna föreslås en ytterligare pumpstation som ska komplettera den befintliga. De områden som kommer att höjas, höjs med anledning av dagvattenavledning samt för att ansluta mot omgivande högre gator (Kartbergsbron samt Rosenborgsgatan). I övrigt är utgångspunkten att försöka ändra marknivåerna så lite som möjligt. I dagvattenutredningen framgår höjsättningen av området. Dessa markhöjder regleras också på plankartan.

Swecos utförda stabilitetsberäkningar visar att totalsäkerheten för vall är tillfredsställande under förutsättning att en bankett med bredden minst 1,8 m på nivå +46,00 utförs mellan släntfot på vallen och Klarälven. Vidare erfordras att släntlutning från släntkrön ställs i lutning 1:3 eller flackare. Denna typsektion har utretts och föreslagits runt i huvudsak hela vallens längd. Swecos beräkningar har utförts med totalsäkerhetsanalys. Beräkningar har utförts för typsektion där de mest ogynnsamma stabilitetsförhållanden bedömts råda.

Anläggandet av vallen kommer inte att innebära stora ingrepp i strandmiljön. Något erosionskydd utanför vallen behöver inte anläggas.

Inför granskningen biläggs den förprojektering som gjorts av vallens och dess slänters utbredning. Plankartan ändras så att utrymmet för vallen preciseras och begränsas.

En ambition är förstås att i den mån det uppkommer massor, tex vid schakt för infrastruktur i gator mm, inom området att kunna använda dem som material i vallen. Massor måste i dessa fall naturligtvis uppfylla de krav på funktion och markmiljökrav som finns. Befintlig vall ska också undersökas. I de delar det går att återanvända massor från befintlig vall så är det önskvärt att återanvända dem. Karlstads kommun räknar med att massor från annat håll också måste användas. Detaljplanen kan inte styra detta. Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med beskrivning av massor.

Möjligheter för återvinning

Länsstyrelsen anser att för ett sådant här stort, nytt detaljplanelagt område bör det finnas ett eller flera områden avsatta för återvinningstationer. Det bör även finnas utrymmen avsatta för hantering av avfall och farligt avfall i anslutning till en eventuell båthamn.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: *I samrådsförslaget planerades återvinningsplatser inom mobilitetshuset /parkeringshusen. Även andra områden för tekniska anläggningar finns. Återvinning ska också ske hushållsnära inom kvarteren.*

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Fridlysta arter och artskydd

Kommunen konstaterar att planförslaget innebär habitatförluster och störningar för flera skyddade arter, främst kopplat till områdets öppna miljöer. Utgångspunkten i artskyddsförordningen är att exploatering som påverkar skyddade arter, är förbjudet. Dispens från Länsstyrelsen krävs för att göra åtgärder som kan påverka fridlysta arter eller deras livsmiljöer. En dispens få endast ges om det inte finns annan lämplig lösning och om åtgärden inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde.

Länsstyrelsen ser flera möjligheter för kommunen att ytterligare anpassa exploateringen med hänsyn till skyddade arter. Artskyddet handlar bland annat om bibehållande av kontinuerlig ekologisk funktion av fortplantnings- och viloområden. Då sådana livsmiljöer riskerar att förstöras eller försämrats krävs även förebyggande åtgärder. Samtidigt ska platser inte väljas där försättningar för att lämna en dispens enligt 14 eller 15 §§ artskyddsförordningen saknas.

Begreppet gynnsam bevarandestatus bygger på kunskap om populationen i området, hur arterna använder området och hur ett genomförande av planen påverkar arternas populationsstorlek, utbredning och den kontinuerliga funktionen i området. En bedömning av påverkan på gynnsam bevarandestatus behöver också utgå från vilken prioriteringsgrund (rödlistning,

utpekande i direktiv eller minskande population) som gäller för den utpekade arten. För att kunna bedöma markens lämplighet behöver underlaget kring artskyddet utvecklas inför granskningsskedet.

I underlaget saknas analyser för flera arter som Länsstyrelsen bedömer kan påverkas på ett sådant sätt att populationerna drastiskt minskar eller helt försvinner från området. Det gäller gulsparrv, buskskvätta, sävsparv, gulärta, törnsångare, törnskata, mindre hackspett och näktergal. Även backsvala, hussvala och tornseglare är sådana arter där påverkan på födosöksområdena kan innebära att den kontinuerliga ekologiska funktionen i fortplantningsområden kan skadas eller förstöras.

Kommunen behöver därför i första hand göra anpassningar så att födosöksområden och viloplatsar undviks vid exploatering och skyddsåtgärder sätts in så att dessa inte skadas och att den kontinuerliga ekologiska funktionen bibehålls. Miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras i detta avseende.

För nattviol har kommunen inte tillräckligt tydligt visat hur populationen och dess utbredning samt den kontinuerliga ekologiska funktionen påverkas av exploateringen, och därmed om artskyddet kommer att väckas. Utifrån antalet växtplatser behöver kommunen ta fram en uppskattning av storleken på populationen som påverkas av förslaget och beskriver hur den kontinuerliga ekologiska funktionen påverkas. Även indirekta och framtida effekter av t.ex. ändrad markfukt och störning/slitage från besökare behöver beaktas i detta sammanhang.

För fladdermöss finns det risk att den kontinuerliga ekologiska funktionen för födosöksområde och flygvägar påverkas negativt av placeringen och byggnationen av vallen och av de gallringsåtgärder m.m. som planeras i och kring skogsbården mot Klarälven men även den exploatering som planeras i ett område som är viktigt för arten mot Jakobsbergsskogen. Utifrån redovisade underlag bedömer Länsstyrelsen att artskyddet väcks och därmed de förbud som gäller för respektive art för mattlumner, nattviol, sydlig gulärta, sävsparv, sånglärka, buskskvätta, törnsångare, törnskata, mindre hackspett, näktergal och fladdermöss.

Kommunen har noterat att området är av stort värde som rastlokal för fåglar. Dock har rastlokalens betydelse för de delar av artskyddet som handlar om viloplatsar inte bedömts i någon större utsträckning. För exempelvis arterna brushane, blåhake, dubbelbeckasin, enkelbeckasin, grönbena, lappsparrv, rödstrupig piplärka, stare, sångsvan, trana, vinterhämling, sånglärka, buskskvätta och jorduggla behöver områdets betydelse som rastlokal för utredas i ett artskyddsperspektiv.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: Efter samråd och innan granskning har möten hållits mellan Karlstads kommun och länsstyrelsen för att klargöra fortsatt utredningsarbete avseende naturfrågorna mer. Karlstads kommun har inför granskningen tagit fram en Artskydds- och Natura 2000-utredning för planförslaget. Skyddsåtgärder har utifrån resultatet av analyserna och inventeringarna vidtagits i planen för gulärta och nattviol så att ingen försämring av bevarandestatus ska ske. Stadsbyggnadsförvaltningen hänvisar i övrigt till utförliga beskrivningar av frågan dels i ovan nämnd utredning liksom i MKB.

Uppförande av en vall och bortpumpning av inträngande vatten utgör markavvattning. Markavvattning är förbjudet i södra delen av Karlstads kommun. Länsstyrelsen kan meddela dispens från förbudet om det finns särskilda skäl. Om Länsstyrelsen meddelar sådan dispens krävs även tillstånd enligt 11 kap. 9 och 13 §§ MB. Tillstånd till markavvattning prövas, beroende på förutsättningarna, av Länsstyrelsen eller Mark- och miljödomstolen.

Vid en sådan tillståndsprocess som avses ovan kommer Länsstyrelsen, oavsett om myndigheten är prövningsmyndighet eller part, att fästa stor vikt vid miljö kvalitetsnormerna för vatten. Det är därvid viktigt att vallens lokalisering och utformning anpassas så att anläggningens och verksamhetens påverkan på vattenkvaliteten, både såvitt avser fysikaliskakemiska som hydromorfologiska parametrar, undviks eller minimeras.

Då vallen är uppförd och drifttagen är den att betrakta som en damm. Dammanläggningen kommer att behöva säkerhetsklassificeras enligt vad som föreskrivs i 11 kap. 24-26 §§ MB.

Planförslaget innehåller tre broar och flera småbåtshamnar. Byggande av sådana anläggningar utgör vattenverksamhet och behöver därför tillståndsprövas. Det är möjligt att samordna dessa tillståndsprocesser i en och samma ansökan.

Länsstyrelsen vill påminna om att sådana tillståndsansökningar som avses ovan ska föregås av ett samråd enligt vad som föreskrivs i 6 kap. miljöbalken.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: *Inför granskningen har en utredning avseende miljö kvalitetsnormer för vatten tagits fram. Slutsatsen är att planen inte bedöms medföra någon negativ påverkan på vattenkvaliteten och därmed inte påverka miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomsternas kemiska status.*

De biologiska och fysikaliska-kemiska kvalitetsfaktorer bedöms inte påverkas av de planerade åtgärderna. Bedömning av påverkan på den hydromorfologiska kvalitetsfaktorn är mer komplicerat.

I både vattenförekomsterna har de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna påverkats under lång tid av Karlstads utveckling. Vattenförekomsterna har förändrats av fördjupningar, kanalisering, rensningar, stenskoningar och muddringar. Utfyllningar och anläggandet av översvämningvallar längs med vattenförekomsterna har förändrat deras kanter, närområden samt svämplan. Med dessa förutsättningar är det svårt att göra en bedömning av de planerade åtgärdernas påverkan, särskilt på vattenförekomsten som mest berörs – Västra älvgrenen och Skoghallsådran. Många av klassningarna för parametrarna har en låg tillförlitlighet p.g.a. tidigare okända förhållanden. De planerade åtgärderna bedöms dock inte ändra de befintliga förutsättningarna i särskilt stor utsträckning när det gäller parametern närområdet i vattendrag. För parametern svämplan kommer delar av svämplanet areal försvinna men parametern bedöms inte påverkas. Även om status för dessa parametrar skulle påverkas bedöms det att kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd inte kommer att försämrats. Det ska också noteras att de hydromorfologiska kvalitetsfaktorernas status bara kan sänka ekologiska status till god som sämst.

Det bedöms att möjligheten att uppnå vattenförekomstens miljö kvalitetsnorm för ekologisk status inte påverkas.

Utredningen om miljö kvalitetsnormer för vatten bifogas handlingarna i granskningen och planbeskrivning respektive MKB uppdateras avseende vattenkvalitetsfrågan.

Inför granskningen har också vallens sträckning och utbredning studeras djupare. Vallens placeras så att strandskoningen inte påverkas och i södra delen placeras vallen en bit in från stranden, intill nuvarande golfbana, med syfte att minimera natur- och strandintrång.

Under 2019 har frågan om dammsäkerhetsklassning utretts vidare av kommunens tjänstepersoner för översvämningsskydd för de översvämningsskydd som kommunen planerar.

Då planerat översvämningsskydd vid Jakobsberg ligger ovanför normalt vatten, är en förstärkning som inte påverkar vattenståndet så bedöms inte skyddet behöva säkerhetsklassas. Frågan regleras inte med detaljplanen eller beskrivningarna till denna utan hanteras vid genomförandet.

I förordning om dammsäkerhet framgår i 3 § att en konsekvensutredning behöver dock inte utföras om

- 1. dammen är lägre än 5 meter, och*
- 2. ett dammhaveri vid dammen inte skulle kunna innebära att det vid haveritidpunkten okontrollerat strömmar ut mer än 100 000 kubikmeter vatten eller blandning av vatten och annat material.*

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar denna bedömning. Miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning har diskuterats med Länsstyrelsen den 7 mars 2018.

MKB allmänt

Miljökonsekvensbeskrivningen bör uppdateras avseende påverkan på de boendes hälsa gällande luftföroreningar. Även riskerna för spridning av föroreningar från eventuellt återvunna massor för byggande av vall och höjning av mark inklusive förstärkningsåtgärder kring VA bör ses över. Om jungfruliga massor ska användas vill Länsstyrelsen upplysa om att det saknas jordtäkter i Värmland. Antalet transporter och deras miljöpåverkan bör därför redovisas.

I MKB nämns att andra utformningar av detaljplanen övervägts under tiden som planförslaget tagits fram men det redovisas inte i miljöbedömning eller miljökonsekvensbeskrivning. Det saknas också en uppdaterad illustration av naturvärden och artskyddets miljöer i förhållande till exploatering, anpassningar och planerade skyddsåtgärder.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: *Inför granskningen har luftkvalitetsfrågan utretts djupare. En luftkvalitetutredning har gjorts och MKB respektive planbeskrivning har uppdaterats. Resultatet från spridningsberäkningarna visar att detaljplanen inte försvårar möjligheten att uppfylla miljökvalitetsnormerna och miljökvalitetsmålen för utomhusluft.*

Stycke om massor och masstransporter utvecklas i MKB.

MKB bearbetas något angående beskrivning av andra utformningar av planen som övervägts men i huvudsak är beskrivningarna i MKB kring övriga alternativ beskrivna på en tillfredsställande nivå.

MKB liksom Artskydds- och Natura 2000-utredningarna innehåller ett antal kartor där förslaget utvärderats i olika former av GIS-analyser mot skyddade arter, Natura 2000 mm.

Riksintressen

Sedan 1 juli 2001 är alla Natura 2000-områden klassade som riksintressen och ska beaktas enligt de principer som gäller för andra riksintressen.

Natura 2000

Planområdet gränsar till Klarälvsdeltat, som har ett skydd som Natura 2000-område. Länsstyrelsen har från planprogrammets framtagande fram till samrådet påtalat vikten av att en exploatering i området inte får påverka miljön i Natura 2000-området Klarälvsdeltat, och att detta bör framgå av planeringsunderlaget.

För att bedöma om det behövs tillstånd utifrån Natura 2000-bestämmelserna behövs ett underlagsmaterial som redovisar risken för påverkan ifrån allmän miljösynpunkt och utifrån de utpekade värdena i Natura 2000-området i synnerhet. De eventuella lösningar som övervägs till skydd för miljön behöver också presenteras. Om bedömningen är att miljön i ett Natura 2000-område kan komma att påverkas på ett betydande sätt krävs tillstånd enligt 7:28a MB.

Kommunen har tagit i beaktande frågor om påverkan på Natura 2000-området i fråga om arter och naturtyper som påverkas direkt av den planerade exploateringen. På flera ställen påpekas att det finns risk för negativ påverkan på miljön i Natura 2000-området. Flera aspekter av påverkan på miljön i Natura 2000-området har kommunen dock utelämnat eller enbart berört flyktigt, t.ex. frågor om dagvattenhantering, dräneringssystem, småbåtstrafik och vattenverksamheter samt risk för störning i Natura 2000-området på grund av ökad besöksfrekvens.

Kommunen har dragit slutsatsen att inga utpekade arter kommer att påverkas men i utredningarna fastslås att det finns risk att jaktmarker för brun kärrhök minskar. I fågelinventeringen antas att två revir, av totalt fyra i Natura 2000 området, kan beröra planområdet. Kommunen behöver därför förtydliga hur populationen av brun kärrhök kan komma att påverkas av exploateringen.

Flera av de beskrivna åtgärderna kommer att behöva tillståndsprövas enligt Natura 2000 bestämmelserna. För åtgärder och verksamheter som också blir en del av en vattenverksamhetsprövning kan dessa delar prövas samordnat.

Kommunen bör i den fortsatta planeringen överväga i vilket sammanhang Natura 2000-prövningar ska ske. Vidare vill Länsstyrelsen lyfta att en ny Jakobsbergsbro berör Natura 2000-området och att tillståndsfrågan för detta projekt lämpligtvis är prövat i god tid innan kommunen går vidare med planerna för Västra Jakobsberg.

Bildande av naturreservat pågår för området. Länsstyrelsen noterar att kommunen i underlagen inte närmare berört frågan om reservatsbildningen och hur gränsen för området påverkas av detta. Inför det fortsatta arbetet med planen behöver kommunen stämma av de planerade reservatsgränserna med Länsstyrelsen.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: *Inför granskningen har en specifik Artskydds- och Natura 2000-utredning (Calluna 2020-09-03) tagits fram för*

planförslaget. Sammanfattningsvis bedömer utredningen att ett utökat besöksstryck får obetydlig till liten konsekvens för Klarälvsdeltats utpekade naturtyper och arter.

Brun kärrhök är den enda utpekade art som i hög grad nyttjar planområdet som livsmiljö. Det rör sig då om jaktområden och inte häckningsmiljöer. Analysen visar att sammantaget medför detaljplanen att bevarandestatusen inte försämras och att konsekvensen är liten. Se vidare i utredningen och i MKB.

En ny Jakobsbergsbro och trafikplats på Hammaröleden är ett samarbetsprojekt mellan Trafikverket, Karlstads kommun och Hammarö kommun. Karlstads kommun arbetar för att bron ska bli verklighet. Detaljplanen för Västra Jakobsberg är dock inte beroende av att Jakobsbergsbron byggs och därmed bedöms planarbetet kunna fortgå innan vägplan och prövning för ny Jakobsbergsbro finns klar. Arbetet pågår med fortsatt planering av Jakobsbergsbron och ny anslutning mot Hammaröleden. Karlstads kommun, tillsammans med Hammarö och Trafikverket arbetar med att ta fram ett medfinansieringsavtal för vägplanen. Vidare pågår arbete med en nyttoanalys.

Dialog har hållit mellan länsstyrelsen och Karlstads kommun avseende gräns för naturreservatet. Länsstyrelsen har beslutat att pausa området närmast planområdet i söder (närmast vallen). Stadsbyggnadsförvaltningen har förespråkade att gräns för naturreservatet närmast Jakobsberg bör sammanfalla med gräns för Natura 2000.

Miljö kvalitetsnormer

MKN Vatten

Kommunen måste säkerställa att MKN för vatten för hela vattenförekomsten Klarälven - Västra älvgrenen och Skoghallsådran kan uppnås. Vattenförekomsten har fått en tidsfrist att uppnå God ekologisk status till 2027. Detta beror på de problem som finns med morfologiska förändringar.

De åtgärder som redovisas i planförslaget innebär en förändring av aktivt brukad mark och/eller anlagda ytor som i sin tur påverkar de parametrar som bedöms för att klassa kvalitetsfaktorn Morfologiskt tillstånd i vatten. De förslag som presenteras i strandlinjen påverkar dessutom den naturliga processen av sedimentationstransporter vilket också kan påverka hydromorfologin nedströms i vattenförekomsten.

Länsstyrelsen efterfrågar en helhetssyn inom hela vattenförekomsten för att kunna bedöma om vattenförekomsten som helhet kan uppnå god ekologisk status till 2027. Detta kan visas genom att de förändringarna som planförslaget innebär analyseras och bedöms för hela vattenförekomsten.

Eftersom aktuella planhandlingar inte redovisar en helhetssyn för vattenförekomsten gör Länsstyrelsen bedömningen att planhandlingarna i dagsläget saknar information som visar att MKN vatten kommer att kunna klaras. Här finns även risk att en försämring uppstår eftersom det inte föreslås några åtgärder i någon annan del av vattenförekomsten.

Markområdet intill 30 m från Klarälven räknas som vattendragets närområde enligt definition från Havs- och Vattenmyndigheten (se HVMFS 2013:19) Om åtgärder inom denna zon kan undvikas, dvs om vall och eventuell spontning dras in minst 30 m från älven så kommer frågan om påverkan på MKN vatten att förenklas betydligt. Denna åtgärd innebär också att naturvärden i den omedelbara strandzonen påverkas i betydligt mindre

utsträckning och att därmed dispens och tillståndsförfaranden förenklas. Älvens svämplan kommer dock att påverkas av planens genomförande även om 30 m-zonen fredas.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: *Inför granskningen har en utredning avseende miljö kvalitetsnormer för vatten tagits fram. Slutsatsen är att planen inte bedöms medföra någon negativ påverkan på vattenkvaliteten och därmed inte påverka miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomsternas kemiska status.*

De biologiska och fysikaliska-kemiska kvalitetsfaktorer bedöms inte påverkas av de planerade åtgärderna. Bedömning av påverkan på den hydromorfologiska kvalitetsfaktorn är mer komplicerat.

I både vattenförekomsterna har de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna påverkats under lång tid av Karlstads utveckling. Vattenförekomsterna har förändrats av fördjupningar, kanalisering, rensningar, stenskoningar och muddringar. Utfyllningar och anläggandet av översvämningvallar längs med vattenförekomsterna har förändrat deras kanter, närområden samt svämplan. Med dessa förutsättningar är det svårt att göra en bedömning av de planerade åtgärdernas påverkan, särskilt på vattenförekomsten som mest berörs – Västra älvgrenen och Skoghallsådran. Många av klassningarna för parametrarna har en låg tillförlitlighet p.g.a. tidigare okända förhållanden. De planerade åtgärderna bedöms dock inte ändra de befintliga förutsättningarna i särskilt stor utsträckning när det gäller parametern närområdet i vattendrag. För parametern svämplan kommer delar av svämplanet areal försvinna men parametern bedöms inte påverkas. Även om status för dessa parametrar skulle påverkas bedöms det att kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd inte kommer att försämrats. Det ska också noteras att de hydromorfologiska kvalitetsfaktorernas status bara kan sänka ekologiska status till god som sämst.

Det bedöms att möjligheten att uppnå vattenförekomstens miljö kvalitetsnorm för ekologisk status inte påverkas.

I södra delen av området har vallens placering tryckts in från älvkanten och ligger där mer än 30 meter från Klarälven.

Utredningen om miljö kvalitetsnormer för vatten bifogas handlingarna i granskningen och planbeskrivning respektive MKB uppdateras avseende vattenkvalitetsfrågan.

Dagvattenhantering och skyfall

Kommunen uppger att en mer detaljerad beskrivning av dagvattenhanteringen i området kommer att genomföras till granskningsskedet. Länsstyrelsen välkomnar detta och vill även ur dagvatten- och skyfallssynpunkt lyfta möjligheten att använda golfbanan som fördröjningsmagasin. Länsstyrelsen gör bedömningen att det även ur denna aspekt vore positivt om golfbanan omfattades av planförslaget.

Ett större område i planens östra delen är pekat ut som GATA och GC-väg. Det framgår från planhandlingarna att en betydande del av planområdet ska avvattas via öppna system längs gatorna samt utformas för att kunna omhänderta och fördröja vatten.

Inför granskning bör kommunen förse planen med egenskapsbestämmelser för att reglera hur dagvattenhantering på allmän plats ska ordnas. Området har dessutom en funktion som grönbuffert mot det intilliggande Natura 2000 området.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: En fördjupad dagvattenutredning har tagits fram efter samrådet. Utredningen beskriver hur dagvatten föreslås hanteras, hur området höjdsätts, hur trafikdagvatten renas, kapacitet avseende pumpstationer samt hur skyfall kan och ska hanteras. Utredningen innehåller också flödesberäkningar för ovanstående. MKB och planbeskrivning förtydligas avseende fördjupad dagvattenutredning. Plankartan justeras i de lägen pumpstation behövs samt för att rymma de dagvattenstråk som krävs. Markhöjder utifrån dagvattenutredningen förs in på plankartan. Områden för dagvattendammar ges egenskapsbestämmelse "dagvatten".

Lufthkvalitet

Det saknas spridningsberäkningar av de normer som kan riskera att överskridas i området, d.v.s. dygnsnormen för PM10 samt dygns- och timnormen för kvävedioxid. De beräkningar som genomfördes för delar av Västra Jakobsberg i samband med detaljplanen för Östra Jakobsberg avseende årsnormen är inte heller relevanta för den här planen. Detta beror på att husens placering och höjder har stor betydelse för luftkvaliteten i gaturummet.

De så kallade receptorpunkterna som används vid spridningsberäkningarna får inte placeras i exempelvis korsningar, i anslutning till torg och liknande. För Jakobsbergsallén kan därför flera receptorpunkter behöva beräknas om utifrån bebyggelsens utformning. Beräkningarna måste också inkludera de hastighetsbegränsningar som kommer att finnas i området samt inte bara ta hänsyn till antal fordonsrörelser utan också andelen tunga fordon som förväntas passera genom allén. Förhärskande vindriktning har också stor betydelse. Receptorpunkterna bör därför placeras på östra och norra sidan av Jakobsbergsallén.

Vidare medför husens placering för att minska bullerexponeringen ett relativt tätt gaturum runt allén. Detta innebär högre halter av luftföroreningar jämfört med om husen placerades på annat sätt. Därför riskerar ambitionen med minskade bullernivåer att medföra ökade luftföroreningsnivåer. Ur detta perspektiv är det särskilt angeläget att spridningsberäkna ovanstående normer. Beräkningarna bör vidare ställas i relation till WHO:s riktlinjer eller preciseringarna för Frisk Luft.

Planen saknar vidare en beskrivning av hur en ökad mängd fordonstrafik från området via Östra Jakobsberg, Hööksgatan med flera vägvägnitt kommer att påverka mängden luftföroreningar.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: Inför granskningen har luftkvalitetsfrågan utretts djupare. En luftkvalitetutredning har gjorts och MKB respektive planbeskrivning har uppdaterats. Resultatet från spridningsberäkningarna visar att detaljplanen inte försvårar möjligheten att uppfylla miljökvälitetsnormerna och miljökvälitetsmålen för utomhusluft.

Strandskydd

Vid den aktuella delen av Klarälven gäller det generella strandskyddet om 100 m. Kommunen har vid planläggningen tagit stor hänsyn till detta och bebyggelsen är i princip helt förlagd utanför hundra meterszonen. De åtgärder som berörs av strandskydd är den ny broförbindelsen i nordväst med tillhörande landfästen och bebyggelse, de föreslagna hamnarna, gång och cykelbroar, bryggor samt skyddsvallen utmed stranden. Länsstyrelsen gör

bedömningen att ett upphävande av strandskyddet med angivet skäl för broförbindelsen är godtagbart men konstaterar att kommunen i sitt planförslag låter byggrätter för bostäder gå mycket nära stranden i anslutning till brofästet. Det innebär dessutom att det mycket viktiga naturstråket/ spridningskorridoren utmed älven i princip bryts och endast en mycket smal passage under bron lämnas. Bedömningen är att planen i denna del bör omarbetas då skälen för strandskyddets upphävande här inte står i proportion till ingreppets negativa påverkan på naturmiljön. De, relativt planens storlek, få byggrätter som då behöver tas bort kan enligt Länsstyrelsens bedömning rimligen ersättas på annan plats inom planområdet.

Centralt placerat i området finns en större hamnanläggning. Den kommer att nyanläggas och det planeringsmässiga greppet är att den ska möta bebyggelsen och utgöra ett viktigt nav/centralpunkt i den nya stadsdelen. Länsstyrelsen kan förstå den grundläggande idén men konstaterar att ett anläggande av hamnen helt bryter spridningskorridoren utmed älven och dessutom skapar besvärliga invallningsproblem då hamnbassängen bryter vallen mot Klarälven och därmed i sin tur måste omges med vallar som leder till nivåskillnader som måste hanteras.

Kommunen pekar på behovet av båtplatser i kommunen, men Länsstyrelsen gör bedömningen att påverkan på naturvärdena är så stora att det inte motiverar ett strandskyddsupphävande. Länsstyrelsen gör bedömningen att planen därför bör omarbetas i denna del.

Den vall som föreslås löpa utmed Klarälven ligger helt inom strandskyddet. Vallen är delvis befintlig men behöver höjas och förstärkas i stora delar. Vidare behöver den kompletteras med ett erosionsskydd i strandkanten. Då vallen är en förutsättning för att överhuvudtaget kunna exploatera området gör Länsstyrelsen bedömningen att skälen för att anlägga vallen ur ett strandskyddsperspektiv är godtagbara men konstaterar samtidigt att flera andra tillstånd behöver erhållas innan vallen kan genomföras.

De två gång- och cykelbroar som föreslås kan ur ett strandskyddsperspektiv godtas. De leder till en bättre kontakt mellan olika stadsdelar och bedöms ha betydelse för friluftslivet och med rätt utförande sannolikt en måttlig påverkan på naturvärdena.

De skäl som anförs för de mindre bryggor som föreslås i älven med syfte att tillgängliggöra älven för t.ex. rekreation och båtbusshållplatser bedöms som godtagbara. De övriga båthamnar som föreslås motiveras med att de är anläggningar som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området.

Länsstyrelsen är tveksam till det angivna skälet. Det är inte visat att båtplatserna inte kan förläggas någon annanstans. Detta behöver utvecklas i det fortsatta planarbetet.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: Strandskyddsaspekterna i planen har bearbetats sedan samrådet. Möjligheten till småbåtshamn i söder har utgått. Den centrala hamnen/vattenområdet är viktig för hela Jakobsberg. Dess placering har valts för att minimera intrången i naturmiljö men ändå tillföra stadsdelen vattenkvalitet och möjlighet för bad liksom angöring med båt i denna nya stadsdel som trots allt ligger i direkt anslutning till vatten. Ångarnas stora bredd om uppåt 200 meter sparar istället som natur norr och söder om hamnen. Den centrala

småbåtshamnen ändras till sin utformning för att göra ytterligare mindre intrång i naturmiljön inom strandskydd. Kommande bro över inloppet till hamnen ska göras så kort det är möjligt för inte bryta sambandet utmed vattnet. Föreslagna bostäder norr om hamnen ändras så att de ligger utanför strandskyddat område. Bostadskvarteret norr om bearbetas också för att minska påverkan på nattvioler. Inför granskningen har också vallen förprojekterats och utvärderats för att göra så litet intrång i naturmiljö som möjligt, befintlig vall och gata har varit utgångspunkten för vallens sträckning. Längst i söder trycks vallen istället in på den nuvarande golfbanan för att kunna bevara strandvegetationen i större utsträckning. Brofästet, hamnen och bostäder i norr (Kartbergsbron) bearbetas för att förstärka den gröna kopplingen utmed vattnet. Ett generöst grönstråk för fotgängare och cyklister säkerställs utmed vattnet vilket bedöms minimera Kartbergsbrons och Södra Förbindelsens negativa barriäreffekt. Kapitlet kring strandskydd i planbeskrivningen har utvecklats med ambitionen att försöka beskriva den sammanfattande avvägningen som planen gjort i relation till strandskyddets syften.

Mellankommunala frågor

Planförslaget innehåller ett stort antal frågor och konsekvenser av mellankommunal betydelse för Karlstads och Hammarö kommuner. Den föreslagna södra förbindelsen har en mycket stor påverkan på var trafiken leds mellan kommunerna. Frågan om en ny Jakobsbergsbro är i detta sammanhang helt avgörande.

Planförslaget berör vidare Natura 2000-området Klarälvsdeltat som ligger inom både Karlstads och Hammarö kommuner. Planförslaget och dess trafik och miljömässiga konsekvenser behöver ur ett mellankommunalt perspektiv utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: *Detaljplanen berör Rosenborgsgatan som söderut ansluter mot Jakobsbergsbron och vidare till Hammarrö och Hammaröleden. Karlstads kommun driver tillsammans med Hammarrö kommun ett arbete med att planera och bygga en ny Jakobsbergsbro med högre kapacitet än den nuvarande. I projektet ingår även en ny anslutning mot Hammaröleden.*

Planen ger också möjlighet för en trafikkoppling till och från Hammarö som kompletterar Hammaröleden och Skoghallsvägen. Södra Förbindelsen knyter samman trafik från Hammaröleden, genom Jakobsbergsområdet på den större stadsgatan (Jakobsbergsallén) vidare till Skoghallsvägen/Ullebergsleden. Genomfartstrafiken belastar stadsdelen men bedöms kunna hanteras genom utformning av kommande gata och bebyggelse.

Ett trafik-PM finns framtaget för planen. Sammanfattningsvis skriver Ramböll i detta PM att föreslagen utformning av Jakobsbergsallén klarar kapacitetsmässigt de beräknade flödena för en framtida situation med kommunens samlade utbyggnader till 2040. Även omkringliggande vägnät, både statligt och kommunalt, förväntas också kapacitetsmässigt klara de trafikmängdsökningar som föreslagen detaljplan för Jakobsberg medger. Planen bedöms därmed ge positiva konsekvenser för boende och verksamma på Hammarö som ges en ytterligare trafikkoppling till västra Karlstad och till E18. Planbeskrivningen kompletteras avseende mellankommunala frågor.

Angående Natura 2000 har inför granskningen en specifik Artskydds- och Natura 2000-utredning (Calluna 2020-09-03) tagits fram för planförslaget. Sammanfattningsvis bedömer utredningen att ett utökat besöksstryck får obetydlig till liten konsekvens för Klarälvsdeltats utpekade naturtyper och arter. Brun kärrhök är den enda utpekade art som i hög grad nyttjar planområdet som livsmiljö. Det rör sig då

om jaktområden och inte häckningsmiljöer. Analysen visar att sammantaget medför detaljplanen att bevarandestatusen inte försämras och att konsekvensen är liten.

Hälsa och säkerhet

Översvämning

Enligt Boverkets riktlinjer för översvämning bör ny sammanhållen bebyggelse, större riskobjekt eller bebyggelse med samhällsviktig verksamhet lokaliseras till områden som inte hotas av översvämning. Även effekten av ett förändrat klimat under bebyggelsens förväntade livslängd bör beaktas. För helt ny bebyggelse med få befintliga strukturer att ta hänsyn till är det ofta både rimligt och möjligt att tillämpa de grundläggande utgångspunkterna genom att lokalisera bebyggelse med betryggande säkerhetsmarginaler för att hantera översvämningsrisker från hav, sjö, vattendrag och skyfall. Väl vald lokalisering är det bästa skyddet mot översvämning och ska alltid föredras framför andra åtgärder för att hantera översvämningsrisken.

Enligt Boverket bör det för helt nya utbyggnadsprojekt endast i undantagsfall vara motiverat att frånga principerna. I de fall vilar ett stort ansvar på kommunen att visa att bebyggelsen blir lämplig utifrån risken för översvämning och att marken används för det eller de ändamål som området är mest lämpat för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Då det i detta fall rör sig om ny sammanhållen bebyggelse bör därför de grundläggande principerna tillämpas, den aktuella planen skulle i så fall vara att betrakta som ett undantagsfall.

I kommunens översiktsplan pekas Jakobsberg ut som ett stadsutvecklingsområde. Kommunen pekar på att Jakobsberg erbjuder en möjlighet att skapa en stadsdel med blandad bebyggelse i ett attraktivt område nära centrum och med goda möjlighet till rekreationsområden. Kommunen menar även att planen har mycket goda förutsättningar för att fungera för alla åldersgrupper och typer av boende.

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att planens attraktiva läge samt möjlighet till att skapa en stadsdel med blandad bebyggelse i ett centrumnära läge kan ses som ett motiv för att frånga den grundläggande principen.

Enligt Boverkets riktlinjer bör planen i så fall utformas så att den klarar översvämning motsvarande de grundläggande utgångspunkterna dvs. högsta nivå. Kommunen menar att detta uppnås genom att bygga en vall.

Länsstyrelsen önskar dock ett förtydligande kring vallens nivåer. Högsta beräknad vattennivå för Karlstad inkl. climateffekt, vinduppstuvning och temporär vinduppstuvning, exkl. landhöjningseffekt ligger på +47,07 (RH2000).

I planen samt i utredningen om vallen framgår det inte tydligt om vindeffekter är inräknade, Länsstyrelsen önskar därför ett förtydligande kring detta. Länsstyrelsen önskar även ett förtydligande gällande de pumpar som ska avbörda det inträngande vattnet. De punkter Länsstyrelsen önskar förtydligande kring är:

- Kommunen skriver att vallen bedöms klassificeras till dammsäkerhetsklass B enligt miljöbalkens kriterier, det är dock oklart om detta även inkluderar pumpstationerna.

- Om inte önskar Länsstyrelsen att kommunen beskriver hur kommunen avser tillsyna pumparna för att säkerställa att de klarar inläckage på cirka 300 l/s vid de högsta dimensionerande flödena.

- Vidare framgår det inte om det är samma pumpar som hanterar inläckaget från vall respektive dagvatten? Om så är fallet önskar Länsstyrelsen ett förtydligande kring om pumparna klarar såväl ett inläckage som ett skyfall.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: Karlstads kommuns kommunfullmäktige har antagit riktlinjer för översvänningsrisker i samband med plan- och byggprojekt som stadsbyggnadsförvaltningen utgår från (Översvänningsrisk i Karlstad – Riktlinjer för planering och bygglov KF 2018-01-25).

Den vall som planen föreslår för att översvänningssäkra området har lagts på marknivåer som eftersträvas för samhällsviktig verksamhet med återkomsttider på beräknat 10 000-årsnivå. I norra delen av planområdet är Klarvälven den dimensionerande men ungefär i höjd med den centrala hamnen övergår nivåerna till att Väneren dimensionerar vallens höjd.

För den södra delen, där Väner-nivåerna dimensioneras skyddar vallen till +46,77. Denna nivå är som sagt beräknad vid en händelse med återkomsttid mer än 10 000 år. Sannolikheten att en sådan översvämning ska inträffa är således mycket liten (ca 2 % under en 100-årsperiod). Att då dessutom lägga till effekten av extrem sydlig vind innebär att sannolikheten för en sådan kombinerad händelse är så liten att den inte bör läggas till grund för skyddsåtgärder. Karlstads kommun har därför valt att framtida beräknad högsta vattennivå i Väneren utan tillägg för vinduppstuvning ska utgöra grund för planering av åtgärder för samhällsviktig verksamhet.

Under 2019 har frågan om dammsäkerhetsklassning utretts vidare av kommunens tjänstepersoner för översvänningsfrågor för de översvänningskydd som kommunen planerar. Då planerat översvänningskydd vid Jakobsberg ligger ovanför normalt vatten, är en förstärkning som inte påverkar vattenståndet så bedöms inte skyddet behöva säkerhetsklassas.

I förordning om dammsäkerhet framgår i 3 § att en konsekvensutredning behöver säkerhetsklassning dock inte utföras om

1. dammen är lägre än 5 meter, och
2. ett dammhaveri vid dammen inte skulle kunna innebära att det vid haveritidpunkten okontrollerat strömmar ut mer än 100 000 kubikmeter vatten eller blandning av vatten och annat material.

Inte heller pumpstationerna bedöms behöva säkerhetsklassas.

Frågan om säkerhetsklassning eller drift och tillsynsplaner regleras inte med detaljplanen eller beskrivningarna till denna utan hanteras vid genomförandet.

Inför granskningen har en detaljerad dagvattenutredning tagits fram för området som beskriver dagvattenhantering och skyfallshantering. I denna finns även flöden beräknade. I kombination med vallutredningen och konstaterandena kring pumpkapacitet bedöms marginal finnas i både avseende dagvatten och inläckage.

Buller

Västra Jakobsberg är ett helt nytt bostadsområde. När en ny stadsdel planeras bör bullerfrågan kunna prioriteras så att en god ljudmiljö uppnås.

Länsstyrelsen vill understryka att bullerförordningen inte innebär en god boendemiljö, utan en acceptabel sådan. För att skapa en god boendemiljö bör man sikta på bullervärden kring 50 dBA.

Av den bifogade bullerutredningen framgår att för majoriteten av husen längs den framtida genomfartsgatan kommer bullernivåerna att ligga kring 65 dBA. Det innebär att utemiljöerna vid bostäderna kommer vara kraftigt bullerpåverkade. Även med en sluten kvartersstruktur finns risk att inte klara av kravet på ljuddämpad sida för många av de planerade bostäderna. För hörn/gavellägenheter kommer man i många fall inte klara kravet på ljuddämpad sida om inte dessa utformas som smålägenheter, dvs under 35 m².

I bullerutredningen utgår man från en bebyggelsestruktur som delvis avviker från vad plankartan medger. Det framgår inte heller om bullerkraven för pedagogisk verksamhet uppfylls vid de planerade skoltomterna.

Det finns en planbestämmelse [m] som reglerar att bullerförordningens krav uppfylls. På plankartan behöver det dock i bullerutsatta kvarter säkerställas en utbyggnadsordning. Den bör regleras i vilken ordning huskropparna uppförs då det annars finns risk att bullerförordningens krav inte kommer att uppfyllas.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer: *Bebyggelsen utmed Jakobsbergsallén justeras i vissa delar bland annat på grund av bullerfrågan så att en längre slutenhet kan skapas i vissa kvarter och att ett något längre avstånd mellan byggnad och trafik uppnås. Bullerutredningen bearbetas så att den stämmer med den uppdaterade illustrationsplanen och plankartan. Bullerutredningen kompletteras med ett avstånd från Jakobsbergsallén respektive Rosenborgsgatan vid vilken 60 dBA ekvivalent ljudnivå uppnås utan skärmande byggnader. Denna gräns har sedan använts på plankartan för att avgränsa var bullerbestämmelsen (m) behöver gälla. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer därmed inte att en bestämmelse om utbyggnadsordning behövs för att säkerställa att bullerförordningen uppnås.*

Bullerutredningen kompletteras med ett kort konstaterande att riktlinjer för buller för pedagogisk verksamhet uppfylls till minst 3500 m² skolgård på samtliga skolfastigheter.

Prövningsgrundande synpunkter

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10 § PBL ta in en detaljplan för prövning. Länsstyrelsen gör bedömningen att planförslaget behöver bearbetas ytterligare vad gäller Natura 2000, Strandskydd, MKN vatten, buller och mellankommunala frågor för att inte bli föremål för prövning.

Trafikverket

Ärendet

Planområdet ligger cirka 500 m från statlig infrastruktur men påverkar trafikflöden som berör sådan. Här avses väg 236 och trafik som påverkar trafikmiljön vid Hultsbergsmotet och vidare ut på E 18 samt Skoghallsbanan.

Hållbar planering

Det finns ett tydligt förhållningssätt i att föreslå hållbara lösningar som genomsyrar planunderlaget. Trafikverket ser positivt på att en hållbar utveckling är utgångspunkt där gång och cykeltransporter samt kollektivtrafik prioriteras och ges stort utrymme. Jakobsberg planeras så att det blir attraktivt att välja hållbara transportmedel istället för bil.

Tillgänglighet och framkomlighet

Trafikverket svarar på samrådet med utgångspunkt i förutsättningar och påverkan som i stor utsträckning ligger utanför planområdet men som med genomförande av denna plan förändrar trafikflöden som berör statlig infrastruktur. Med en föreslagen utveckling av Västra Jakobsberg ser Karlstad kommun möjligheten att öppna upp för en ny förbindelse från Hammarö/väg 236 och vidare över Kartberget mot Ullebergsleden som i sin tur förbinder mot E 18. Detta skapar en ny tillgänglighet som förbättrar möjligheten att från söder/Hammarö nå exempelvis Centralsjukhuset och Bergviksområdet utan att passera Karlstads centrum.

Trafikverket avläser underlaget och får en beräkning om ca 10 000 fordon per vardagsmedeldygn som kommer att trafikera genomfartsgatan vid fullt utbyggt område. Uppgiften härrör från Trafikmodell 2016/17 som baseras på dittills kända framtida planer och projekt med prognosår 2040. Modellen utgör en bra utgångspunkt för fortsatt planering.

Trafikverket vill dock se ett resonemang om hur den nya förbindelsen påverkar trafik utanför planområdet då en stor del av trafikmängden kan antas härröra från genomgående trafik. Effekterna av den nya förbindelsen kan indirekt komma att försämra framkomlighet vid exempelvis Huldsbergsmotet, samtidigt som den kan minska trafikmängden genom centrala Karlstad. Vidare kan köbildning uppstå i samband med bomfällning vid plankorsning Skoghallsbanan/Ullebergsleden, som i nuläget trafikeras endast med ett fåtal tåg dock men som är viktig för näringslivets godstransporter.

I detta resonemang är frågan om kapacitet i den tilltänkta Jakobsbergsallén väsentlig. Är den tillräcklig för framtida trafikmängd? Frågan om hela förbindelsens kapacitet genom Jakobsbergsområdet behöver förtydligas där förbindelsens syften vägs in och relateras till kommunens utvecklings- och hållbarhetsmål.

Vidare finns oklarheter i bullerutredningen som rör avstånd mellan väg och bebyggelse samt hastighetsbegränsningar längs hela södra förbindelsen.

Villkor för en ny sydlig förbindelse

Frågan om anslutning av en ny förbindelse över Jakobsberg till väg 236 har lyfts och diskuterats. Flera alternativa förslag på lösningar har tagits fram. Nuläget innebär att Karlstad och Hammarö kommuner behöver ta fram ett förslag som är mer precist avseende anslutningspunkt och eventuell utformning, inklusive en god lösning för gc-väg, som Trafikverket kan ta ställning till. Därefter behöver ett avtal tecknas som reglerar ett genomförande av föreslagen åtgärd samt hur denna finansieras. Regional transportplan för Värmland kan delfinansiera en sådan åtgärd, där medel avsatts till 2024-2029. En ombyggnation av väg 236 innebär sannolikt krav på att en vägplan med projektering tas fram som redovisar hur åtgärden kan genomföras. Trafikverket inväntar här initiativ från Karlstad och Hammarö kommuner.

Övrigt

För ytterligare information och planeringsunderlag se ”Transportsystemet i samhällsplaneringen” på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/samhallsplanering

Kommentar: Mellan samråd och granskning har ett Trafikkonsekvens-PM tagits fram (Ramböll). Vidare har en mobilitiesplan för stadsdelen tagits fram vilken

beskriver inriktningen att skapa extra goda förutsättningar för ett hållbart transportsystem som ska minska bilberoendet och bilanvändningen (Mobilitetsplan för Jakobsberg, Ramboll 2019).

I Trafikkonsekvens-PM beskrivs konsekvenser och effekter av nya trafikflöden. Den beskriver kapacitet inom planområdet på Jakobsbergsallén, framkomlighetseffekter på omgivande påverkat gatunät exempelvis Hultsbergsmotet samt vid plankorsning Skoghallsbanan/Ullebergsleden samt övergripande diskutera trafiksäkerhet i relevanta punkter. Parallellt med detta arbete har också Jakobsbergsallén förprojekterats djupare för att säkerställa att gatan kan fungera både som gata inom stadsdelen men också trafikmässigt och kapacitetsmässigt så att svängande fordon inte hindrar genomgående trafik. Förprojekteringen av Jakobsbergsallén framgår på illustrationsplanen och i illustrationer i planbeskrivningen.

Slutsatserna i Trafik-PM är att föreslagen utformning av Jakobsbergsallén klarar kapacitetsmässigt de beräknade flödena för en framtida situation med kommunens samlade utbyggnader till 2040. Även omkringliggande vägnät, både statligt och kommunalt, förväntas också kapacitetsmässigt klara de trafikmängdsökningar som föreslagen detaljplan för Jakobsberg medger. Detta gäller förutsatt att de planerade åtgärderna vid Hultsbergsmotet samt vid Kartbergscirkulationen genomförs. Eftersom analyserna gjorts utifrån kommunens samlade bebyggelseutveckling fram till 2040 kan bidraget från Jakobsbergs utbyggnad anses ligga på "säkra sidan" och därmed också påverka på E18, Hammaröleden samt korsningarna med Skoghallsbanan.

Bullerutredningen kompletteras med ett avstånd från Jakobsbergsallén respektive Rosenborgsgatan vid vilken 60 dBA ekvivalent ljudnivå uppnås utan skärmande byggnader. Denna gräns har sedan använts på plankartan för att avgränsa var bullerbestämelsen m behöver gälla. Bebyggelsen närmast dessa gator har planerats och ska utföras slutna mot gatan för att säkerställa en luddämpad sida och gård.

Arbete pågår med fortsatt planering av Jakobsbergsbron och ny anslutning mot Hammaröleden. Karlstads kommun, tillsammans med Hammarö och Trafikverket arbetar med att ta fram ett medfinansieringsavtal för vägplanen. Vidare pågår arbete med en nyttoanalys.

Kommunala remissinstanser

Hammarö kommun

Karlstad kommun har tagit fram ett förslag till detaljplan för att möjliggöra en ny stadsdel som nu är ute på samråd. Hammarö kommun är med sitt läge i förhållande till Karlstad, beroende av väl genomtänkta kommunikationsstråk som främjar långsiktigt hållbara och tillgängliga person- och godstransporter.

Kommunikationsstråken i Karlstads kommun måste planeras så att transportbehovet med bil till och från Hammarö minskar betydligt för att vi ska kunna bygga ett hållbart samhälle och nå klimatmålen. Samtidigt måste tillgången till E18 finnas kvar för de transporter som fortsatt behöver ske med personbil och tunga motorfordon. Gång, cykel och kollektivtrafikstråk måste samordnas mellan kommunerna så de får logiska, gena och tydliga kopplingar till viktiga målpunkter. Hammarö kommun vill poängtera att omfattningen av alla planer med ny bebyggelse runt de trafikstråk som Hammaröborna använder för att ta sig från och till eller vidare genom Karlstad måste planeras så att gång, cykeln och kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras. Hammarö kommun skulle därför vilja få en större delaktighet kring de nya planer som påverkar trafikanätet in och ut till Hammarö kommun genom Karlstad. Hammarö kommun önskar också en ökad dialog kring det nya Karlstadstråket för kollektivtrafik och hur man här kan samverka för att öka Hammaröbornas

kollektivresande samt för de som pendlar in till Hammarö kommun för arbete, studier och fritidsaktiviteter.

Byggandet av en ny Jakobsbergbro är ett projekt som delas av Karlstad och Hammarö kommun samt Landstinget. Av den anledningen är det viktigt att man har en samsyn kring syftet med bron och Södra länken. Vi har full förståelse för att Karlstad vill bebygga området med nya bostäder men det är också viktigt för Hammarö att en ny bro kan bidra till att avlasta Hammaröleden och vara en ny tillfart till Karlstad och E18, speciellt då tillgängligheten kring de nya infarterna till Karlstad har och kommer att försämrats i och med de nya bebyggelserna som skett och de som planeras att ske utefter bland annat Packhusgatan.

Vad gäller förutsättningarna för gång och cykel så anser Hammarö kommun att dessa har tagits stor hänsyn till i planförslaget och man kan se att man lagt stor vikt på att prioritera oskyddade trafikanter. När det gäller kollektivtrafikens framkomlighet bedömer vi att det saknas bussprioriterade lösningar.

När man läser planhandlingarna så står det uppskattade trafikmängder på de olika gator inom planområdet samt angränsande gator. Det finns inget underlag till planhandlingarna som visar hur man kommit fram till dessa bedömningar eller vilka trafikmängder de befintliga gatorna har idag. Man kan inte heller se om man tagit hänsyn till hur trafiken till och från Hammarö kommer att förändras utifrån att en ny Jakobsbergbro och Södra förbindelsen anläggs.

Hammarö kommun anser att en förutsättning för att området ska kunna bebyggas är att en ny Jakobsbergbro byggs då den befintliga bron och anslutningen från Hammaröleden inte kommer att klara den ökade trafikmängd en omvandling av Jakobsberg innebär.

Det är viktigt både för Karlstad och Hammarö att resande med hållbara transporter ökar. För att det ska vara möjligt så måste också de hållbara resesätten prioriteras och i den aktuella planen anser vi att detta kan förbättras. Hammarö kommun anser att man bör ta hänsyn till att Södra förbindelsen kommer att bli en ny förbindelse för resande till och från Hammarö. Vi bedömer att Jakobsbergshallén är en gata som kommer att alstra mycket trafik, som förbindelseled och stadsgata. Utformningen av gatan bör ses över ytterligare för att säkerställa kollektivtrafikens och oskyddade trafikanters framkomlighet i området. Infrastrukturen för snabbbusstråket måste planeras, så att också Hammarös invånare får goda förutsättningar att resa med kollektivtrafiken. Snabbbusstråket måste därför planeras och integreras med nya snabbbusstråk redan från Hammarö. Det bör ske ytterligare översyn av förutsättningarna för anslutande kollektivtrafik från Hammarö, som eget körfält, bussanpassade trafikplatser med mera i anslutning till och inom detaljplaneområdet.

Om inte ett separat bussfält anläggs så bör man istället anlägga Jakobsbergshallén som en genomfartsgata med kapacitet att klara ökade trafikflöden till och från Hammarö.

Kommentar: Mellan samråd och granskning har ett Trafikkonsekvens-PM tagits fram (Ramböll). Vidare har en mobilitetsplan för stadsdelen tagits fram vilken beskriver inriktningen att skapa extra goda förutsättningar för ett hållbart transportsystem som ska minska bilberoendet och bilanvändningen (Mobilitetsplan för Jakobsberg, Ramböll 2019).

I Trafikkonsekvens-PM beskrivs konsekvenser och effekter av nya trafikflöden. Den beskriver kapacitet inom planområdet på Jakobsbergshallén, framkomlighetseffekter på omgivande påverkat gatunät exempelvis Hultsbergsmotet samt vid plankorsning Skoghallsbanan/Ullebergsleden samt övergripande diskutera trafiksäkerhet i relevanta punkter. Parallellt med detta arbete har också Jakobsbergshallén förprojekterats djupare för att säkerställa att gatan kan fungera både som gata inom

stadsdelen men också trafikmässigt så att svängande fordon inte hindrar genomgående trafik. Förprojekteringen av Jakobsbergsallén framgår på illustrationsplanen.

För Jakobsbergsallén finns en utredning avseende behov av kollektivtrafikkörfält. Utredningen visade att behovet av eget kollektivtrafikkörfält på Jakobsbergsallén inte finns ur ett kapacitetsperspektiv. Däremot skulle bussen kunna vara betjänt av ett eget fält norrifrån på Rosenborgsgatan. Ett separat busskörfält på Rosenborgsgatan har därför förprojekterats inför granskningen. Likaså har Jakobsbergsallén förprojekterats med förutsättning att skapa god kapacitet för genomgående trafik, såsom busstrafiken. Inför granskningen har också gång- och cykelstråken inom området utretts djupare.

Arbete pågår med fortsatt planering av Jakobsbergsbron och ny anslutning mot Hammaröleden. Karlstads kommun, tillsammans med Hammarö och Trafikverket arbetar med att ta fram ett medfinansieringsavtal för vägplanen. Vidare pågår sedan samrådet för denna detaljplan ett arbete med en nyttoanalys.

Miljönämnden

Avfallshantering och delningsekonomi

Fastighetsnära eller kvartersnära insamling av returpapper och förpackningar kommer att införas från och med 2021. Utrymmen behöver därför planeras för att möta dessa behov både för lägenheter och småhus. De ska vara lättillgängliga och attraktiva för invånarna. Även om insamlingen blir fastighetsnära kommer det att behövas ett antal återvinningsstationer i området för större och skrymmande förpackningar. Dessa kan med fördel placeras i anslutning till livsmedelsbutiker.

Det är en fördel att tidigt i planeringen tänka igenom en effektiv och smidig körväg för avfallshämtningen. Utrymmen för avfallskärl/källsorteringshus placeras därefter. Karlstads energi kan hjälpa till med ruttoptimering.

Utvecklingen mot ett hållbart samhälle ökar behovet av cirkulära lösningar och återbruk. Ett sätt att få till detta i ett större bostadsområde kan vara att anordna någon form av kvartersnära återvinningscentral, som är ett effektivt sätt att ta hand om produkter som bör tas ur kretsloppet, till exempel farligt avfall, elektronik mm. Återvinningscentralerna kan kombineras med återbruksbodas där det är möjligt att lämna saker som är för bra för att kastas. Detta möjliggör för återbruk, att laga kläder och prylar eller skapa möjlighet att dela, låna eller hyra saker. Vilket i sin tur också skapar en social mötesplats och bidrar till en ökad gemenskap.

Buller

Trafikbullernivåerna vid fasaderna närmast huvudgatan beräknas bli höga, ekvivalent upptill 65 dBA och maxnivåer upptill 90 dBA. Utformningen och storleken på lägenheterna samt byggnadstekniska lösningar kan skapa boendemiljöer som uppfyller de lagkrav som finns. Forskning visar dock att många ändå blir störda av vägtrafikbuller trots att bostaden har en "tyst sida" (Ljudlandskap för bättre hälsa, Mistra, Vägverket, Vinnova, 1999–2007).

Störningar från trafikbuller kan orsaka negativa hälsoeffekter, som sömnproblem, stressreaktioner och ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar. Miljöförvaltningen ser ändå, trots nämnda forskning, att genomgående lägenheter är att föredra framför små (max 35 m²) i bullerutsatta lägen. Små lägenheter saknar "tyst sida" vilket innebär att det inte finns någonstans att skydda sig/vila sig från bullret.

Ljudmiljön runt huvudgatan skulle kunna förbättras genom luddämpande åtgärder. Det ger både en trevligare utomhusmiljö och bättre förutsättningar för en behaglig inomhusmiljö. Exempel på sådana åtgärder kan vara:

- Absorberande fasad kan ge dämpning upptill 3 dB.
- Låg skärm med grönska nära trafiken kan sänka ljudnivån med 3–10 dB.

- Sänkt hastighet från 50km/tim till 40km/tim ger ca 3 dB lägre bullernivå.
- Begränsa andel tunga fordon genom området.
- Att se mycket grönt gör att vi upplever bullernivåer från trafiken som lägre. Det ger också en visuellt trevligare och mjukare upplevelse av miljön, biologisk mångfald samt möjlighet till dagvattenhantering.

Kommentar: Återvinnings-/återbruksplatser är möjliga inom mobilitetshusen/parkeringshusen. Även andra områden för tekniska anläggningar finns. Planen möjliggör också att återvinning sker hushållsnära inom respektive kvarter.

Planen möjliggör och reglerar att bullernivåer enligt bullerförordningen kan uppnås. Jakobsbergsallén planeras att planteras i stor utsträckning. Utformningen av Jakobsbergsallén har fördjupats sedan samrådet. Utformningen är en avvägning mellan framkomlighet för fordon och att gatan ska fungera i stadsmiljön och bli en så liten barriär som möjligt. Föreslagen utformning framgår av illustrationsplanen samt bilder och illustrationer i planbeskrivningen.

Kultur- och fritidsnämnden

Planen ska möjliggöra en utbyggnad av en blandstad med cirka 3000-3500 bostäder, service, centrumverksamhet, skola och förskolor, torg liksom parker, natur och rekreationsområden. För kultur- och fritidsverksamhet finns möjlighet för olika lokaler och ytor. Intill det centrala torget finns byggrätter som kan nyttjas för kultur- och fritidsverksamhet. Bibliotek, musik, teater, utställningar med mera kan med fördel inrymmas i hela eller delar av dessa byggrätter. Läget möjliggör samordningsvinster med intilliggande grundskola. Längst ner i sydväst sparas 250-300 meter av den befintliga landningsbanan och ytor för idrott, evenemang och aktiviteter, både spontana och planlagda, är möjliga och bör kombineras. Inom detta område finns också byggrätter som möjliggör idrottshallar.

Kultur- och fritidsnämnden önskar att den sydligare delen av landningsbanan som har prickmark i detaljplanen för Västra Jakobsberg inom Sommarro i Karlstad, kompletteras så att detaljplanen även medger en yta och byggnation för skate/bmx, mindre kiosk, toalett samt en scen.

Kommentar: Prickmarken i den södra delen av landningsbanan ändras till korsmark med en begränsad byggrätt som skall räcka till kiosker, toaletter mm. Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av att skatepark, scen mm ryms inom bestämmelserna.

Barn- och ungdomsnämnden

Barn- och ungdomsnämnden bifaller detaljplan för västra Jakobsberg med följande justeringar:

1. Viktigt att hänsyn tas till Boverkets allmänna råd om en friyta på 40kvm/barn i förskola.
2. Den utritade skoltomten bedöms vara tillräckligt stor för en F-6-skola.
3. Stadsdelens behov av flera elevplatser inom årskurs 7-9 måste tas med, vid planering av nya högstadieskolor inom Karlstads centrala delar.
4. Viktigt att tillräcklig tomtyta avsätts samt att hänsyn tas till Boverkets allmänna råd om en friyta på 30kvm/barn i skola.

Kommentar: Efter samrådet ändras lokalisering av en förskola på östra sidan av Jakobsbergsskogen så att samtliga förskolegårdar kan utformas så att 40 kvm friyta per barn kan uppnås.

Även skoltomten för grundskola ökas så mycket som möjligt. Samtliga förskolor samt skolan ligger också direkt intill naturmark. Planen innehåller möjlighet till en grundskola tänkt för en F-6-skola. Tomten skulle kunna användas även till högstadium men två stora skoltomter som skulle möjliggöra både F-6 och 7-9 finns inte inom planen.

Teknik- och fastighetsnämnden

Teknik- och fastighetsnämnden godkände teknik- och fastighetsförvaltningens yttrande (nedan) med följande tillägg:

1. Teknik- och fastighetsnämnden anser att rekommendationerna från Boverket om minst 40 kvm/barn i friyta för förskola bör följas.
2. Att planen tillåter höjder på 7-8 våningar för fler av fastigheterna i området.
3. Att det är positivt att våningsantal anges i plankartan, eftersom det underlättar för träbyggnation i området.
4. Att det är viktigt att trafiken kan flyta på ett smidigt sätt genom Jakobsbergsallén och att det därför är olämpligt med stopphållplats för buss på Jakobsbergsallén.

Ur teknik- och fastighetsförvaltningens yttrande:

Konsekvenser av detaljplaneförslaget

Detaljplaneförslaget ger möjlighet till en helt ny stadsdel med 3 000-3 500 nya bostäder i ett både centralt och naturnära läge vilket innebär ett bra tillskott till kommunens vision Karlstads Livskvalitet 100 000. Miljökonsekvensbedömningen sammanfattar att förslaget samverkar med kommunens planer på hållbar, stadsnära utveckling av Karlstad medan nollalternativet motverkar detta.

I detaljplanen har ett antal avvägningar mellan olika intressen gjorts. En av dessa är exploateringsgraden som har anpassats utifrån att både ge en attraktiv och trivsam stadsmiljö men också så att kommunens markupplåtelse, med marginal, täcker de stora investeringar i allmänna anläggningar såsom gator och parker som krävs för genomförandet.

Förslaget innebär också ökade driftkostnader då bland annat nya gator, parker, hamnanläggningar och förskolor ska skötas. De många nya bostäderna ger som nämnts ovan också möjlighet till många nya Karlstadsbor och därmed ett större skatteunderlag som väger upp mot de ökade driftkostnaderna.

Planförslaget innebär att kommunen kommer att behöva göra åtgärder i spillvatten- nätet utanför planområdet, omfattningen på de åtgärderna utreds av VA-avdelningen och väntas vara klar under vintern 2018/2019.

Många av gatorna i planförslaget föreslås utformas med en smal körbanebredd. Detta kan innebära vissa svårigheter med skötsel av gatorna. Detta kan innebära högre kostnader för driften i framtiden om inte området planeras på ett sådant sätt att till exempel snö kan tas hand om på ett lämpligt och välplanerat sätt. Vissa av gatorna föreslås att utformas som gator med gårdskaraktär. Det är viktigt att gatans utformning harmoniserar med föreslagen planerad hastighetsbegränsning samtidigt som att den årliga driftkostnaden inte blir onödigt hög.

Småbåtshamnen vid centrala torget bör utformas med en besöksbrygga för att de centrala delarna av Jakobsberg ska kunna vara en målpunkt för den vattenburna rekreationen och båtturen. Vi behöver också se till att det finns möjlighet till i

och urlastning från bil till båt. För säkrare småbåtshamnar brukar det vara önskvärt att sätta upp låsta grindar till själva båtbyggnaden, vilket medför att det blir än viktigare att småbåtshamnarna och vattenrummen utformas med vistelsebryggor som är allmänt tillgängliga under hela dygnet.

Placeringen av hamnen vid den norra bron medför att bron blir längre och därmed dyrare. Förvaltningen ser dock placeringen som en fördel då marken där ändå behöver tas i anspråk på grund av bron. Kartbergsbron är planlagd sedan tidigare men detaljplanen för västra Jakobsberg medför att Södra förbindelsen kan byggas och att en ny länk söder om staden kan komma till. Kartbergsbron och Södra förbindelsen är en viktig pusselbit för att kunna utveckla innerstaden samt för att ge central-sjukhuset ytterligare en tillfart och möjliggöra Karlstadsstråkets utbyggnad västerut.

Detaljplanen möjliggör fyra fristående förskolor, en grundskola, vårdboenden och kultur och fritidsanläggningar. Skolor och förskolor behöver stora ytor för sin verksamhet och vid planering eftersträvas att uppnå Boverkets rekommendationer om 40 kvm/barn. På den östra förskoletomten med en storlek på 4500 kvm, beräknar förvaltningen att utemiljön blir ca 31 kvm/förskolebarn vid full beläggning med sex avdelningar. Positivt är ändå lokaliseringen med närhet till grönytor och Jakobsbergsskogen vilket till viss del kompenserar den knappa uteytan. De övriga förskoletomterna ger en utemiljö på mellan 35–40 kvm vilket, med tanke på lokalisering i närhet till skog och grönytor, ändå kan motiveras trots avsteg från rekommendationer.

Förvaltningen vill poängtera vikten av att arbeta för möjligheten till en sammanhängande skolgård.

Detaljplanen ger utöver de fristående förskolorna möjlighet till förskolor i bottenplan på bostadshusen. Detta ses från förvaltningens sida endast som ett tillfälligt komplement eller lösning för flexibilitet över perioder med stora barngrupper. Detta på grund av att verksamheten önskar fyra avdelningar per ny förskola för samverkans- och effektiviseringsvinster.

Förvaltningen ser positivt på samnyttjande av båda uteytan och lokaler. Till exempel kan med fördel fritidsplanerade tomter ligga i anslutning till skola för samnyttjande av parkeringar. Eventuellt bibliotek och mötesplatser kan placeras inom skolfastigheten för samnyttjande men med så pass närhet till det centrala torget att det ges möjlighet till nyttjande även utanför skoltid. Ur samnyttjandeperspektivet vore det bra om skoltomten i planförslaget låg i närheten av idrottsanläggningen i söder. På grund av den långa utbyggnadstakten skulle dock en sådan placering innebära att det tar många år innan grundskolan kan börja byggas och förvaltningen ser ett behov av skolan i närtid vilket innebar att detaljplaneförslaget placering av skolan är bra. Resonemanget kring en hållbar stadsdel ger att förvaltningen planerar för byggnation av förskole- och skolmiljö till förmån för mer friyta för lek och utevistelse, snarare än personalparkering och angöringsplats för bil vid hämtning och lämning av barn.

Stora delar av detaljplaneområdet berör marker med höga naturvärden, främst i form av öppen ängsmark med värden för växter, fåglar, insekter och fladdermöss. Arbetet med denna detaljplan har pågått under lång tid och det har gjorts ett stort antal utredningar angående områdets naturvärden samt konsekvenser för arter, spridningssamband och andra typer av ekosystemtjänster. Flera anpassningar har gjorts i planen under arbetets gång för att minska påverkan på naturvärden. I nuvarande förslag sparas relativt stora ängsytor i väster och gröna stråk genom den planerade bebyggelsen sparas till nytta för arters spridning. Ur naturvårdssynpunkt har flera större förbättringar gjorts jämfört med planprogrammet för Jakobsberg som fastställdes 2015. Trots de anpassningar som gjorts kommer värdefull natur att försvinna och miljökonsekvensbeskrivningen landar i bedömningen att planförslaget medför måttliga till stora negativa konsekvenser för naturmiljön. Teknik- och

fastighetsförvaltningen bör därför arbeta vidare med de skadebegränsande åtgärder som föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen samt vid behov ta fram förslag på ytterligare lämpliga åtgärder för att uppväga den negativa påverkan.

Samrådsyttrande detaljplan

Teknik- och fastighetsförvaltningen har deltagit i framtagande av samrådsförslaget och har inga synpunkter på detaljplaneförslaget i stort men har nedanstående kommentarer om kompletteringar/förtydliganden. Förvaltningen ser positivt på den förgårdsmark som finns i planförslaget. Förgårdsmarken ger möjlighet både att uppehålla sig och sätta personlig prägel på stadsbilden samtidigt som det är lämpligt att placera ledningar i förgårdsmarken.

Stycket gällande trafiken på Jakobsbergsallén och hur gatans utformning med exempelvis stopphållplatser och gatuparkeringar påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten för området och omkringliggande vägnät bör förtydligas. Även övriga gator bör ses över med avseende på bland annat utformning, sikt och trafiksäkerhet.

För att förenkla för hållbara transporter så är det viktigt med bra gång- och cykelstråk till bland annat skolor och förskolor. Det är bra med lättförståeliga miljöer och sammanhängande stråk för elever. Detta kan vidarebearbetas i planförslaget då det saknas några länkar till vissa föreslagna skolor och förskolor.

Gång och cykelbroarnas placering bör ses över så att de placeras i ett lämpligt läge utifrån bland annat befintlig markanvändning och nivåskillnader. Det bör införas en planbestämmelse inom det skrafferade området utmed stranden där en vall ska anläggas om att lövskogsbården utmed stranden till stora delar ska sparas.

En badbassäng kommer tillföra mycket för badlivet i stadsdelen. För en badanläggning av denna sort som ska förvaltas av kommunen bör behovet av omklädningshytter, duschmöjligheter och toaletter tillgodoses. Småbåtshamnarna bör ha möjlighet till serviceutrymme för driftpersonal samt tillgodose behovet av att erbjuda service såsom slamtömning, sophantering och toalett.

Kommentar: Efter samrådet ändras lokalisering av en förskola (på östra sidan av Jakobsbergsskogen) så att samtliga förskolegårdar kan utformas så att 40 kvm friyta per barn kan uppnås.

Våningsantal och volym bearbetas något inför granskningen. Fokus har legat på att skapa trivsamt stadsbild men också en täthet som genererar stadsliv, underlag för service och en blandad bebyggelse som kan locka många olika människor och bostadstyper som kan fungera i livets alla skeden. Högre byggnader har planerats i lägen där det kan vara motiverat med accenter, för att markera fonder eller riktningförändringar i stadsstrukturen. Dessa platser för accenter har studerats djupare och bearbetats inför granskningen.

Inför granskningen har Jakobsbergsallén förprojekterat. Syftet med projekteringen har varit att hitta en utformning som både tillgodoser behovet av flyt för den genomgående trafiken men också för att fungera som en huvudgata i stadsdelen. Ett trafik-PM som bland annat beskriver utformningen och dess kapacitet har också tagits fram. Ett förslag till hållplatsutformning som ej stoppar genomgående trafik med ändå ger bussen generösa ytor, god trafiksäkerhet och prioritet har tagits fram och redovisas i planbeskrivningen.

Inför granskningen har gång- och cykelvägarna i området, liksom samtliga föreslagna gatusektioner, setts över tillsammans med teknik- och fastighetsförvaltningen. Gång- och cykelkopplingarna till förskolor och skola har varit extra viktiga i utredningsarbetet. Gatusektioner och gatu-typplan redovisas i planbeskrivningen.

Lövskogsbården intill älven ligger inom parkmark där teknik- och fastighetsförvaltningen har rådighet till underhåll och skötsel. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer det inte lämpligt ge denna vegetation planskydd, då det bedöms svårt att uppnå tydlighet kring en sådan bestämmelse.

Möjlighet till serviceutrymmen vid bad- och båtområde har setts över och en byggrätt vid centrala hamnen/badet har tillkommit på plankartan.

Lantmäterimyndigheten

På plankartan saknas baskarteförteckningen för baskartan.

Behövs det u-områden för ledningar?

Ej lämpligt att lägga gc-broar med kommunalt huvudmannaskap över älven som ansluter till en enskild väg.

Är inte genomförandetiden på 10 år kort för ett så stort område?

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

Kommentar: Baskarteförteckning läggs till.

U-områden behövdes ej under samrådsskedet då samtliga ledningar planerades under allmän plats. Inför granskningen tillkommer ett u-område i anslutning mot golfbanan.

Föreslagna gång- och cykelbroar ansluter mot kommunal mark, strandpromenaden utmed Klarälvens västra sida.

Stadsbyggnadsförvaltningen har bedömt att 10 års genomförandetid är tillräckligt för de stora kommunala anläggningarna och de första etapperna. Om behov uppstår att ändra detaljplan i någon del av detta stora område, som inte kunnat förutses i detta skede, bedöms det viktigt att inte fördröja sådana planändringar för länge. Karlstads kommun är ägare av all mark inom området.

Karlstads Energi AB

Karlstads Energi AB ser att fjärrvärme är en naturlig uppvärmningsform för området och anslutning är möjlig mot nuvarande ledningsnät i anslutning till detaljplaneområdet. Med fördel sker utbyggnad från Sommarovägen i norr och från Rosenborgsgatan i öster. Inom Karlstads stad är fjärrvärme det miljömässigt mest fördelaktiga alternativet. Fjärrvärmen möjliggör dessutom ett effektivt utnyttjande av lokala resurser som annars gått till spillo.

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

Enligt fastställd renhållningstaxa gällande Karlstads kommun kan bolaget erbjuda hämtning av avfall i kärl, container, underjordsbehållare eller i sopsugsanläggning. Karlstads energi AB gör inga installationer av sopsugsanläggningar och bolaget sköter inte underhåll och drift av anläggningarna.

Det är planerat för olika typer av bostäder och vi ser möjligheter i att ha olika lösningar på avfallshanteringen i området. Karlstads Energi AB stöder starkt förslaget med att det ska finnas en återvinningsstation i området. Det är en förutsättning för att kunna klara miljömålen för Karlstads kommun.

När planprocessen vunnit laga kraft önskar Karlstads Energi AB informeras om vilka som är fastighetsägare och byggherrar så att bolaget ges möjlighet att delta i

planarbetet med syfte att skapa bästa förutsättningar för ett resurseffektivt och miljösmart Karlstad.

Kommentar:

Planen möjliggör olika typer av avfallshantering. Alla kvarter bedöms möjliga att kunna nås via allmän plats utan att backning av fordon ska vara nödvändigt. Sopsugsanläggning bedöms kunna placeras i byggrätter för mobilitetshus om önskemål finns av detta.

Karlstads EI- och stadsnät AB

Karlstads EI & Stadsnät AB har ett antal elkablar och optofiberkablar inom det område som detta projekt avser kan komma att behöva flyttas.

Om befintliga kraftkablage samt optofiberkablar behöver flyttas kommer KNAT att ta ut en avgift.

Planer för ett nytt kabelstråk från Kartberget under älven till Västra Jakobsberg, detta för att kunna förse nya området med behövlig elkraft.

Detta medför att kablar behöver få ett stråk genom området till eventuellt en fördelningsstation för området. Tänkt placering är i sådant fall vid koordinat SWEREF99 13 33, N:682932 E:148390 norr om befintlig flygplatsterminal där KANT har en befintlig station idag. I fördelningsstationen kan en optofiber-NOD placeras som avser stadsnätskommunikation för området.

Lämplig storlek bestäms först vid detaljprojektering men att det avsätts mark för en fördelningsstation om ca 100-150 kvadratmeter.

Antal nätstationer för området är svårt att beräkna men uppskattas till 6-7 st utspridda på området.

Markyta för nya nätstationer är att beakta, markyta bedöms till ca 55 m² per nätstation.

Översvämningsrisk finns för området vilket innebär att hänsyn tas till marknivåer så att nätstationer klarar årsflöden.

Om inhysningsstation planeras ska dessa stationer ha tillträde via dörrar från gatuplan ej placerade i källare eller inne i en byggnad.

***Kommentar:** Inom byggrätter för mobilitetshus finns möjlighet till nätstationer. Utöver detta möjliggör detaljplanen ett antal friliggande stationer. Område för en större fördelningsstation läggs till norr om flygplatsterminalen.*

Mariebergsskogen AB

Sammanfattning:

Mariebergsskogen AB (MAB) önskar ett nära samarbete när det gäller planerade gångstråk i anslutning till Mariebergsskogen där Mariebergs strandängar ingår. MAB anser att behov av skalstaket till strandängsområdet samt ny entré till strandängarna är en direkt följd av att en ny stadsdel etableras inpå området.

MAB lämnar följande synpunkter på förslaget:

-Den nya stadsdelen kommer att medföra helt nya förutsättningar när det gäller besöksströmningar i Mariebergsskogen. Därför anser MAB att övergång/gräns mellan det nya Jakobsbergsområdet och Mariebergsskogens södra del (Mariebergs strandängar) ska ingå i projektet. För att kunna säkra parkens öppettider behövs bland annat kompletterande skalstaket längs med Mariebergs strandängar, samt en tydligt utformad entré.

-I planen beskrivs att många kommer att få tillgång till naturområden runt och i Mariebergsskogen och Jakobsbergsskogen, vilket är positivt. Dock är det en stor skillnad mellan Jakobsbergsskogen och Mariebergsskogen. Den sistnämnda har öppettider och håller stängt på natten. Många olika verksamheter äger rum inom Mariebergsskogen och särskilda ordningsföreskrifter råder. Mariebergsskogen är inhägnad och Mariebergs strandängar ingår som en del av Mariebergsskogen.

-MAB anser att kopplingarna mellan naturområdena i nya Jakobsberg och Mariebergsskogen, samt kopplingen mellan Knapptad, Mariebergsskogen och blivande naturreservatet Klarälvsdeltat är mycket viktiga, så att naturvärden och värden som rekreationsområden bibehålls.

-Naturnum Värmland i Mariebergsskogen kan fungera som resurs när det gäller informationsinsatser kring värdefull natur i Jakobsberg.

MAB önskar medverka som samarbetspart vid utbyggnaden av området, samt vid utformning av gångstråk som berör Mariebergsskogen.

-MAB önskar att stora hänsyn tas i utformningen av bebyggelse längs med Rosenborgsgatan, eftersom detta blir en vy som påverkar naturupplevelsen för vandrare på leden runt Mariebergs strandängar.

Kommentar: *Detaljerad utformning av övergångar/gränser mot Mariebergsskogen kan inte regleras med detaljplanen. Detaljplanen ger dock förutsättningarna för entrélägen och stråkens placering. Detaljplanen har utgått från att knyta samman områdena i höjd med MAB:s nuvarande entré vid Mariebergs strandängar.*

Skalskydd kan inte regleras med detaljplanen. Frågor om investeringsmedel regleras inte i detaljplanen.

Stadsbyggnadsförvaltningen och Teknik- och fastighetsförvaltningen är medvetna om skillnaderna i bland annat drift mellan Jakobsbergsskogen och Mariebergsskogen. I planen har det dock varit viktigt att knyta ihop natur, rekreations- och parkytorna i närområdet till en sammanhängande struktur. Detta för att förhoppningsvis fungera väl under MAB:s öppettider.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att det är aktuellt att införa särskilda bestämmelser kring utformningen av bebyggelsen mot Mariebergs strandängar utmed Rosenborgsgatan. Kommunen är ägare till all mark och har därför stor rådighet till vilka projekt mark tilldelas. Dessutom gäller alltid PBL 8 kap 1 § att byggnader ska ha en god form-, färg- och materialverkan som prövas i bygglovgivningen.

Yttranden från sakägare och boende/hyresgäster i dessa fastigheter

Sommarro Golf AB

Sommarro Golf AB (556347-5515), som sedan 15 år bedriver golfverksamhet i direkt anslutning till den tänkta detaljplanen, vill att kommunen beaktar att skapa ett tänkt område för golfverksamheten som dels har en naturlig avskiljning till bostäder samt att den lokal som Golfbolaget skall uppföra är starkt sammankopplad med golfbanan.

I planförslaget är detta inte tillräckligt tillgodosett och kan skapa problem mellan boende och golfverksamhet. Golfbolaget önskar att denna byggnad läggs mer i anslutning till golfbanorna så att det inte blir en allmänning mellan servicebyggnad/hotell och golfbana.

I planen finns dessutom ingen byggnad för utrustning såsom maskiner och annan materiel som krävs för att sköta golfbanorna vilket är nödvändigt.

Golfbolaget skulle önska en flexibilitet avseende maximal höjd på den tänkta huskropp som servicebyggnad/hotell skall bedrivas i så att lokalerna kan dimensioneras för framtiden. Detta kan då bli ett tänkt symbolmärke för att historiskt beskriva att området tidigare varit flygplats.

Om så sker skulle också detta skapa en unik möjlighet för alla Karlstadbor och turister att kunna överblicka staden och dess omgivning från en 365 graders uteterass högst upp med spektakulär utsikt liknande ett flygledartorn.

Det är viktigt att det i detaljplanen tas hänsyn till lämpliga säkerhetsavstånd till byggrätterna runt golfbanan. Kommunen bör därför utreda de säkerhetsavstånd som är lämpliga mellan golfbanan och bostäder så att det i framtiden inte uppstår problem.

Det är av avgörande betydelse för Golfbolaget och dess partners att en förlängning av det nuvarande arrendeavtalet för golfbanan upprättas (förslagsvis en tid om minst 25 år). Detta bör ske i samband med att en markanvisning tilldelas bolaget för ny servicebyggnad/hotell. Bolagets intäkter kommer från golfbanorna, därför är framtida investeringar starkt kopplade till arrendetid och således helt avgörande för en satsning från Golfbolagets sida.

Kommentar: Sedan samrådet har några möten mellan Karlstads kommun och Sommarro golf hållits. Byggrätterna närmast golfbanan i östra delen mot Rosenborgsgatan kortas av något för att öka avståndet mellan golfbanan och bebyggelsen. I övrigt bedöms inte byggrätterna innebära framtida problem mellan golfbanan och bebyggelsen.

Golfbanan tas med i detaljplanen inför granskningen. En byggrätt i två våningar planläggs för en separat golflokal. Denna placeras så att den ligger dikt an golfbanan och att golfspelare inte behöver passera en allmän mark mellan klubblokal och bana. Även en byggrätt för maskinhall medges i sydost intill befintlig pumpstation. Byggrätt för komplementbyggnader likt nuläget intill driving-rangen finns också på plankartan. Fortsatt finns möjlighet att skapa en större byggnation i kvarteret närmast golfbanan. Här kan golflokaler kombineras med tex bostäder eller hotell.

Två boende på Dalagatan Romstad

Stadsbyggnadsförvaltningen har upprättat ett förslag till detaljplan för Västra Jakobsberg. Planförslaget inkluderar bland annat: 40 stads kvarter med 3000-3500 bostäder, en grundskola, fyra förskolor, ny trafikkoppling söder om Karlstads centrum (del i den så kallade Södra Förbindelsen) och plats för snabbusslinjen Karlstadsstråket.

Kommunen försöker på alla sätt begränsa trafiken i centrum av staden. Den så kallade Södra Förbindelsen, som är ett led i denna strävan, avses utgöras av Ullebergsleden, en ny bro (Kartbergsbron), Jakobsbergsallén som slingrar sig genom hela området mellan bostäder, skolor, dagis, vårdanläggningar (vårdboende), kontor och centrumbildningar för att slutligen mynna långt söderut på Rosenborgsgatan där vidare anslutning in mot staden respektive Hammarö nås via en planerad ny Jakobsbergsbro.

Att skapa ett centrum i en helt ny stadsdel med genomfartstrafik med över 10 000 fordon per dygn verkar inte särskilt genomtänkt. Enligt underlaget kan störningar i form av buller befaras men de ska bemästras genom att placera sovrum och uteplatser på ”tyst sida” och andra konstlade åtgärder i de nya bostäderna.

Även för de befintliga bostäderna i Bellevue, Romstad, Sommarro och Marieberg visar underlaget på såväl buller- som luftkvalitetsstörningar. Hur trafiken kommer

att påverkas längre från Jakobsberg (järnvägs korsningen på Ullebergsleden, området runt Hultbergs- och Bergviksmoten vid E18 samt mot syd- och nordost) berörs inte. För att komma ifrån många problem bör den Södra Förbindelsen förläggas med en bro söder om Björkås, tvärs över området med en anslutning till Rosenlundsgatan i dess södra del. Från denna kan matningsgator till det nya bostadsområdet, snabbbuss och ”blåljusförbindelse” till sjukhuset lätt anslutas. Därmed undviker man huvuddelen av bullerstörningarna och luftföroreningarna och får en rak och snabb genomfart mot Hammarö/östra Karlstad.

Kommentar: *Strategiska beslut avseende en ny trafikkoppling över västra älvgrönan finns i kommunens trafikplan (2014-01-13). Den s.k. Södra Förbindelsen sammanbinder Hammaröleden med Rosenborgsgatan och vidare till Ullebergsleden. Att ansluta Södra Förbindelsen mot Skoghallsvägen söder om Björkås är inte möjligt då det för området söder om Björkås pågår naturreservatsbildning. Ett sådant alternativ skulle också ge en längre vägsträckning.*

I trafikplanen framgår att utformningen av gatan genom Jakobsberg är av stor betydelse och att gatan ska bli en del av huvudvägnätet men få karaktären av stadsgata. Trafiken måste hastighetsmässigt anpassas till boendemiljön. Denna inriktning föreslås också planprogrammet för Jakobsberg som ligger till grund för detaljplanen. Sedan samrådet har också Jakobsbergsallén förprojekterats djupare. Syftet har varit att hitta en utformning som stämmer med utvecklingen av stadsdelen och dess framtida boende- och stadsmiljö och samtidigt bidra till ett av de övergripande syftena med Södra Förbindelsen som ska möjliggöra genomgående trafik genom stadsdelen. Förprojektering, d v s tänkt utformning av gatan, framgår av illustrationsplanen. Här framgår hur övergångsställen, busshållplatser liksom vänstersvängfält (för att inte hindra genomgående trafik) planeras för att uppnå gatans båda syften.

Detaljplanen har utformats med stadskvarterkvarter mot Jakobsbergsallén. Bebyggelsen kan och ska göras sluten mot gatan. På så sätt skapas skyddade gårdar. Förskolor och skolor har placerats i anslutning mot natur, längst ut i planområdet och så långt från Jakobsbergsallén som det är möjligt.

Områdets är långsträckt och inte tillräckligt brett för att kunna möjliggöra parallella system för trafik. En lösning med blandad trafik på Jakobsbergsallén föreslås som den mest lämpliga lösningen för att tillgodose trafikens behov, behovet av mark för bostads- och stadsutveckling liksom för att bevara de naturvärden som omger Jakobsberg.

Ideella föreningen Björkås Väl o Ve

Synpunkter avseende gång och cykelbro mellan V:a Jakobsberg och Björkås, samt inloppet till hamnbassängen på V:a Jakobsberg i detaljplanen för V:a Jakobsberg.

Det lilla strandområdet, där Björkåsvägen slutar vid älven, med en liten sandstrand, har varit en naturlig mötesplats för Björkåsborna sedan flottningen upphörde i slutet på -80-talet. Här har man badat, fiskat, grillat, haft gemensamma fester, loppis osv. Då stranden är den enda på västra sidan älven söder om teaterstranden har den med åren blivit allt mer populär för barnfamiljer och äldre i närområdet, dvs. Belluve, Björkås, Kartberget och Romstad. En strand man kan gå eller cykla till. Även kallad ”Mamma Beach”.

Här går det lätt att lägga i kanoter, ”bräddor” eller en liten båt från en bil. Byggs det en bro här försvinner möjligheten till det som i detaljplan för V: Jakobsberg på

flera ställen beskrivs som något man vill skapa och värna om, ”skapa trivsamma miljöer för människor i strandkant och intill bryggor”, ”allmänhetens tillgänglighet till stränder ska bibehållas och utvecklas”, ”Kommunen ska ta till vara dessa förutsättningar för att utveckla attraktivitet och öka tillgängligheten till stränder och vattenytor”

Kopplingar mellan de olika stadsdelarna tillgodoses väl med Kartbergsbron, då avståndet upp till den från Björkås inte är mer än 5-600 meter. Från V:a Jakobsbergs centrum är det genare att gå/cykla över den planerade Kartbergsbron än via en ev. Björkåsbro om man ska väster ut mot Bergvik.

Byggs det dessutom en bro mot Knapptad finns det också en koppling söder ut.

Inloppet till hamnbassängen på Jakobsberg borde ligga i södra delen av hamnbassängen istället för norra delen för att va mindre störande för badande och fiskare vid Björkåsstranden området vid Björkås.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att möjligheten att i framtiden bygga en gång- och cykelbro bör finnas med i detaljplanen. Bron binder på ett enkelt sätt samman stadsdelar och innebär att boende i Björkås och Kartberget ges en gen koppling till skola, förskola, snabbusstråk och service som planeras på Jakobsberg. Inför granskningen har ett alternativ till broutformning med en svängd gång- och cykelbro mot Björkås har tagits fram. Detta alternativ medger att befintlig badplats bevaras. Detaljplanen har utökats så att stor frihet och flexibilitet finns för brofästet mot Björkås/Kartberget vid ett framtida genomförande av bron. Slutgiltigt val av sträckning och utformning vid landfästet görs vid en framtida projektering av bron och i samband med vattendomsansökan. I samband med detta kommer ytterligare samråd att hållas.

Hamnen och dess inlopp har bland annat placerats i föreslaget läge för att inte påverka naturvärden runt hamnen i större utsträckning än nödvändigt. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att inloppets placering kommer ha avgörande betydelse för upplevelsen av strandområdet på Björkåssidan, ca 90 meter från inloppet. Inloppet är smalt och båtar kommer att behöva hålla låg hastighet för att kunna navigera runt inloppet. Planerad gång- och cykelbro bedöms få sin högsta frihöjd i östra delen av Klarälven vilket innebär att båtar styrs bort från Björkåssidan.

Yttranden från övriga

Naturskyddsföreningen

Helhet

Detaljplaneförslaget är betydligt bättre utformat än programförslaget, även om vi fortfarande ifrågasätter planen och tycker att Jakobsberg inte ska bebyggas (hänvisar till Naturskyddsföreningens yttranden över programförslaget och Kartberget som också bifogats yttrandet).

Det är bra att kommunen har skrinlagt förslaget om stora utfyllnader av området och i stället vill ta bättre vara på områdets ängsmarker som hyser stora naturvärden. Ängsmarkerna kan dessutom tjänstgöra som buffert mot översvämningar och delvis ta hand om dagvatten från området Det är också bra att planerna på kanaler i området i stort är skrinlagda (förutom småbåtshamnen).

I stora drag uppfattar vi området som sådant som relativt välplanerat utifrån de naturliga förutsättningarna i området (med reservation för alltför stort intrång på ängsmarkerna, något som vi motsätter oss, se nedan).

Det är mycket bra att hållbarhetsfrågor fått ett genomslag vid områdets utformning.

Detaljsynpunkter

Frågor vi är tveksamma eller negativa till i planförslaget är:

1. Stora områden med högsta naturvärde i områdets nordvästra del tas i anspråk för bebyggelse. Enligt MKB:n ianspråk tas 62 % av marken med högst naturvärde för bebyggelse etc. Arter som framförallt påverkas är häckfåglar (sånglärka och ängs-
piplärka), rastande fåglar och grönavit nattviol (orkidéart som har sin största före-
komst i kommunen här).

Vi tycker att kommunen ska ta fram ett alternativt förslag där en betydligt mindre andel av ängsmarken tas i anspråk.

2. Bron från Kartberget och genomfartsgatan med trafik till och från Hammarö (Södra förbindelsen). Denna trafiklösning förtar till stor del de i övrigt bra trafiklösningarna i planen för minskad biltrafik (kollektivtrafik, mobilitetscenter, cykelbroar).

Trafikleden sägs i MKB:n (sid 28) vara nödvändig bland annat för att avlasta Karlstads centrum från genomfartstrafik. Något underlag för om detta uppnås hittar vi inte i materialet. Hela tänket med Södra förbindelsen verkar tveksamt. Nya vägar brukar innebära mer trafik och i detta fall finns risk att trafik från planområdet och Hammarö korkar igen mindre tillfartsvägar till Karlstads södra och centrala delar.

För att inte skapa onödiga transportproblem och irritation i den dagliga trafiken, bör de stora infrastrukturinvesteringarna utföras innan bebyggelsen påbörjas.

Det är lite märkligt att vägtrafikens miljöaspekt inte tas upp mer i ett klimatperspektiv när planområdet marknadsförs som en hållbar stadsdel. Klimatpåverkan av trafiklösningen bör framgå tydligt av detaljplanens planbeskrivning och MKB.

3. Småbåtshamnen och övriga bryggplatser. Av MKB:n framgår att:

- Anläggandet av småbåtshamnen kan öka risken för översvämningar i området vid höga nivåer i Klarälven.

- Området där småbåtshamnen planeras anläggas är inom ett område med mycket höga naturvärden. Den centralt placerade småbåtshamnen kan fragmentera den, ur ett naturvårdsperspektiv, värdefulla ängsmarken och utgöra en spridningsbarriär.

Vissa andra miljöaspekter är dåligt redovisade i MKB:n som småbåtshamnens påverkan på Klarälvens vattenkvalitet samt Klarälvsdeltats naturreservat. Dessa aspekter bör utredas och redovisas närmare i planbeskrivning och MKB.

Vi är tveksamma till om det över huvud taget behövs någon småbåtshamn och badvik inom området och anser att den i så fall borde omlokaliseras så att inte den värdefullaste naturmarken påverkas.

4. Dagvattenfrågor. Vi anser att det finns många frågetecken runt redovisningen av dagvattenomhändertagande inom planområdet. Man tänker sig 2- till 20 års regn vid dimensionering: räcker det? Har man inte högre krav för vällen vid sjukhuset?

I det här känsliga låglänta läget, med risk för översvämning, förstår vi inte att man först bestämmer sig för att bygga, och sedan fundera över dränering. En förutsättning för vidare utveckling av planen är fördjupning av vattenstudierna.

Andra synpunkter:

De förslag till skadebegränsande åtgärder som föreslås i MKB:n för naturmiljö (sid 70-71) och för vattenmiljö (sid 75-76) bör genomföras.

Kommentar:

1. Detaljplaneförslaget har som nämnts föregåtts av ett programförslag. Efter programförslaget genomfördes ett parallellt uppdrag med två arkitektkontor. Det förslaget som kommunen valde att gå vidare med hade bland annat hanterat

naturfrågorna på ett bättre sätt. Efter de parallella uppdragen bearbetades förslaget ytterligare, bland annat med bredare grönstråk och mindre ianspråktagen ängsmark, för att minska påverkan på naturvärdena ytterligare.

Inför granskningen av detaljplanen görs ytterligare bearbetningar. Småbåtshamnen i sydväst utgår. Brofästet, hamnen och bostäder i norr (Kartbergsbron) bearbetas för att förstärka den gröna kopplingen utmed vattnet. Småbåtshamnen centralt i planen bearbetas för att minska barriäreffekten utmed vattnet, bostäderna vid centrala hamnen dras tillbaka utanför strandskyddsområdet och hamnloppet bearbetas för att stärka de gröna kopplingarna utmed stranden. Hamnkvartret bearbetas och förskolan i söder flyttas inför granskningen så att ytterligare ängsmark med koncentrationer av nattviol kan sparas.

Efter samråd har också vallens placering studerats mer detaljerat över hela sträckan. Huvudinriktningen har varit att placera vällen på den befintliga vällen eller på den före detta gatan, så att lövbården intill älven kan bevaras men också att inte göra några stora intrång i ängsmarken österut. Plankartan ändras så att vallens läge blir mer detaljerat reglerat och mindre naturmark tas i anspråk.

Inför granskningen har en utökad artskydds- samt Natura-2000 utredning tagits fram. Utredningen innehåller förutom bedömningar och slutsatser åtgärder som ska vidtas för ängsmarken.

2. Strategiska beslut avseende en ny trafikkoppling över västra älvgrenen finns i kommunens trafikplan (2014-01-13). Den s.k. Södra Förbindelsen sammanbinder Hammaröleden med Rosenborgsgatan och vidare till Ullebergsleden.

Södra Förbindelsen är en trafikkoppling för effektiv kollektivtrafik genom centrala Karlstad men också för biltrafik med syfte att avlasta centrala Karlstad från biltrafik och medge en alternativ väg under dygnets mest trafikintensiva timmar. Södra Förbindelsen förbinder Hammaröleden och Skoghallsvägen/Ullebergsleden via en ny bro över västra älvgrenen. Södra Förbindelsen innebär också att en ny alternativ väg till centralsjukhuset skapas och att denna blir översvämningssäkrad. Bron över västra älvgrenen, Kartbergsbron, bedöms viktig för att kunna bebygga Jakobsbergsområdet som i sig är viktigt för bland annat bostadsförsörjningen i ett växande Karlstad.

3. Inför granskningen tas båthamnen i sydväst bort ur planen. Den norra hamnen bearbetats så att den gröna kopplingen utmed strandkanten förstärks. Den centrala hamnen omarbetas något så att knappt en halv hektar mark inom strandskyddat område tas i anspråk. Hamnens placering har valts utifrån var koncentrationer av nattviol varit mindre. Bebyggelsen norr om den centrala hamnen dras tillbaks utanför strandskyddat område och ges en annan form, bearbetningen innebär att större koncentrationer av nattviol kan bevaras. I planen har avvägningar gjorts mellan naturvärden liksom människors behov av platser för rekreation såsom badbryggor, vattenkontakt, möjlighet till båt-/kajakliv liksom park-/torgytor vilket bedöms viktigt för att kanalisera hur människor rör sig och använder området och för att på så sätt i större utsträckning kunna freda ängsytor mm i anslutning till området.

Inför granskning har en fördjupad dagvattenutredning, en utredning om MKN vatten, en utredning om påverkan på naturområden med anledning av ökat friluftsliv liksom en fördjupad artskydds- och natura 2000-utredning tagits fram. MKB liksom planbeskrivningen bearbetats med slutsatserna och förslagen i nämnda utredningar.

4. Efter samrådet har en fördjupad dagvattenutredning tagits fram. Utredningen beskriver hur dagvatten föreslås hanteras, hur området höjdsätts, hur trafikdagvatten renas, kapacitet avseende pumpstationer samt hur skyfall kan och ska hanteras. Utredningen innehåller också flödesberäkningar för ovanstående. MKB och planbeskrivning förtydligas avseende den fördjupade dagvattenutredningen.

Värmlands museum

Värmlands Museum har i tidigare yttrande i samrådsskedet gällande detaljplan för Östra Jakobsberg beskrivit förhållandena och möjligheten gällande medeltida boplatser i området (VM dnr 17.205.111). Vi menar att förhållande som beskrevs där även gäller för det nu aktuella planområdet Västra Jakobsberg och att en arkeologisk utredning bör genomföras med särskilt fokus på landeriet Jakobsberg.

Vi vill också påtala risken/möjligheten att det i samband med anläggandet av broar på älvens västra sida kan finnas rester av båtangöringsplatser eller andra vattenknuta lämningar från den medeltida gården Romstad som legat på Kartberget. Gårdslämningen på Kartberget grävdes ut 2013 och visade då på en stor medeltida gårdsanläggning som haft gott om kontakter utifrån. Här fanns bland annat exempel på både sand- och kalksten som inte finns i närområdet utan som bör ha transporterats dit på vattnet. Man bör därför beakta att det kan bli aktuellt med arkeologiska utredningar för att klargöra detta.

***Kommentar:** Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att ytterligare arkeologisk utredning behöver göras inom ramen för planarbetet. Däremot ska, om lämningar framkommer vid markarbeten, fynden anmälas till Länsstyrelsen.*

Nedre Klarälvens FVOF

Allmänna synpunkter

I förslaget framgår att det skall anläggas två båthamnar samt ett antal minder bryggor. Det framgår att syftet med de minder bryggorna är bland annat att öka tillgängligheten för fiske. Det framgår även att stora delar av strandkanten skall lämnas i stort sett orörd. Båda de här sakerna är något som NKFVOF uppskattar att kommunen har med så här tidigt i detaljplanearbetet.

I detaljplanen beskrivs en hel del av de höga naturvärden som finns på land men den nämns förhållandevis lite om de naturvärden som finns i älven och strandkanten. Trots att planområdet sträcker sig ut i älven, samt att det i enligt planen skall anläggas båthamnar och ett antal broar och bryggor. Detta är ju byggnationer som i högsta grad kan påverka naturvärden i älven. Både under själva byggtiden men också när de olika byggnationerna är i drift.

I planen står att man anser att Natura 2000 området inte påverkas. Dock finns andra undersökningar som hävdar att byggnationer och andra arbeten som sker i nära anslutning till Natura 2000 eller andra skyddade områden kan påverka det skyddade området. I det här fallet är det unika Klarälvsdeltat som kan påverkas av eventuella byggnationer av broar och båthamnar.

Kommunen vill öka antalet båtplatser eftersom det är stor efterfrågan. Men placandet av de här båthamnarna kommer att öka båttrafiken i Klarälvsdeltat vilket säkerligen skulle påverka Natura 2000 området negativt.

Fågel och djurliv både ovan och under vatten utan kommer att påverkas vid ökad båttrafik i området.

Detaljsynpunkter

NKFVOF anser att Karlstad kommun i det fortsatta arbetet med detaljplanen bör:

- Göra en bättre analys av vilka arter som kan finnas i vattnet främst där det skall ske byggnationer av broar och bryggor. Men även på platser där det inte skall ske någon verksamhet i eller i direkt anslutning till vattnet. Detta för att undvika likande åtgärder som man måste göra vid eventuell byggnation av GC-bron Råtorp – Färjestad där man måste flytta ett musselsamhälle under byggtiden. Det är också så att flera av strandkanterna är lämpliga reproduktionsområden för ett antal fiskarter eller sländor och liknande som utgör föda för t.ex. fisk.

- Planera för minst en sjösättningsramp i anslutning till de planerade båtplatserna. Samt även utökande parkeringsmöjligheter i anslutning till de här sjösättningsramperna. Det innebär en ökad tillgänglighet till de som inte har/får permanenta båtplatser. De har då istället möjlighet att sjösätta och ta upp båten. Bristen på sjösättningsramper inom kommunen är idag lika stor som fasta båtplatser.

Sammanfattning

Nedre Klarälvens FVOF anser att det är positivt att kommunen vill öka tillgängligheten bland annat för fiske i det planerade området. Samt att man vill bevara ganska mycket av vegetationen längst stranden där fisk och andra vattenlevande djur kan finna föda eller reproducera sig. NKFVOF kan också vara behjälpliga när det gäller den slutliga placeringen och utformningen av bryggor.

Kommentar: *Inom planarbetet har ett antal naturutredningar tagits fram med hjälp av anlitate miljökonstuler. Inga naturvärden i vatten har bedömts påverkas på något betydande sätt. Angående Natura 2000 har inför granskningen en specifik Artskydds- och Natura 2000-utredning (Calluna 2020-09-03) tagits fram för planförslaget som kompletterar de tidigare Natura 2000-bedömningarna. Sammanfattningsvis bedömer utredningen att ett utökat besöksstryck, tex från båtar eller byggnationer, som planen medger får obetydlig till liten konsekvens för Klarälvsdeltats utpekade naturtyper och arter.*

Inför granskning har också en utredning om vattenkvalitet och påverkan på denna tagits fram.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att föreslagna båtplatslägen inom Jakobsberg är lämpliga för sjösättningsramp. Denna aktivitet bör ske på större småbåtshamnar. Sjösättning av mindre båtar och kanoter/kajaker är däremot lämpligt att anlägga på båda båtplatslägena på Jakobsberg.

Brygglägen för bland annat fiske och annan rekreation finns på plankartan. Områdena för detta har utifrån landskapsbild, lokala förutsättningar och vegetation studerats något djupare inför granskning. Det finns dock flexibilitet inom dessa ytor för att hitta en god placering mer exakt då FVOF med fördel är behjälpliga.

Boende Björkås

Som boende i området Björkås, vill jag lämna synpunkt på att det ser ut som att en bro för gång och cykel är planerad att gå över från Sommaro till Björkås. Detta skulle avsevärt förstöra den genuina miljön på Björkås.

Det är ett område som har en gemenskap och som är en idyll i Karlstad. Bron kommer att förstöra badplatsen som finns och som vi på Björkås tillsammans skapat. Det är av tradition plats för båtar vid denna plats också, allt sedan flottningsbåtarna fanns vid bryggan och länsorna vid Björkås. Att förstöra miljön för alla barnfamiljer som nyttjar den mysiga badplatsen vore mycket illa.

Jag har växt upp på Björkås, och återvänt som vuxen och känner starkt för den speciella miljön.

Kommentar: *Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att möjligheten att i framtiden bygga en gång- och cykelbro bör finnas med i detaljplanen. Bron binder på ett enkelt sätt samman stadsdelar och innebär att boende i Björkås och Kartberget ges en gen koppling till skola, förskola, snabbusstråk och service som planeras på Jakobsberg. Inför granskningen har ett alternativ till brotformning med en svängd gång- och cykelbro mot Björkås tagits fram. Detta alternativ medger att befintlig badplats bevaras. Detaljplanen har utökats så att stor frihet och flexibilitet finns för brofästet mot Björkås/Kartberget vid ett framtida genomförande av bron. Slutgiltigt val av sträckning och utformning vid landfästet görs vid en framtida*

projektering av bron och i samband med vattendomsansökan. I samband med detta kommer ytterligare samråd att hållas.

Boende Björkås

Jag tycker inte att en gång- och cykelbro ska byggas i Björkåsvägens förlängning. Jag anser att det inte behövs en bro där. I vart fall bör den flyttas upp- eller nedströms.

En bro kommer att byggas vid den södra delen av Romstad, omkring 700 meter norr om den planerade cykelbron vid Björkås. En annan bro planeras omkring 700 meter söderut. Det behövs inte tre broar över älven inom så kort avstånd.

Det finns för närvarande bara en plats på västra sidan av älven söder om operan där det är lämpligt att bada och lägga i kajaker från stranden. Denna badplats ligger i Björkåsvägens förlängning. Kommunen har satt en soptunna vid badplatsen. Räddningstjänsten underhåller räddningsutrustningen vid badplatsen. Badplatsen är värdefull och en bro bör därför inte byggas där.

Bron bör i vart fall flyttas en bit upp- eller nedströms.

Kommentar: *Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att möjligheten att i framtiden bygga en gång- och cykelbro bör finnas med i detaljplanen. Bron binder på ett enkelt sätt samman stadsdelar och innebär att boende i Björkås och Kartberget ges en gen koppling till skola, förskola, snabbusstråk och service som planeras på Jakobsberg. Inför granskningen har ett alternativ till broutformning med en svängd gång- och cykelbro mot Björkås tagits fram. Detta alternativ medger att befintlig badplats bevaras. Detaljplanen har utökats så att stor frihet och flexibilitet finns för brofästet mot Björkås/Kartberget vid ett framtida genomförande av bron. Slutgiltigt val av sträckning och utformning vid landfästet görs vid en framtida projektering av bron och i samband med vattendomsansökan. I samband med detta kommer ytterligare samråd att hållas.*

Okänd adress

Tidigare har vi hört att det kan bli en bro endast för buss, ambulans och cykel, samt för biltrafik vid behov (tex om annan anslutning till Hö har begränsad framkomlighet). Det tycker vi är ett utmärkt förslag!

Parkeringsplatser för sjukhuspersonal kan anläggas vid Ulleberg för busstransport över till sjukhuset, morgon och em till exempel.

Vi har också hört att det planeras en särskild cykelbro i förlängningen av Björkåsvägen. Det känns mycket olyckligt eftersom det i dagsläget är en plats där många badar på sommaren.

Om det ändå byggs en bro för motorfordon, enl ovan, så är väl ändå bästa, och billigaste alternativet att ha cykelbana på den bron också. Det har vi nog tagit för givet. Hoppas dessa synpunkter kan komma till nytta i beslutsprocessen!

Kommentar: *Bron norr om Kartberget planeras för samtliga trafikslag, även personbilstrafik. Bron är en del i den framtida s.k. Södra förbindelsen som knyter samman Hammaröleden med Ullebergsleden via Rosenborgsgatan och gatan genom Jakobsberg. Gång- och cykelbanor planeras på båda sidor bron.*

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer dock att möjligheten att i framtiden även bygga en gång- och cykelbro i höjd med Björkås (ca 500-600 m söder om Kartbergsbron) bör finnas i detaljplanen. Bron binder på ett enkelt sätt samman stadsdelar och innebär att boende i Björkås och Kartberget ges en gen koppling till skola, förskola, snabbusstråk och service som planeras på Jakobsberg. Inför granskningen

har ett alternativ till broutransformning med en svängd gång- och cykelbro mot Björkås tagits fram. Detta alternativ medger att befintlig badplats bevaras. Detaljplanen har utökats så att stor frihet och flexibilitet finns för brofästet mot Björkås/Kartberget vid ett framtida genomförande av bron. Slutgiltigt val av sträckning och utformning vid landfästet görs vid en framtida projektering av bron och i samband med vattendomsansökan. I samband med detta kommer ytterligare samråd att hållas.

Boende Sommarro

Jag tycker era planer på utbyggnad av Jakobsberg vid gamla flygfältet är väldigt spännande och förstår att det är ett attraktivt område att bygga ut på. Det som inte får glömmas bort i byggandet av denna moderna stadsdel är att det ligger en äldre och vacker stadsdel bredvid som även den bör bevaras och vårdas för att behålla sin charm. Sommarro är ett mycket fint område med hus byggda inom olika tidsepoker. Det ligger fint vid Klarälven och Jakobsbergsskogen. Det är många barnfamiljer som bor där med barn som går på närliggande förskolor och skolor.

Att fortsätta sommarrovägen in i det nya Jakobsberg med planerade 3500 bostäder kommer innebära en enormt ökad biltrafik genom Sommarro. Detta kommer ge en mycket negativ inverkan på området och göra det mer osäkert för våra barn som går och cyklar i området. När den nya bron mellan Sommarro/Jakobsberg och Kartberget finns på plats bidrar det ytterligare med ökad trafik längs både Älvgatan och Sommarrovägen. Detta kommer göra gamla fina Sommarro till ett genomfartsområde.

Bevara Sommarro och planera istället för att leda all trafik från det nya området ut till Rosenborgsgatan. Gör enbart en cykel och gångväg som förbindelse mellan Sommarro/södra Sommarro till Jakobsberg. Gör ingen bilväg från bron till Älvgatan. Låt sommarrobussen stanna och vända vid Sommarro. Bussen som nu går till Jakobsberg är betydligt bättre att förlänga in i det nya området.

Glöm inte bevara Sommarro i alla dessa planer på en stor modern ny stadsdel. Bidra inte till ökad bil och busstrafik genom en äldre stadsdel, vilket både ger mer avgaser i alla trädgårdar, blir en fara för alla barn och förstör charmen med ett gammalt uppbyggt område.

Kommentar: Personbilstrafik från Jakobsberg kommer inte tillåtas in på Sommarrovägen. Södra Sommarro planerades så att detta omöjliggjordes. Busstrafik liksom ambulansstrafik föreslås dock kunna fortsätta på Sommarrovägen till/från Jakobsberg. Jakobsberg knyts till övriga staden via Rosenborgsgatan, Jakobsbergsbron och en ny bro vid Kartberget för personbilstrafik. Älvgatan respektive Sommarrovägen slutar i södra Sommarro för personbilstrafik.

Boende Sommarro

Jag har i omgångar haft problem med tung busstrafik och vibrationer i mitt hus på fastigheten Lövköjan 10, jag vill inte att det i framtiden blir genomfart via Sommarrovägen till den nya stadsdelen Jakobsberg väst på grund av störande ljud och vibrationer. Jag anser att det kan gå bussar via Rosenborgsgatan till den nya stadsdelen och de som vill åka från Sommarro kan ta en kort promenad till busshållplatsen på Sommarrovägen. Med stort hopp om förståelse för oro om problem med bullerstörningar samt vibrationer vilket har förekommit flera gånger tidigare vilket ni kan se i flera olika äldre ärenden. Tack på förhand, Lövköjan 10

Kommentar: Den befintliga busslinjen på Sommarro föreslås finnas kvar i framtiden. Den nu aktuella detaljplanen för Jakobsberg medger att denna busslinje förlängs in i Jakobsberg och istället vänder där. Den dominerande och

kapacitetsstarka busstrafiken till Jakobsberg föreslås dock förläggas till Jakobsbergsallén genom Jakobsbergsområdet och vidare till Rosenborgsgatan. Denna busslinje är del i snabbustråket som planeras i Karlstad.

Boende Sommarro

Har i ett antal år varit registrerad i Karlstads tomtkö, men tomter som då och då fördelas har för min del varit mindre attraktiva då jag föredrar ett centralt boende. Därav riktar sig i huvudsak synpunkterna nedan till småhus/villor/radhus bebyggelsen.

Markanvisning

Del av tomter till villor borde anvisas till Karlstads tomtkö. Fördelning av tomter etc. blev av intet vid Norra Sommarro etappen då markanvisningen gick till en byggherre. Erbjudande av tomter till privata och ett attraktivt område skulle vara positivt för Karlstad, och säkert också arkitekturmässigt då villor av byggherrar som erbjuds är ofta av mindre modernt snitt (dålig arkitektur enligt min åsikt). Man strävar efter ett attraktivare Karlstad där en bra arkitektur (vad nu det är) skulle kunna bidra men till stora delar saknas, vilket vi får hoppas kan ändras till del med detta område.

Peab verkar ha en stor del av markanvisningen, men förhoppning att det kommer bli en del privata ”byggherrar” bland alla kommersiella företag (andra byggherrar). Om nu byggherre så finns bostadsområdet Rosmarinen (Helsingborg) som ett (bra) exempel på ett prisat projekt.

Placering av villor enligt detaljplan

Exaktheten i illustrationsplan inför samråd i detaljplanen gällande placeringen av villor vet jag inte men utgår från det för mina synpunkter. Allmänt torde råda att villatomter (med villor) inte vill ha våningshus eller fastigheter typ hyreshus/bostadsrätter som grannar vilket verkar vara fallet enligt illustrationsplan. Placering vid större gata eller bussgata kan för flertalet vara negativt. Är det idé att skapa ett eller flera villakvarter något för byggherre och något för tomtkön vilka skulle enligt ovanstående synpunkter t.ex. placeras i södra änden av illustrationsplanen (där idrottsplats och förskola finns).

Buller väg Rosenborgsgatan

Hur är det med transporter, bygg i första hand, ser ett problem med både trafik och buller under byggtid. Först till etapp 2 kommer (är det västra Jakobsberg kanske och etapp 1 östra Jakobsberg?) trafiken kunna ledas via ny bro/broar, enligt detaljplanen. Redan idag känns vibrationer i huset (Rosenborgsgatan 21) rejält när buss- trafik passerar vägghinder (förmodligen vid tillfällena man kör lite för snabbt) vid korsning Mariebergsskolan. Bilköer längs Rosenborgsgatan jämte sjukhuset och Älvgatan är idag redan betydande vid vissa tider. I och för sig är verkar detta vara ett signifikativt problem för Karlstad och dess infrastruktur (vägnät i centrala delar).

Man kan tycka att ny Jakobsbergbro skulle färdigställas innan byggstart där del av byggtrafik skulle kunna passera via Hammaröleden.

Kommentar: *Småhustomter på Jakobsberg kommer att förmedlas till tomtkön. Illustrationsplanen är inte helt exakt utan kvarter där tex radhus och mindre flerfamiljshus planeras kan nyttjas som småhustomter. PEAB kommer markanvisas delar av området men huvuddelen av området kommer att anvisas till andra byggherrar. Kommunen arbetar för en bredd av byggherrar, stora liksom mindre byggherrar liksom s.k. byggemenskaper bör kunna rymmas i ett så stort område som*

Jakobsberg. Markanvisningar kommer att göras av teknik- och fastighetsnämnden när färdig detaljplan finns.

Planering och projektering av Kartbergsbron pågår. Bron bedöms viktig för att kunna bebygga den nu aktuella detaljplanen, Jakobsberg etapp 2. Bron, liksom Jakobsbergsallén och en ny Jakobsbergsbro är del i den s.k. Södra Förbindelsen som ger Karlstad ett robustare trafiksystem med fler alternativa vägar i staden.

Boende Sommarro

Jag bor i korsningen Rosenborgsallén/Sommarovägen och har tittat en del på detaljplanerna för det nya Jakobsbergsområdet.

Kul att det byggs där! Ser ut att bli riktigt trevligt.

Det jag funderar på är hur man resonerat kring den trafikpåverkan på Rosenborgsallén som den nya bron kommer ha?

Idag används Sommarrovägen->Rosenborgsallén som genomfartsled för väldigt många (de flesta?) sjukhusanställda som kommer från Jakobsbergsbron samt Hammaröleden. Från Hammaröleden blir snabbaste vägen via Marieberg->Rosenborgsallén->Parkeringarna och från Jakobsbergsbron->Rosenborgsallén->Sjukhusparkeringarna,

Framförallt för de som kommer över Jakobsbergsbron är det smidigare att svänga ner Rosenborgsallén än att fortsätta rakt och "köra runt" allt.

Jag cyklar den sträckan varje morgon till jobbet, min fru jobbar på sjukhuset och vi har vänner/kollegor som pendlar in med bil så jag tror mig ha hyfsat på fötterna i påståendet (även om referensgruppen är relativt liten :-)

Om de nu skulle byggas en ny bro som kopplar ihop skoghällsvägen med Rosenborgsgatan tänker jag mig att samtliga (de flesta?) sjukhusanställda kommer köra sommarrovägen->Rosenborgsallén för att nå parkeringarna längs älven på sjukhuset? Istället för idag när de kommer via korsningen Karl IX och in på Älvgatan

Idag börjar trafiken tidigt på morgonen för de som skall till sina tidigare skift och det är alldeles för mycket trafik in till Sommarro fram till ca 08.00, något som såklart är olyckligt i ett villaområde och med många barn som cyklar/går till sina skolor från Sommarro.

Kommentar: *Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att fortsatt kommer en stor del anställda använda Älvgatan hela vägen norrifrån om man kommer från Karl IX:s gata, och fortsatt kommer de som kommer söderifrån på Rosenborgsgatan liksom österifrån på Hööksgatan att använda Rosenborgsallén för att nå framförallt den södra parkeringen vid älven (vid akutintaget). Denna trafik skulle kunna bli något större om de anställda som kommer västerifrån väljer den nya bron, men det blir inte alla då Karl IX:s gata fortsatt kommer vara viktigaste avfarten från E18. Troligtvis når också de flesta den norra parkeringen fortsatt via Älvgatan då avståndet är kortare dit.*

Bedömningen ovan bygger på att sjukhusområdet planeras och används ungefär som idag. Frågan beror mycket på hur Region Värmland utvecklar sjukhuset och hur de placerar verksamheter liksom parkeringsplatser.

Boende Sommarro

Som boende på Sommarro så skulle jag väldigt enkelt dra igång en djupare diskussion hur vida jag anser att stora dieselbussar ska åka omkring på smågator i

50km i timmen och där grannar kontinuerligt klagat på dessa bussar i decennier. Då husen skakar och sprickor uppstår i fasader och utomhustrappor, där barn vid flertalet tillfällen varit nära att bli överkörda och där nära grannar till slut fått nog och flyttat, på grund av bussarnas framfart, oväsen och nedsmutsning i form av avgaser, damm och sandmoln!!

Jag bor på Sommarrovägen 1 sedan ett år tillbaks och är på riktigt förbannad på både Karlstad kommun och Karlstadbus på grund av ovanstående. Jag kan verkligen inte i min vildaste fantasi förstå varför man vill förlänga Sommarrovägen in till Jakobsberg Väst för att slussa ut folk genom redan alldeles för små gator för bussar till att börja med.

Hade Karlstad kommun någon gång tänkt till så hade som reparerat och rustat upp Älvgatan, där bussarna FAKTISKT ska gå, och låtit dom gå den vägen hela vägen i fortsättningen. Men istället för att hantera detta så väljer man att köra sönder Sommarrovägen istället, fram och tillbaks.

Att ansvarig för det kommande bygget, Jakobsberg Väst, nu väljer att utöka Sommarrovägen för att kunna slussa ut flera tusen människor genom våra smågator är bara vansinne, genom småkvarter och instabila gator, kulturmärkta hus som börjat gå sönder på grund av detta samt att hela Sommarro förvandlas till en Autobaan för bussar.

SPÄRRA AV SOMMARROVÄGEN OCH GÖR EN ÅTERVÄNDSGRÄND VID DESS BÖRJAN OCH DRA BUSSTRAFFIKEN ROSENBORGGATAN - NYA BRON TILL BELLEVUE!!!!!!!!!! OCH MÅSTE NI PROMPT DRA BUSSARNA FRÅN SOMMARRO SÅ SE FÖR HELVETE TILL ATT RUSTA UPP ÄLVGATAN SÅ BUSSARNA KAN GÅ DEN VÄGEN,,,, INTE GENOM SOMMARROVÄGEN!!!!!!!!!!!!

***Kommentar:** Den befintliga busslinjen på Sommarro föreslås finnas kvar i framtiden. Den nu aktuella detaljplanen för Jakobsberg medger att denna busslinje förlängs in i Jakobsberg och istället vänder där. Den dominerande och kapacitetsstarka busstrafiken till Jakobsberg föreslås dock inte förläggas till Sommarrovägen utan ska använda Jakobsbergsallén genom Jakobsbergsområdet och vidare till Rosenborgsgatan. Denna busslinje är del i snabbstråket som planeras i Karlstad. Busslinjen på Sommarro bedöms viktig för det befintliga bostadsområdet. Älvgatan har stabilitetsproblem varför bussarna inte trafikerar Älvgatan.*

Boende Marieberg

Vi är emot att trafik på Sjömansgatan i Viken vidare till den södra leden kommer att gå över Hööksgatan. Detta blir resultatet av den planerade avsmalningen av Hamngatan. Man flyttar alltså trafikintensiteten från centrum till bostadsområdet Marieberg, Kvarnberget och Sommarro. Detta innebär att flera bostäder med boende kommer att drabbas. Hööksgatan är nu satt till 40 km/h och är redan starkt trafikerad med bla bussar och övrig tung trafik.

Den tunga trafiken hänvisas till Hööksgatan då transport via Älvgatan, Rosenborgsgatan är begränsad i höjd under järnvägsbanan.

Byggtrafiken inklusive markberedning i den 10-årsplanerade planen för västra Jakobsberg ska inte gå över Hööksgatan med hänsyn till den redan nu stora trafikmängden där även skolbarn till och från Mariebergsskolan och Kvarnbergsskolan bör säkert ta sig fram.

I detaljplanen bör det tydligare framgå hur den nya södra förbindelsen påverkar trafik utanför planområdet då en stor del av trafikmängden kan antas härröra från genomgående trafik. Denna bör även inberäkna tung trafik och varutransporter/service-transporter.

Bostadstypologi. I detaljplanen saknas bild med beskrivande text gällande bebyggelseaccent 7-8 våningar. Kommer detta att framgå i kommande detaljerat kvalitetsprogram för gestaltning av bebyggelsekaraktärer?

Mobilitet. ”Som ett led i hållbarhetsarbetet för Jakobsberg ska resor och mobilitet utredas vidare parallellt med det fortsatta planarbetet.” Hur kommer detta att redovisas i planerna?

Tidsplan (årssättning) för de olika åtgärder som ska till inför byggandet av västra Jakobsbergsaknas (etappindelning). Tidsplan (omfattning) för invallning och brobyggande ska/bör också göras.

Trafikbuller. Uppgift om bullerdämpande åtgärder saknas. Kan exempelvis bullerplank, träd/buskar sättas upp/ut utmed de starkt trafikerade lederna i och utanför planområdet? Detta påverkar ju även luftkvaliteten.

Under byggskedet. Hur kommer arbetsbaracker och arbetsmaskiner att placeras under uppbyggande mm? Uppgift saknas.

Kommer laddstolpar för bilar/bussar att sättas upp?

Som boende i marknivå längs med Hööksgatan kan vi inte hålla med om att endast trafikmängden kommer att öka i mindre grad och att ljudnivån med den nya trafikmängden blir 1-2 dBA högre än tidigare och att detta kommer knappt att upplevas hörselmässigt. I dagens läge hörs varje passerande bil med flera trafikslag. Se vidare i tidigare notering ang trafikslag som inte kan passera under järnvägen vid Älvgatan/Rosenborgsgatan och som därför måste köra på Hööksgatan. Vad står det i kommunens trafikplan om detta?

Buller. Enligt MKB s. 91 14.3. så omfattas planen av miljökvalitetsnormerna för buller och därmed ska bullerkartläggning och åtgärdsprogram tas fram för att undvika att skadliga effekter på människors hälsa uppstår av omgivningsbullret längs genomfartsleden. Vilka åtgärder kommer att noteras/göras för Hööksgatan i detta åtgärdsprogram?

***Kommentar:** Den nu aktuella detaljplanen reglerar inte trafikombyggnad på tex Hamngatan. Däremot använder Karlstads kommun i de trafikmodeller som tas fram för att bedöma framtida trafikmängder, prognoser, de kända och planerade åtgärder som kan förutses till år 2040. Inför granskningen av detaljplanen har ett Trafik-PM tagits fram för att bedöma och beskriva förändringarna avseende trafik på ett mer samlat sätt.*

Karlstads kommun arbetar för att få tillstånd en ny bro mellan Ullebergsleden och Jakobsberg. När den är på plats kan byggtrafik ta den vägen. Karlstads kommun arbetar också tillsammans med Trafikverket och Hammarö kommun för en ny Jakobsbergsbro som även den skulle kunna hantera byggtrafik

Planbeskrivningen kompletteras med exempel på bebyggelseaccenter. Gestaltningssprogrammet kommer att finnas färdigt inför antagandet av detaljplanen.

Mobilitetsplanen har använts under processen med att placera olika funktioner inom planområdet. Likaså har planen och dess process lett till att gemensamma parkeringslösningar föreslås. Mobilitetsplanen innehåller också genomförandefrågor som kommer att användas vid markanvisningar och genomförandet av de olika kvarteren.

Detaljplanen reglerar inte tidsplanen för utbyggnaden. Detaljplaneverktyget kan inte reglera detta.

Bullerutredningen innehåller konsekvensbedömningar avseende ljudmiljöerna inom och delvis utanför planområdet. Bullerdämpande åtgärder regleras inte av detaljplanen utan är väghållarens ansvar.

Detaljplanen kan inte reglera uppställning av tex baracker under byggtid. Det regleras i avtal i samband med utbyggnad. Kommunen är markägare och kommer att ha rådighet över tex placering av baracker och arbetsområden.

Detaljplanen kan inte reglera placering av tex laddstolpar för bilar/bussar. Med en utvecklad fordonsflotta kommer detta sannolikt bli aktuellt.

Hööksgtan prognostiseras få högre trafikmängder 2040 med anledning av Karlstads utveckling och utbyggnad. Bullerberäkningar för detta scenario har genomförts och redovisats i planerna för Jakobsberg. Utredningen har beräknat fasadvärden som ekvivalenta nivåer.

För bebyggelsen närmast utmed Jakobsbergsallén och Rosenborgsgatan inom planområdet ska lägenheterna utföras genomgående och en skyddad gård ska skapas. Beräknade förändringar på Rosenborgsgatan och Hööksgatan har inte föranlett att åtgärder ska göras. Åtgärder regleras inte med detaljplanen utan ligger på väghållarens ansvar.

Anonymt yttrande

Tillåt endast flerfamiljshus på Jakobsberg! Det finns absolut ingen anledning att tillåta villa- och radhusbebyggelse inom det nya området Jakobsberg. Se istället till att så många som möjligt kan få möjlighet att bosätta sig inom detta nya område! Hammarby sjöstad ca 11 000 bostäder och det är ändå ett område med mindre areal än Jakobsberg. Det senare skulle med fördel kunna bestå av ca 5-6000 bostäder om man, enligt ovan, satsar på flerfamiljshus istället för dessa ytkrävande villor och radhussom föreslagits. Väganslutningarna är ej byggda ännu och de kan enkelt dimensioneras så att de blir anpassade till ett ökat antal boende inom området. Tänk vilket lyft det skulle vara med en citynära stadsdel som har 12-13000 invånare! Det blir ju nästan som ännu ett Hammarö här i södra delen av stan!

Kommentar: *Våningsantal och volym bearbetas något inför granskningen. Fokus har legat på att skapa trivsamt stadsbild men också en täthet som genererar stadsliv, underlag för service och en blandad bebyggelse som kan locka många olika människor och bostadstyper som kan fungera i livets alla skeden. Högre byggnader har planerats i lägen där det kan vara motiverat med accenter, för att markera fonder eller riktningsförändringar i stadsstrukturen. Stadiga stadskvarter föreslås mot Jakobsbergsallén och Rosenborgsgatan medan en lägre skala planeras längre ut mot naturområdena.*

Anonymt yttrande

Lägg på en våning på samtliga hus. Ni kommer inte ångra er.

Kommentar: *Våningsantal och volym bearbetas något inför granskningen. Fokus har legat på att skapa trivsamt stadsbild men också en täthet som genererar stadsliv, underlag för service och en blandad bebyggelse som kan locka många olika människor och bostadstyper som kan fungera i livets alla skeden.*

Okänd adress

Fint! Allting ser bra ut!

Däremot anser jag att vägar och område borde namnges utifrån dess historiska kontext. Namnet Jakobsberg förknippar de flesta med Stockholm eller andra delar i landet med samma namn. Varför inte låta ett flygtema få inspirera namn på allt från gator, skolor till området i stort? Det är kul med variation i namnsammanhang! Det hjälper folk att hålla isär på stadsdelar.

Det andra jag tänker på är butiker. Redan idag har butiker svårt att överleva i centrumkärnan, varför vill man då bygga fler i ytterområden? Samma sak gäller med teater och bibliotek. Varför inte satsa rejält på de som redan finns istället för att bygga nya halvdana som kommer att stå halvtomma i bostadsområden som är relativt avbefolkade under dagtid?

***Kommentar:** Namngivning av både område och gator, kvarter, torg, skolor mm hanteras i senare skede. Ett stort antal nya namn kommer att behövas, området har en intressant historia med ett flertal namn som skulle kunna användas.*

Boende Norrstrand

Jag tycker att förslaget är bra och att det borde byggas med en gång!

***Kommentar:** Noteras.*

Boende Viken

Jag har nu stått i er tomtkö i 20 år. Jag hoppas verkligen att ni kommer släppa tomter till detta projekt. Kan inte se i planeringen vart dessa skulle ligga eller hur många det blir, men det vore kanon om man äntligen fick bygga sig ett hus.

***Kommentar:** Småhustomter på Jakobsberg kommer att förmedlas till tomtkön. Illustrationsplanen är inte helt exakt utan kvarter där tex radhus och mindre flerfamiljshus planeras kan nyttjas som småhustomter.*

Boende Viken

Se till att bygg i Trä (eller ställ krav på miljöbelastning kopplat till byggprocess och material inklusive co2 utsläpp/sänkor.

Viktigt att bygga klimatsmart. Mer än hälften av byggnadens belastning kommer från byggprocess och material. Ställ krav på byggnation i trä. Om man vill vara materialneutral, ställ krav på utsläpp av CO2 från materialen.

Karlstad har hamnat långt efter andra städer när det gäller byggande i klimatsmarta material. Typen av byggnation i det planerade området passar perfekt för träbyggande.

Det vore på gränsen till ironiskt att tillåta bygge i betong som är en av de största globala källorna till CO2 och samtidigt valla in. I en bioekonomiregion....

***Kommentar:** Byggnadsmaterial kan inte regleras i detaljplanen. Däremot är kommunen markägare på Jakobsberg och i kommande markanvisningar finns goda möjligheter att få fram högkvalitativa byggnader tex avseende miljöfrågor.*

Boende Skoghall

Det ser ju fint ut på det stora hela, men är det inte dumt att lägga de nya husen så tätt inpå en genomfartsled som rimligtvis ska hålla 70 eller 80? Och är det inte dumt med så mycket tillfarter och tvära svängar på den? Jag pratar givetvis om vägen mellan de två nya broarna, från Ullebergsleden till nya Jakobsbergsbron.

Jag trodde att en stor del av syftet med de nya broarna var att avlasta Hamngatan och Sjömansgatan, men det går ju inte om man gör även denna till en lokalgata - det måste förstås vara en genomfartsled med minst 70 som hastighet.

Jag tänker ett mjukt böljande S med en rondell vid vardera bro och en nånstans mitt på för lokaltrafiken att ansluta till den. Bygg vägen och broarna först, så att

byggtrafiken slipper åka genom centrum, och anpassa resten av planerna efter detta. För de kan ju inte åka på gamla Jakobsbergsbron och att ha all den byggtrafiken förbi Sjukhuset i flera år är givetvis inte hållbart.

Uppskattar dock verkligen idén om GC-broar över älven och upprustning av Nattviolgatan. Jag hoppas att det blir en liten bro vid inloppet till småbåtshamnen också, så att man inte måste gå/cykla runt hela.

Angående Golfbanan: Ska den kapas ner till 9-håls, eller ska den få en del av Mariebergsskogen? Eller görs den om till korthålsbana? För ritningarna verkar sno åtminstone en tredjedel av banan?

Kommentar: *Strategiska beslut avseende en ny trafikkoppling över västra älvgrönan finns i kommunens trafikplan (2014-01-13). Den s.k. Södra Förbindelsen sammanbinder Hammaröleden med Rosenborgsgatan och vidare till Ullebergsleden. I trafikplanen framgår att utformningen av gatan genom Jakobsberg är av stor betydelse och att gatan ska bli en del av huvudvägnätet men få karaktären av stadsgata. Trafiken måste hastighetsmässigt anpassas till boendemiljön. Denna inriktning föreslås också planprogrammet för Jakobsberg som ligger till grund för detaljplanen.*

Sedan samrådet har Jakobsbergsallén genom Jakobsberg förprojekterats djupare. Syftet har varit att hitta en utformning som stämmer med utvecklingen av stadsdelen och dess framtida boende- och stadsmiljö och samtidigt bidra till ett av de övergripande syftena med Södra Förbindelsen som ska möjliggöra genomgående trafik genom stadsdelen. Förprojektering, dvs tänkt utformning av gatan, framgår av illustrationsplanen. Här framgår hur övergångsställen, busshållplatser liksom vänstersvängfält (för att inte hindra genomgående trafik) planeras för att uppnå gatans båda syften.

Områdets är långsträckt och inte tillräckligt brett för att kunna möjliggöra parallella system för trafik. En lösning med blandad trafik på Jakobsbergsallén föreslås som den mest lämpliga lösningen för att tillgodose trafikens behov, behovet av mark för bostads- och stadsutveckling liksom för att bevara de naturvärden som omger Jakobsberg.

Inför granskning har också ett Trafik-PM tagits fram. I utredningen har utformningen av Jakobsbergsallén utformats och utvärderats så att kapacitet ska finnas för framtida trafikmängder genom Jakobsberg.

Planen tar inte mark för golfbanans full-långa golfhåll. Den mark som planens föreslår bebyggelse och stadsutveckling på är korthålsbanan, pay-and-play-banan som ligger väster om landningsbanan.

Boende Kronoparken

I dagsläget har jag nära vänner som bor på Sommarro vilka jag besöker och umgås med väldigt ofta och det är ett för mig otroligt lugnt, fint och naturnära område som alltid har legat lite avsides från stora vägar och genomgående trafik.

Vad jag har förstått så kommer Sommarrovägen att förlängas och bli en bussgata som fortsätter in i det nybyggda området vilket jag starkt ifrågasätter. Som det ser ut idag så är Sommarrovägen redan belastad av tungt gående bussar som kör fram och tillbaks var 10-15:e minut, vilket bara det känns konstigt för mig då gatorna är smala och husen ligger väldigt nära vägen. Förslaget att bussarna ska fortsätta och åka vidare in till det nybyggda området via Sommarrovägen, känns tufft mot de hus som ligger där idag. Jag har märkt både på ljudnivå och på vibrationer i huset hos mina vänner att detta redan idag är ett problem. Och kommer det bli ett så stort

område som byggs enligt detaljplanen så kommer busstrafiken bli ännu tätare. Samt att bussen säkert vänder och tar samma väg tillbaka.

Går det inte att ha mindre bussar som vänder på busstorget där dom alltid vänt, alternativt att mindre och lättare bussar åker Älvgatan, Vallgatan och sedan Sommarrovägen mot sjukhuset? Sommarrovägen borde bli en återvändsgränd där endast cykel och gående kan ta sig igenom, låta det gamla Sommarro vara bevarat och låta bussarna åka över Rosenborgsgatan istället där inte lika många berörs av tung och bullrig trafik.

Kommentar: Den befintliga busslinjen på Sommarro föreslås finnas kvar i framtiden. Den nu aktuella detaljplanen för Jakobsberg medger att denna busslinje förlängs in i Jakobsberg och istället vänder där precis som planeringen var redan i detaljplanen för Södra Sommarro. Den dominerande och kapacitetsstarka busstrafiken till Jakobsberg föreslås dock inte förläggas till Sommarrovägen utan ska använda Jakobsbergsallén genom Jakobsbergsområdet och vidare till Rosenborgsgatan. Denna busslinje är del i snabbustråket som planeras i Karlstad. Busslinjen på Sommarro bedöms viktig för det befintliga bostadsområdet. Älvgatan har stabilitetsproblem varför bussarna inte trafikerar Älvgatan.

Boende Slottsbron

Jag tycker ni ska planera för hur trafikflödet ska fungera först innan ni verkställer bygglov eller detaljplaner för ett nytt område. Det har ju visat sig på ett antal ställen, t e x Välsviken trots ombyggnad så kommer det inte att fungera smärtfritt nu heller. Älvgatan ska vi inte prata på och Karl IX det samma. (Utsläppsmässig/miljövidrigt vid 07-08 & 16-17)

Ni måste börja prioritera att hitta alternativa vägar in och ut ur stan, bla ny väg över Bellevue till Jakobsberg (+ny Jakobsbergsbro till Hammaröleden) vilket skulle underlätta flödet med två vägar till/ från Sjukhuset o Landstingshuset. Kommer även att lätta i trafiken på Packhusallén/ Sjömansgatan (som är bedrövt 16-18 dagligen)

Att göra Hamngatan mindre för att begränsa trafiken gör ju det att ingen kommer att åka in till stan för att handla, utan kommer att handla i utkanterna istället. Då kan ni bygga bostäder i hela innerstan i stället.

Planera för en "Ringväg" runt innerstan med ordentliga parkering-möjligheter som andra städer gjort så kommer detta att bli bra.

PS. Ligg på Trafikverket om avfarten till 61/62 från E18 innan det händer en allvarlig olycka där (och det är inte om utan när)

Kommentar: Planen innehåller en genomgående gata, Jakobsbergsallén, som tillsammans med den redan planerade bron vid Kartberget innebär en ny koppling mot sjukhuset möjlig att använda för de trafikanter som kommer från väster. Tillsammans med en ny Jakobsbergsbro innebär projektet också att en ny trafikkoppling söder om Karlstads centrum kan åstadkommas. Kartbergsbron och Jakobsbergsområdets koppling mot Rosenborgsgatan bedöms viktigt för både utvecklingen av planområdet liksom för att skapa en större robusthet för anslutning mot sjukhuset.

Inför granskning har också ett Trafik-PM tagits fram. I utredningen har utformningen av Jakobsbergsallén utformats och utvärderats så att kapacitet ska finnas för framtida trafikmängder genom Jakobsberg.

Frågor om Hamngatan, Karl IX:s gata, väg 61/62 kan inte hanteras i aktuell planprocess.

Boende Molkom

Bygg INTE mer i Klarälvsdeltat. Ett delta är levande och älven tar nya vägar, ibland. Det är möjligt att bygga för att styra älven, men varför streta mot naturen?

Det är redan trångt på vägarna från och till Hammarö, detta är en av de möjliga vägarna. Den går förbi sjukhuset som måste ha fria vägar.

Varför inte utveckla områden på andra ställen i kommunen. Nu har rv 63 byggts ut fram till Vallagärdet. Stor och bred väg. Eller varför inte Molkom? Vägsystem som kan byggas ut. Möjlighet att starta järnvägstrafik. Skogsmark som kan bebyggas utan att ta matproducerande jordbruksmark i anspråk. Närhet till vattentäkt på Brattforsheden som borde vara reservtäkt för Karlstad.

Kommentar: *Planområdet utpekats som utbyggnadsområde i Översiktsplan 2012. Här finns goda möjligheter att skapa mycket attraktiva boendemiljöer på mark som tagits i anspråk för och under lång tid använts som flygplats. På Jakobsberg finns möjlighet att skapa en stor mängd bostäder för ett växande Karlstad och samtidigt hålla ihop Karlstads tätort geografiskt. Området ligger centralt i Karlstad med närhet till service och rekreationsområden.*

Trafikmässigt innehåller planen en genomgående större stadsgata, Jakobsbergsallén, som tillsammans med den redan planerade bron vid Kartberget innebär en ny koppling mot sjukhuset möjlig att använda för de trafikanter som kommer från väster. Tillsammans med en ny Jakobsbergsbro innebär projektet också att en ny trafikkoppling söder om Karlstads centrum kan åstadkommas. Kartbergsbron och Jakobsbergsområdets koppling mot Rosenborgsgatan bedöms viktigt för både utvecklingen av planområdet liksom för att skapa en större robusthet för anslutning mot sjukhuset.

Karlstads kommun arbetar med planering och utveckling i hela kommunen.

Boende Alster

Överklagan gäller det tilltänkta bostadsbyggandet på gamla flygfältet i Karlstads kommun.

1. Markförhållanden är den sämsta tänkbara, det är i det närmaste bottenlöst, därtill finns det en älvfåra som är igenfylld som gick snett över området, denna älvfåra fylldes igen med undermåligt material. Detta har medfört att landningsbanan sjunkit, varför man ett antal gånger varit tvungen att höja banan med asfalt och förstärkt banan med armeringsmattor.

Om kommunen ska tillhandahålla mark för byggnation är det en skyldighet för kommunen att marken är av den beskaffenhet att det inte blir problem vilket kommer att drabba skattebetalarna i Karlstads kommun.

2. Vägsträckningen genom bostadsområdet är inte vad kommunen brukar rekommendera utan kommunen har som mål att genomfartstrafik inte ska gå genom ett bostadsområde.

Om så sker vilken hastighet är planerad på denna väg? Jag tror inte Hammarö kommun nöjer sig med 30 km/h.

3. Arbetstillfällena och framtida industriområden kommer att ligga på andra sidan av stadskärnan.

Bostäder: Edsgatan – Björby

Industri: Alster – Skattkärr

4. Vad blir kostnaden innan byggnation kan påbörjas?

Kommentar: Detaljplanen går inte att överklaga i detta skede. Än så länge finns inget antagandebeslut att överklaga. Inlämnat överklagande besvaras som inkommen synpunkt.

Geotekniska undersökningar har gjorts. Generellt erfordras påkning för sättningsfri grundläggning. Detaljplanen föreslås inga stora ändringar av marknivåerna i området såsom programmet gjorde, därmed förväntas inga stora sättningar av marknivåerna.

Strategiska beslut avseende en ny trafikkoppling över västra älvgrenen finns i kommunens trafikplan (2014-01-13). I trafikplanen framgår att utformningen av gatan genom Jakobsberg är av stor betydelse och att gatan ska bli en del av huvudvägnätet men få karaktären av stadsgata. Trafiken måste hastighetsmässigt anpassas till boendemiljön. Denna inriktning föreslås också planprogrammet för Jakobsberg som ligger till grund för detaljplanen. Områdets är långsträckt och inte tillräckligt brett för att kunna möjliggöra parallella system för trafik. En lösning med blandad trafik på Jakobsbergsallén föreslås som den mest lämpliga lösningen för att tillgodose trafikens behov, behovet av mark för bostads- och stadsutveckling liksom för att bevara de naturvärden som omger Jakobsberg

Sedan samrådet har också Jakobsbergsallén förprojekterats djupare. Syftet har varit att hitta en utformning som stämmer med utvecklingen av stadsdelen och dess framtida boende- och stadsmiljö och samtidigt bidra till ett av de övergripande syftena med Södra Förbindelsen som ska möjliggöra genomgående trafik genom stadsdelen. Förprojektering, dvs tänkt utformning av gatan, framgår av illustrationsplanen. Här framgår hur övergångsställen, busshållplatser liksom vänstersvängfält (för att inte hindra genomgående trafik) planeras för att uppnå gatans båda syften.

Bostadsmarkanden och arbetsmarknaden i Karlstad är komplex och kan inte bedömas som endast ett område för bostäder och en annan del för arbete.

Boende Viken

Skapa en tunnel under järnvägen vid Ullebergsleden. Det skulle lösa problemet för ambulansen.

Kommentar: Höjdsättning kommer att göras så att en separering i plan skulle kunna ske mellan järnvägen och Ullebergsleden. Det är dock inte aktuellt att i dagsläget i samband med byggandet av bron och den nya cirkulationsplatsen att utföra korsningen planskilt.

Boende Rud

3500 lgh ger hur mkt mer bilar? Känslig trafiksituation redan idag till/vid sjukhuset. Hur påverkar de extra utsläppen som ~7000-9000? extra boende och deras bilar ger naturområdena på andra sidan Jakobsbergsleden? Ett av Karlstads viktigaste fågelområden ligger där.

Fortsatt fundering kring bilfrågan. Har man planer på att hela området ska vara farbart från alla håll eller kan man tänka sig en bussgata motsv vid det tänkta torget för att "tvinga" bilar till området att komma från Kartbergssidan och inte belasta infarterna från viken/sjukhuset som redan är så högt belastade?

Den tänkta strandpromenaden skulle kunna kompletteras med en gångbro över inloppet till den nya hamnbassängen för en mer naturnära strandpromenad som inte tvingar in motionärer i bebyggelsen för att ta sig runt hamnen. (Det kanske redan är tanken? Lite otydligt på kartskissen)

Kommentar: Mellan samråd och granskning har ett Trafikkonsekvens-PM tagits fram (Ramböll). Vidare har en mobilitetsplan för stadsdelen tagits fram vilken beskriver inriktningen att skapa extra goda förutsättningar för ett hållbart transportsystem som ska minska bilberoendet och bilanvändninge (Mobilitetsplan för Jakobsberg, Ramböll 2019). I trafikkonsekvensutredningen skriver Ramböll sammanfattningsvis att föreslagen utformning av Jakobsbergsallén klarar kapacitetsmässigt de beräknade flödena för en framtida situation med kommunens samlade utbyggnader till 2040. Även omkringliggande vägnät, både statligt och kommunalt, förväntas också kapacitetsmässigt klara de trafikmängdsökningar som föreslagen detaljplan för Jakobsberg medger. Detta gäller förutsatt att de planerade åtgärderna vid Hultsbergsmotet samt vid Kartbergscirkulationen genomförs. Eftersom analyserna gjorts utifrån kommunens samlade bebyggelseutveckling fram till 2040 kan bidraget från Jakobsbergs utbyggnad anses ligga på "säkra sidan" och därmed också påverka på E18, Hammaröleden samt korsningarna med Skoghallsbanan.

Området planeras att vara farbart åt samtliga håll och analyserna är gjorda utifrån det scenariot.

Detaljplanen innehåller möjlighet till en gångbro över inloppet till den nya hamnbassängen.

Boende Hammarö

Mycket bra förslag för gamla flygfältet. Äntligen ett område som skissats "så man själv skulle vilja bo där".

Bor på Hammarö och har några frågor.

1. Det finns planer på nya Jakobsbergsbro, lite nedströms dagens bro. Hur påverkas dessa (och hur påverkar ny bättre bro nya området). Jakobsbergsbron är mer eller mindre utdömd, men då den ligger mellan kommunerna så verkar de landa mellan stolarna. Karlstad har indikerat att de har andra broar (=många) som prioriteras före).
2. Det skall finnas en simhall. Vet att Hammarö Kommun tittar på ny simhall och de hade planer på en större först för 100 miljoner, men verkat sikta mot mindre simhall för 30 miljoner. Var i kontakt med S representant och sa det var idiotiskt att Hammarö byggde egen simhall när den i Karlstad finns. Finns några kontakter med Hammarö om denna simhall på Jakobsberg? Kanske en enkel tävlingssimhall med 50 meters bassäng som var simklubbens önskan? En samfinansiering ter sig vettig Karlstad/Hammarö.

Det är lite oroande att de 2 kommuner i Värmland som har bästa skattekraften har de högsta skuldsättningen av alla kommuner (Ksd 1:a samt Ham 3:a). Men inser att fler bostäder ger mer skattebetalare....

Förespråkare för att slå ihop Karlstad och Hammarö.

Kommentar: Arbete pågår med planering tillsammans med Hammarö avseende ny Jakobsbergsbro.

Planen möjliggör idrottsändamål på flera platser inom planområdet. Simhall är en möjlighet i detaljplanen. Någon sådan finns dock inte planerad i dagsläget.

Yttranden av upplysningskaraktär och utan erinran

LFV

Har inget att erinra mot planförslaget.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Informationsmöte

Informationsmöte, första delen i form av öppet hus och den andra delen med allmän presentation och efterföljande diskussion hölls den 10 december i Karlstadsrummet i Bibliotekshuset. Ungefär 30 personer deltog på mötet.

Ca 30 personer

Placering mot vattnet i förhållande till Södra Sommarro

Busstrafik – eller biltrafik från Sommarro

Geoteknik

Byggnadshöjd/exploatering

Översvämning

Trafik

Genomfartstrafik

Trafik utanför området.

Buller luftkvalitet mm

Medverkande tjänsteman

Samrådsredogörelsen är sammanställd på stadsbyggnadsförvaltningen i Karlstad 2020-09-04 av stadsbyggnadsarkitekt Per Anders Olsson.