



KARLSTADS KOMMUN

GRANSKNINGUTLÅTANDE

detaljplan för Resecentrum, inom Tingvallastaden, Karlstads kommun 2021-09-30

INLEDNING

Granskningsutlåtandet innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under granskningen samt stadsbyggnadsförvaltningens ställningstaganden till dessa.

PLANPROCESSEN

Planförslaget har upprättats med utökad förfarande enligt plan- och bygglagen, kapitel 5. Samråd enligt plan- och bygglagens 5 kap 11 §, hölls mellan den 19 november och den 17 december 2018. Förslag till ny detaljplan skickades ut till kommunala och statliga remissinstanser samt berörda fastighetsägare enligt fastighetsförteckningen. Även hyresgäster och andra berörda i närområdet har fått tagit del av planförslaget. Detaljplanen har funnits tillgänglig för allmänheten i Samhällsbyggnadshuset, i bibliotekshuset och på kommunens hemsida under samrådstiden.

Därefter ställdes planförslaget ut på granskning från 11 november till 16 december 2020, enligt plan- och bygglagens 5 kap 18§. Under granskningen har planen skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Boende och hyresgäster i närområdet har också fått tagit del av planförslaget. Detaljplanen har även funnits tillgänglig för allmänheten i Samhällsbyggnadshuset, i Karlstadsrummet i bibliotekshuset och på kommunens hemsida. Efter granskningstiden har handlingarna kompletterats och justerats enligt detta granskningsutlåtande.

SAMMANFATTNING

45 skriftliga yttranden har kommit in under granskningstiden. Av dessa är 14 stycken från statliga, regionala eller kommunala remissinstanser. Nio stycken är från företag, föreningar (även BRFF:er), organisationer och dylikt. 22 yttranden har inkommit från privatpersoner där cirka tio stycken bedöms vara sakägare (närboende).

Av de synpunkterna som kommit in gäller dessa främst trafik. Ett flertal är oroliga för bilens framkomlighet till centrum, till resecentrum och till fastigheter på Hamngatan. Oro finns även för fördröjningar för busstrafiken. Ett flertal påpekar att blandtrafiken kommer innebära olycksrisker, främst för oskyddade trafikanter. Även luft- och bullerproblematik lyfts i de gatumiljöer utanför detaljplanen där trafiken beräknas öka.

Ett flertal yttranden innehåller förslag på alternativa lösningar för busstrafiken. Merparten av dessa förslag har som utgångspunkt att nuvarande busstation bibehålls och stråket mellan busstationen och järnvägsstationen förbättras.

Länsstyrelsen framhåller vikten av att samtliga föreslagna trafikåtgärder, inom och utanför planområdet, genomförs och att dessa genomförs i en lämplig ordningsföljd. Länsstyrelsen framhåller även att frågan om MKN för vatten måste utredas mer.

Inför antagandet har mindre justeringar gjorts på plankartan och i planbeskrivningen med anledning av synpunkterna. Trafikfrågan har analyserats vidare vilket lett till ett antal trimningsåtgärder av huvudalternativet. Trimningsåtgärderna har inte föranlett någon förändring av plankartan. Frågan om MKN för vatten har utretts vidare och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med slutsatser från utredningen. Föreslagna möjliga reningslösningar kräver ingen ändring av plankartan.

ÄNDRING I PLANFÖRSLAGET EFTER GRANSKNINGEN

Efter granskningen har följande ändringar gjorts i planhandlingarna:

- På plankartan har korsmarksområdet vid spår 21 minskats så att elsäkerhetsavstånd om 8 meter från spårmitt klaras.
- Den föreslagna högsta byggnadsdelen inom godsmagasintomten har sänkts från +100,5 m (nockhöjd ovan nollplanet) till +97 m. Dvs från ca 53,5 meter till ca 50 meter ovan marknivån. Detta för att inte dominera stadsbilden i förhållande till Ljöfbergsskerapan.
- Plankartan har kompletterats med ett E-område för transformatorstation i planrådets nordvästra del.
- Vid godsmagasinet har användningen kompletterats med E i syfte att möjliggöra för transformatorstation för planerade byggrätters elförsörjning. Kvarteret har även kompletterats med korsmark mellan planerade byggrätter och spårområdet i syfte att möjliggöra en lämplig placering av nätstationen.
- Samtliga områden för tekniska anläggningar (E) har på plankartan specificerats i syfte att förtydliga att område avses användas för transformatorstationer (E₁) respektive pumpstation (E₂).
- Hus A's överhäng över Vikentunneln regleras så att överhänget får börja 4,5 meter ovan gatunivån istället för i gatunivån.
- Plankartan har kompletterats med ett u-område i planrådets sydvästra del i syfte att säkerställa befintliga och nya VA-ledningar inom kvartersmark för parkering (kommunalägd kvartersmark).
- Byggnaden mellan befintligt stationshus och hus A (länken) har breddats 1,5 meter.
- Plankartan justeras så att hissar och väderskydd för cykelparkering får placeras inom prickmark.
- Användningen P₁ justeras så att cykelparkering i källarvåning inte längre är ett skallkrav.
- Gatumarken har utökats kring planerad ny cirkulationsplats i öster i syfte att ge en viss flexibilitet vid projekteringen av denna.
- Del av befintlig bostadsfastigheten Strålen 7, intill Vikentunnelns södra mynning, som tidigare varit planlagd som TORG (och i gällande plan som park) justeras så att nuvarande användning (B) bekräftas. Marken får dock inte bebyggas.
- Utfartsförbud mot Hamngatan justeras vid hus C.
- På plankartan har baskartan uppdaterats och kartan har kompletterats med koordinatkriss.
- Genomförandetiden har förlängts från 10 år till 15 år.
- Planbeskrivningen har uppdaterats gällande plandata, fornlämningsområde, trafik och parkering.
- Efter granskningsskedet har en sol- respektive dagsljusstudie gjorts och planbeskrivningen kompletterats med dess slutsatser.
- Mindre justeringar av illustrationsplanen har gjorts.
- Inför antagandet har ett omfattande trafikarbete genomförts där olika alternativ har studerats. Analysen har lett till ett antal trimningsåtgärder av huvudalternativet. Det till planhandlingen tillhörande Trafik PM:et har uppdaterats utifrån slutsatserna av analysarbetet.
- Efter granskningen har påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten utretts vidare och miljökonsekvensbeskrivningen kompletterats med slutsatser från utredningen. Detaljplanen utgör inget hinder för att genomföra föreslagna möjliga reningslösningar.

I övrigt har endast redaktionella ändringar gjorts.

Kvarstående synpunkter

Det finns kvarstående synpunkter efter samråd och granskning:

- Önskemål om alternativa lösningar för buss (behålla busstationen i kv. Älgen, anlägga bussterminal vid Godsmagasinet, ta bort spår för att få plats med bussterminal på Karlstad C, etc.)
- Önskemål om att stänga av Hamngatan mellan Västra Torggatan och Fredsgatan. Åtgärden är dock möjlig inom ramen för detaljplanen.
- Önskemål om att bygggrätter mot Hamngatan utgår/minskas då de skymmer sikten från bostäderna på motstående sida av gatan.
- Önskemål om mindre bygggrätter generellt med hänsyn till av kulturmiljö/stadssiluett.
- Alternativ utformning av Trädgårdsgatan mellan Stinsgatan och Rosenbadsgatan.
- Skallkrav på parkering i godsmagasinet
- Ta bort krav på att huvudsaklig del av källarvåning mot Vikentunneln ska utgöras av cykel-parkering i hus A.

Följande bedöms ha synpunkter från granskningen som inte har tillmötesgått:

Region Värmland
Jernhusen
Värmlands museum
Parkab
Fastighetsägare i centrum
Järnvägsfrämjandet Sture Arnesson
Gjutarens Socialdemokratiska förening
Karlstads arbetarekommuns Agenda 2030 grupp
BRF Höken
BRF Hamngatan 32
Privatperson 1, boende Fredsgatan 1A
Privatperson 2, boende Hamngatan 4
Privatperson 3, boende Hamngatan 26A
Privatperson 4, boende Hamngatan 26A
Privatperson 7,
Privatperson 12, boende Hamngatan 26A
Privatperson 8, boende Trädgårdsgatan
Privatperson 22, boende Vikengatan 22
Privatperson 5, boende Milléngatan 2
Privatperson 6, boende Rudsvägen 38
Privatperson 9, boende Viktoriagatan 8
Privatperson 10, boende Bergslagsgatan 14
Privatperson 11. boende Bäckeboogatan 8
Privatperson 15
Privatperson 16
Privatperson 17, boende Genvägen 9, Norrstrand
Privatperson 18, boende Tullhusgatan 14
Privatperson 19, boende Kanikenäsbanken 23
Privatperson 20, boende Kyrkebolsgatan 6

Följande bedöms ha kvarstående synpunkter från samrådet:

Hammarö kommun
Hifi-klubben
Taxi Solsta, Wäxnäs taxi AB
Hotellgruppen i Karlstad
Löfberg Fastigheter AB
Vikab Fastighetsförvaltning AB
Boende Stinsgatan 14
Boende Karlbergsgatan 7A
Boende Muraregatan 18
Boende Mossgatan 253
Boende Smedjegatan 1
Boende Kyrkebolsgatan 6
Privatperson 3

STÄLLNINGSTAGANDE

En avvägning har gjorts mellan olika enskilda och allmänna intressen vilket har resulterat i en samlad bedömning. Stadsbyggnadsförvaltningen anser därmed att detaljplanen kan antas enligt plan- och bygglagens 5 kap 27 §.

INKOMNA YTTRANDEN

Yttranden har inkommit enligt nedanstående förteckning. Yttrandena återges nedan i sin helhet och följs av stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer.

Statliga, regionala eller kommunala remissinstanser

Länsstyrelsen

Kvarstående synpunkter från samrådet

I samrådet framförde Länsstyrelsen synpunkter om natur- och kulturmiljö, social robusthet och tillgänglighet, vatten, trafikfrågor, riksintressen, miljö kvalitetsnormer, mellankommunala frågor, luftkvalitet, risk för olyckor, förändrad tillgänglighet för räddningstjänst, översvämning, markföroreningar samt buller. Kommunen har till granskningsskedet bemött Länsstyrelsens synpunkter och vissa justeringar har gjorts. Länsstyrelsen har kvarstående synpunkter angående MKN vatten, luftkvalitet samt upplysningar angående trafik och tillstånd enligt MB och KML.

Miljö kvalitetsnormer

Vatten

Kommunen planerar dagvattenlösningar i form av växtbäddar på gator med högre trafikflöden än 10 000 fordon/dygn. Kommunen bedömer att dessa åtgärder i kombination med föroreningarnas begränsade omfattning gör att detaljplanen inte kommer medföra en negativ påverkan på vattenkvaliteten och därmed inte heller negativ påverkan på miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomsten med avseende på vattenkvaliteten. Länsstyrelsen saknar dock en redogörelse för hur dagvattnet ska renas från vägar vars trafikflöden understiger 10 000 fordon/dygn.

Kommunens skrivelse att ”De faktorer som är av betydelse för att uppfylla kvalitetsmålen handlar t.ex. om den morfologiska statusen och konnektiviteten” är felaktig. Varje enskilt PRIO- och SFÄ-ämne (prioriterade ämnen i ytvatten samt särskilda förorenande ämnen) är en kvalitetsfaktor och får inte försämrats. Dagvatten från väg och järnväg innehåller föroreningar som tillhör dessa PRIO- och SFÄ-ämnen. Länsstyrelsen vill påpeka att ytvattenförekomsten Mariebergsviken i dagsläget kan ha betydande påverkan av dagvatten från urban markanvändning. Påverkan från planområdets dagvatten på Mariebergsviken är av betydelse och behöver redovisas i planhandlingarna.

Länsstyrelsen anser att dagvattenlösningarna som kommunen planerar i området, växtbäddar och svackdiken, behöver beskrivas mer detaljerat, bl.a. dess funktionalitet året runt. Kommunen behöver förtydliga hur dagvattnet från planområdet, inklusive bangården, kan renas på tillfredställande sätt. Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att planhandlingarna inte tillräckligt visar hur rening av dagvatten ska gå till. Planhandlingarna visar inte heller hur och om förslaget innebär en förbättring av den idag betydande påverkan på Mariebergsviken.

Hälsa och säkerhet

Luftkvalitet

Detaljplanen kommer sannolikt innebära minskade trafikflöden på Hamngatan, vilket är positivt för gatustråkets luftmiljö. Planen innebär dock ökade flöden på många andra gator inom centrala Karlstad, vilket gör att problemet flyttas till andra områden istället. De ökade trafikflödena på Jungmansgatan, Sjömansgatan, Tullhusgatan och Packhusgatan kommer att innebära ökade utsläpp av luftföroreningar längs dessa gator. Det riskerar att bli särskilt allvarligt på Packhusgatan där gaturummet kommer bli mer slutet efter genomförandet av aktuella detaljplaner i Tullholmen och Viken. Även Ljungmansgatan och Tullhusgatan har relativt slutna gaturum, vilket i kombination med höga trafikflöden leder till höga föroreningshalter i gaturummet. Enligt kommunens trafikberäkningar kommer trafikflödena på Drottninggatan att öka, både i öster och väster, samt även

på småvägar som Grevgatan. Exponeringen av luftföroreningar kommer alltså öka i de centrala delarna av Karlstad, vilket är negativt för folkhälsan. Dessa aspekter behöver Karlstads kommun ta stor hänsyn till i sin planering och hitta alternativa lösningar på.

Övriga upplysningar

Tillstånd enligt miljöbalken

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen om en felaktig skrivelse på sidan 10 i planbeskrivningen. Där skriver kommunen att det inom planområdet inte finns skydd enligt 7 kap. MB. Längre fram i planbeskrivningen skriver kommunen att det finns flera alléer inom planområdet som omfattas av 7 kap. 11 § MB.

Länsstyrelsen vill göra medskicket att det vid ansökan om dispens från biotopskyddet ska göras en avvägning i det enskilda fallet mellan skadans betydelse för naturvärdena och tyngden i motiven att exploatera. Kommunens motiveringar kan skilja sig åt mellan olika alléer inom planområdet. Avvägning mellan alléträd och exploatering, som exempelvis placering av byggnader mm, bör vara väl utredd innan detaljplanen antas.

Tillstånd enligt kulturmiljölagen

Stationsbyggnaden med ett omgivande markområde blev genom beslut av Länsstyrelsen den 19 december 2006 förklarad som byggnadsminne, beslutet biläggs yttrandet. Till beslutet hör särskilda skyddsbestämmelser. Länsstyrelsen får enligt 3 kap. 14 § KML lämna tillstånd att ändra ett byggnadsminne om det finns särskilda skäl. Planförslaget omfattar åtgärder som strider mot skyddsbestämmelserna och kräver därför tillstånd enligt kulturmiljölagen. Frågan om tillstånd kan prövas när ett detaljerat förslag till hur ändringen ska utföras är utarbetat.

Länsstyrelsen önskar en bättre redogörelse av fornlämningen RAÄ 30, Karlstads stadslager, som delvis ligger inom planområdet. Länsstyrelsen har i tidigare skede yttrat sig om kravet på arkeologisk förundersökning i enlighet med 2 kap. 13 § KML.

Trafik

Planförslaget är beroende av ännu ej genomförda åtgärder utanför planområdet. Länsstyrelsen vill dels belysa vikten av att de olika åtgärderna genomförs, dels att genomförandena sker i lämplig ordningsföljd.

Länsstyrelsen vill framhålla vikten av Trafikverkets synpunkt att tillräcklig spårkapacitet behöver säkerställas på annan plats i Karlstad för att möjliggöra färdigställandet av den södra delen av spårområdet, inklusive borttagning av spår 9.

Prövningsgrundande synpunkter

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10 § PBL besluta att pröva kommunens beslut att anta en detaljplan. Mot bakgrund av ovan nämnda anledningar avseende MKN vatten anser Länsstyrelsen att planhandlingarna behöver kompletteras före det att ställning kan tas till om planförslaget föranleder någon prövning eller ej.

Kommentar:

Påverkan på MKN vatten har efter granskningen utretts vidare och miljökonsekvensbeskrivningen kompletterats med slutsatser från utredningen. Föreslagna kompletterande reningslösningar är möjliga att genomföra utan justering av plankartan. Inom projektet undersöks nu i första hand möjligheten till rening av Hamngatans dagvatten genom kolmakadam i luftigt förstärkningslager under föreslagna gång- och cykelbana. I inloppen till dessa nedsänkta konstruktioner föreslås växtbäddar anläggas som dagvattnet först infiltrerar genom. Både växtbäddar och förstärk-

ningslager med kolmakadam ryms inom användningen GATA på plankartan. Även andra alternativ till reningslösningar kan vara möjliga, som t.ex oljeavskiljare och brunnsfilter, vilka också ryms inom användningen.

Skrivelsen på sidan 10 i planbeskrivningen, gällande 7 kap MB, justeras.

Trafikverket och kommunen är överens om lösning för spårkapacitet.

Planbeskrivningen kompletteras med information om fornlämningen RAÄ 30. Planbeskrivningen förtydligas även att fornlämningen geografiska avgränsning är oklar och att arkeologisk förundersökning kommer att krävas inför markarbeten i Hamngatan.

Trafikverket

Skyddsåtgärder

I plankartans egenskapsbestämmelser finns en generell text för skyddsåtgärder inom T-området, som specificerar att vätskebarriär respektive urspårningsskydd/skyddsräler ska finnas där det inte finns perrong eller motsvarande. Trafikverket anser att bestämmelsen behöver anpassas för att enbart gälla inom motsvarande område för vilken riskutredningen tagits fram, det vill säga den östra delen av planområdet där de nya byggrätterna är lokaliserade. Avtal om finansiering och utförande av åtgärderna måste vara tecknat innan Trafikverket slutligt kan godkänna detaljplanen.

Elsäkerhetsavstånd

Vid den östra byggrätten på norra sidan om spårområdet kommer Trafikverket att placera tre kontaktledningsstolpar 7-8 meter från blivande fasad. Även vid den västra byggrätten placeras två kontaktledningsstolpar i närhet av byggnaden. Enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter (ELSÄK-FS 2008:1) kan skyddsavståndet mellan kontaktledning och byggnad vara upp till 10 meter beroende av höjd ovan mark, om inga skyddsåtgärder utförs. En bestämmelse gällande detta bör införas i plankartan.

Gränser

Egenskapsgränsen vid det korsmarkerade området öster om stinsbostaden bör justeras i södra delen så att den sammanfaller med befintlig fastighetsgräns mot Trafikverkets fastighet (vid ”spår 21”).

Fastighetsregleringar kommer att behöva göras för att anpassa fastighetsgränsen för järnvägsområdet mot allmänplatsmark, i den västra delen vid blivande cirkulation Hamngatan respektive vid den nya bussgatans anslutning mot Vikengatan. Mindre anpassningar av fastighetsgränsen mellan järnvägsområdet och byggnadskvarteret i sydost kan också behöva göras för att sammanfalla med planlagd användningsgräns. Trafikverket har inget att invända mot att fastighetsbildning genomförs enligt ovan.

Järnvägsspår

Genomförandet av detaljplanen innebär att järnvägsområdet får en slutlig långsiktigt fungerande utformning som även är anpassad för framtida utökad persontrafik. Det enda som inte kommer att utföras i detta skede är en plattform på södra sidan av spår 6. Kommunen kommer att kunna exploatera detaljplanen fullt ut i alla sina delar.

För att Trafikverket ska kunna genomföra sin del av resecentrum, det vill säga ombyggnation av järnvägsanläggningen, krävs det dock att en intern juridisk godkännandeprocess genomförs där befintlig anläggning ”läggs ned” innan den nya kan få godkännande att byggas. Beslutsunderlaget måste visa hur järnvägens nuvarande funktion ska ersättas och att tågtrafiken kan ske på ett kra-

venligt och säkert sätt. Det planeras att remissas både internt och externt under våren 2021, innan beslutet fattas av en nationell prövningsenhet inom Trafikverket.

Under och efter ombyggnationen av Karlstad C kommer uppställning av tåg till del att göras vid Karlstad Östra. Herrhagsbangården kommer att nyttjas för godståg i större omfattning än idag. I Herrhagens södra del finns en plankorsning för gång- och cykel som redan nu är riskabel, både för de oskyddade trafikanter som nyttjar den och som ett arbetsmiljöproblem för tågpersonalen, då den går över fyra spår och även saknar ljud-/ljussignaler samt bommar. Med fler godståg kommer dessa tidvis att stå uppställda över plankorsningen. Plankorsningen måste således flyttas för att möjliggöra ett godkännande av den nya spårutformningen vid Karlstad C där bland andra de befintliga spåren nr 7-9 avvecklas.

Det är följaktligen av största vikt att Trafikverket och kommunen har en fortsatt god samverkan för att lösa denna fråga, och därmed möjliggöra ett färdigställande även av den södra delen av spårområdet på Karlstad C inklusive borttagning av spår 9.

Det kommer även att anläggas temporära spår vid Karlstad Östra, inom den del som ägs av Jernhusen, vilka ska användas för tågsuppställning under byggtiden vid Karlstad C. I samrådsredogörelsen rekommenderar kommunen att detta blir en permanent lösning. Trafikverket noterar detta med glädje och ser fram emot att kommunen bidrar till ett förverkligande av en dylik lösning.

Det har även identifierats mark längs kommunens spårssystem mot Örsholmen som är kommunalägd och planlagd för järnvägsändmål, där det skulle kunna anläggas ytterligare uppställningsspår. Eventuellt kan borttaget rälsmaterial från ombyggnaden vid Karlstad C återanvändas till dessa uppställningsspår.

Avtal

Genomförandavtal mellan fastighetsägarna ska vara undertecknat innan Trafikverket slutligt kan godkänna detaljplanen.

Sammantagen bedömning

Trafikverket ser mycket positivt på detaljplanen som helhet. Den möjliggör ett nytt, attraktivt och välfungerande resecentrum där samtliga kollektivtrafikslag samlas, och som samtidigt utgör en integrerad del av staden.

För att möjliggöra ett färdigställande även av den södra delen av spårområdet på Karlstad C, inklusive borttagning av spår 9, krävs dock att spårkapaciteten säkerställs på annan plats i Karlstad. Det är ett krav för att ombyggnationen ska godkännas av Trafikverket centralt på nationell nivå. Detta kan åstadkommas bland annat genom en flytt av en plankorsning vid Herrhagsbangården. Det är följaktligen av största vikt att Trafikverket på regional nivå och kommunen gemensamt löser denna fråga, för att detaljplanen slutligt ska kunna godkännas.

Genomförandavtal ska också vara tecknat innan planen kan antas.

Utöver detta samt ovanstående justeringar av planbestämmelser har Trafikverket inget att erinra mot detaljplanen.

Kommentar:

För att risknivån i området totalt sett (ny och befintlig bebyggelse) ska vara tolererbar måste åtgärderna genomföras inom hela planområdet, enligt riskutredningen. Stora delar av sträckan kantas spårområdet av perrong, vilket är en tillräcklig åtgärd. De återstående sträckorna behöver annan typ av åtgärd. Finansiering och utförande ska klargöras i avtal. Ett genomförandeavtal ska tecknas innan detaljplanen antas.

Elsäkerhetsverkets föreskrifter ska följas oavsett planbestämmelser vilket det finns en upplysning om på plankartan. Upplysningen justeras enligt ö.k. med Trafikverket så att det framgår att även nya byggrätter omfattas av kraven.

Plankartan justeras så att korsmarksområdet minskas vid spår 21.

Resecentrum är ett samverkansprojekt där samverkansavtal finns. Genomförandeavtal avses upprättas mellan Karlstads kommun och Trafikverket.

Kommunen avser fortsätta samverka med Trafikverket så att spårkapaciteten säkerställs på annan plats i Karlstad. Att flytta plankorsningen vid Herrhagsbangården kräver ny detaljplan då gällande detaljplan anger att gångpassage ska finnas i detta läge. Att flytta dagens passage innebär att anpassningar behöver göras på Hammaröleden så att gående och cyklister kan röra sig längs leden på ett trafiksäkert sätt.

Lantmäterimyndigheten

Rutnätskryss och koordinater saknas på plankartan.

Baskartan bör uppdateras inför beslut.

Lantmäterimyndighetens övriga synpunkter från samrådet har blivit tillgodosedda.

Kommentar:

Plankartan har inför antagandet kompletterats med rutnätskryss och koordinater och baskartan har uppdaterats.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Region Värmland Kollektivtrafiken

Region Värmland och Karlstads kommun har löpande diskussioner som tar avstamp i samarbetet med struktur och former för samverkan för det fortsatta arbetet med kollektivtrafiken inom Karlstads kommun. Förhoppningen är att kollektivtrafik och bebyggelseutveckling ska stödja varandra och ligga till grund för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik som bidrar till att nå såväl den kommunala trafikplanens som det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål för trafikutvecklingen. I det gemensamma arbetet är Karlstad resecentrum en central fråga som har stor betydelse för stadens och regionens framtida utveckling.

Region Värmland ställer sig i stort positiv till den detaljplan som presenteras gällande resecentrum i Karlstad, och hyser förhoppningar om att projektet på sikt ska underlätta för kollektivt resande till, från och inom Värmland. Den bebyggelsemiljö som planeras är väl avvägd och ett välkommet tillskott i stadsbilden.

Ambitionen, som den uttrycks i detaljplanen, är att trafikplaneringen kring resecentrum bygger på att bussen ska ha hög framkomlighet och att genomfartstrafik på Hamngatan för övrig biltrafik ska

begränsas. Ur kollektivtrafikens perspektiv vill Region Värmland därför belysa frågan om framkomlighet kring resecentrum. Den plan som presenteras väcker framförallt frågor kring bussarnas möjlighet till framkomlighet i anslutning till resecentrum, särskilt på Hamngatan under rusningstiden. En alltför intensiv trafikbelastning kan riskera att ge effekter på trafiksäkerheten och påverka resenärsupplevelsen negativt, vilket i förlängningen kan påverka situationen negativt för samtliga trafikslag som passerar eller vistas i reserummet.

I trafiksimuleringar som föregått planeringen har en maximal trafikvolym om 6000 fordon dagligen på Hamngatan angetts för att möta en fungerande busstrafik. Detta är betydligt lägre än dagens nivåer om cirka 16 000 fordon och kräver därför omfattande åtgärder vad gäller trafikreglering.

Kollektivtrafiken ser särskilt utmaningar i anslutning till rusningstid där risken för köbildning på grund av gångtrafikanter i de så kallade "shared space-ytor" på Hamngatan är överhängande. Detta i kombination med att fler bussar, och även bilar, rör sig i området motiverar en reglering av trafiken. För att befrämja såväl kollektivtrafikens framkomlighet som fotgängares säkerhet föreslås att Hamngatan mellan Västra Torggatan och Fredsgatan stängs av för biltrafik. I korsningen Drottninggatan/Järnvägsgatan, som idag är en bussgata, kommer andelen bilar öka väsentligt i samband med att Drottninggatan öppnar för biltrafik. Om normal trafikreglering råder har bussar som trafikerar sträckan mellan Stora Torget och Resecentrum väjningsplikt för bilar från Drottninggatan i norrgående riktning enligt högerregel. Detta är något som behöver regleras för att tillgodose en smidig busstrafik på sträckan. Liknade trafiksituation riskerar uppstå i korsningen Järnvägsgatan/Hamngatan, där högerregel och gångtrafikanter riskerar skapa köbildning för busstrafiken.

Information och tillgänglighet är centralt för ett fungerande resecentrum, inte minst utifrån ett funktionsrättsperspektiv och för servicetrafikens koppling till resenärsutrymmen. För att uppnå ett fungerande resenärsflöde mellan befintligt stationshus och det hus som planeras väster om stationshuset anser Region Värmland att den inbyggda länken med rulltrappsfunktion från Vikenpassagen är värdefull. Resenärer i regionbusstrafiken kan på så vis enkelt nå dessa faciliteter efter avstigning. Detta är framförallt viktigt ur funktionsrättsperspektiv.

I arbetet med resecentrum finns en ambition om att samla all kollektivtrafik på en plats. För Region Värmland är det en viktig del i att stärka kollektivtrafikens attraktivitet och koppling även till andra trafikslag. Vi delar därför synen att resecentrum i Karlstad är en betydelsefull satsning för hela länet. Region Värmland ser fram emot ett fortsatt gott och framåtsträvande samarbete gällande trafik- och stadsbyggnadsfrågor, och är förhoppningsfulla kring Karlstads resecentrum framtida roll som resandena i Värmland. Kollektivtrafiknämnden konstaterar att planbeskrivningen syftar till en lösning där det hållbara resandet, gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras och att lösningen avser att kännetecknas av god orienterbarhet för resenären men också trafiksäkerhet med hög framkomlighet för kollektivtrafiken. Region Värmland vill vara en aktiv och konstruktiv part i det fortsatta arbetet för att uppnå denna målbild.

Kommentar:

Inför antagandet har ett omfattande trafikanalytiskt arbete genomförts. Ett flertal olika alternativa lösningar har prövats och jämförts med huvudförslaget. Bussens framkomlighet har analyserats mer ingående i både huvudförslaget och i andra alternativ. Samtliga förslag innebär framkomlighetsproblem vid allt för höga trafikflöden. Även en avstängd Hamngata innebär framkomlighetsproblem vid höga trafikflöden då köproblematik uppstår utanför reserummet där bussen riskerar fastna i köerna.

Analysarbetet har lett till ett antal trimningsåtgärder i huvudförslaget. Bland annat föreslås Hamngatans korsning med Järnvägsgatan förses med signaler för att underlätta för stadsbussen att ta sig ut på Hamngatan. Lösningen

innehär också en ökad säkerhet för oskyddade trafikanter. Platsen kan fortsatt utformas som en shared spaceyta, men med trafiksignaler. Även korsningen Järnvägs-gatan-Drottninggatan har studerats vidare och bedöms kunna fungera bra med nu föreslagen utformning.

Övriga justeringar av förslaget är:

- Västra cirkulationen justeras så att buss har bättre framkomlighet.*
- Korsningen Hamngatan - Piblgrens-gatan bearbetas så att en sammanhängande bussfil kan skapas längre sträcka.*
- Vänstersvängar begränsas i flera korsningar.*
- GC-passage flyttas öster om östra cirkulationen. Hela cirkulationen justeras åt väster.*

Dessa åtgärder tillsammans med anpassningar av omgivande gatunät genom busskörfält längs Karl IX:s gata samt förbättringar på avlastande gatunät förbättrar framkomligheten för buss. Även Regionens bussplanering bär av betydelse för hur välfungerande lösningen blir.

Karlstads kommun avser fortsätta arbeta för en minskad biltrafik på Hamngatan enligt överenskommelse i avtal mellan Regionen och kommunen.

Jernhusen

Jernhusen har gått igenom granskningshandling för nytt resecentrum och har nedanstående synpunkter på förslaget.

- 1) Jernhusen är lagfaren ägare till fastigheten Centralstationen 1. Fastigheten omnämns inte i planbeskrivningen och fastighetsgränserna redovisas inte heller (med rött) i den karta över planområdet som finns på sidan 6.
- 2) Den länkbyggnad som i planförslaget förbinder stationshuset med kontorshuset väster om stationshuset är i förslaget alltför litet för att kunna tillföra de resandefunktioner som eftersträvat och behöver därför utvidgas något om den ska kunna uppföras. Dessutom behöver rampen från Vikentunneln omformas för att kunna skapa den tillgänglighetsanpassade nya huvudentre som studerats. Se bifogad bilaga UA 30 av 2020-05-22 som vi önskar ligga till grund för plankartan
- 3) Användningsbestämmelsen KC1TP1 bör ändras avseende krav på att huvudsaklig del av källarvåning mot Vikentunneln ska utgöras av cykelparkering. Enligt samrådsredogörelsen skrivs i kommentar till Teknik- och fastighetsförvaltningens yttrande beträffande bilparkering: ”Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer det inte lämpligt att låsa funktionen parkering på plankartan, då behovet kan ändras över tid.” Samma sak gäller för cykelparkering och behovet kan tillgodoses på annat sätt.
- 4) Jernhusen undrar om inte plankartan borde kompletteras med användningsbestämmelsen P på den plats väster om stinsbostaden som på illustrationsplanen visar bilparkering?
- 5) Jernhusen lämnade följande synpunkt avseende parkering i samrådsyttrandet för två år sedan: ”Parkeringslösningar är otydligt beskrivna i samrådshandlingen men Jernhusen har förstått att kommunen avser ta fram en särskild parkeringsutredning under granskningskedet och vi avstår därför från att kommentera detta närmare här. I den planerade parkeringsutredningen bör även studeras hur tillräckligt antal parkeringsplatser kan tillhandahållas under genomförandeskedet och var dessa kan lokaliseras.

Jernhusen konstaterar att merparten av de parkeringsplatser som idag finns inom Jernhusens fastighet försvinner om detaljplanen genomförs och att detta medför en avsevärd negativ värdepåverkan.”

Någon parkeringsutredning har, så vitt vi vet, inte tagits fram och Jernhusens synpunkt kvarstår därför. Det finns idag totalt 267 parkeringsplatser inom Jernhusens fastighet (inkl. Duvslaget) och enligt illustrationsplanen är endast 23 platser kvar efter att planen genomförts. Vid Godsmagasinet försvinner ytterligare ca 220 platser och troligen försvinner även en del gatuparkeringar inom planområdet. Med tanke på den höga belägningsgrad som råder idag utgår vi från att platserna behöver ersättas och dessutom tillkommer behov av nya platser kopplat till nya byggrätter. Jernhusen önskar att kommunen tar ett samlat grepp över parkeringsfrågan och även anvisar lösningar under genomförandetiden.

6) I planbeskrivningen har nu införts att ett s.k. gestaltningsavtal ska upprättas mellan Jernhusen och kommunen ”som reglerar krav på gestaltningsprocess inför bygglov där kommunens stadsarkitekt och planchef deltar i syfte att åstadkomma en hög arkitektonisk nivå på byggrätterna intill Stationshuset som överensstämmer med intentionerna i tävlingsförslaget.” Jernhusen har svårt att förstå vad kommunen vill åstadkommas eftersom stadsarkitekt och planchef deltagit i arbete med det gestaltningsprogram som lett fram till utformningen av byggrätterna såsom de nu illustreras i planförslaget. En utformning som inte har särskilt många likheter med tävlingsförslaget. Om ändå ett gestaltningsavtal ska upprättas måste det ske skyndsamt och senast innan ramavtal och genomförandavtal tecknas mellan kommunen och Jernhusen.

Kommentar:

Text och bild under rubriken Plandata uppdateras så att den överensstämmer med den relativt nyligen genomförda fastighetsregleringen.

Planhandlingar justeras utifrån ritningar reviderade enligt överenskommelse med samverkansparterna, vilket innebär en något bredare länkbyggnad än i granskningsförslaget.

Att tillräcklig volym cykelparkering ordnas i resecentrumet och en förutsättning för att intilliggande mark ska få användas för annat är resandefunktioner. Dock ser kommunen det som möjligt att säkerställa genom avtal. Plankartan justeras så att skall-krav inte gäller för cykelparkering i källaren.

Parkering för resenärsbehov mm ryms inom användningen ”T”.

I Stadsdelsvision för Tingvallastaden redovisas i genomförandedelen en strategi för hur det allmänna parkeringsbehovet ska lösas över tid. Huvudprincipen är att de allmänt tillgängliga parkeringsplatserna ska vara de samma som idag med att fler markparkeringar ska omfördelas till parkeringsbus samt att kantstensparkerings i större utsträckning ska bli korttidsparkering. Resenärs behov av bilparkering anges i planbeskrivningen. Gällande övriga tillkommande byggrätter ska p-norm följas (grön resplan kan tillämpas). För byggrätterna längs Hamngatan är parkeringsköp aktuellt. Utrymme för detta förslås ges i nya byggrätter inom Godsmagasintomten, eller i andra närliggande parkeringsbus. För att ge plats åt kollektiva färdmedel, gående och cyklister måste ytor för privatbilar minskas i detta området. Planbeskrivningen förtydligas gällande parkering för tillkommande exploatering utan resenärsfunktion.

Detaljplanen möjliggör för nya byggrätter för en rad olika användningar vilket bör ha ett värde för fastighetsägaren. Byggrätterna är inte avsedda för parkering då förslaget Resa-Gata-Stad innebär att huvudangöring för bil lämpligast sker från södra sidan av spårområdet. Resenärsparkering ryms dock inom användning T på samma sätt som idag.

Med det gestaltningsarbete som gjorts inför granskningskedet ser Stadbyggnadsförvaltningen inte längre något behov av ett separat gestaltningsavtal.

Värmlands museum

Ur kulturmiljösynpunkt skulle det var intressant att i ett helhetsperspektiv diskutera hur det nya resecentrum kommer att påverka Tingvallastaden som helhet. I ett tillgänglighetsperspektiv finns fördelar med den föreslagna planen, som kopplingen mot Stadsträdgården och den nya stadsdelen bortom Inre Hamn. Även den nya tunneln i närheten av stationsbyggnaden kommer att binda samman stadsdelen Viken med Tingvallastaden på ett positivt sätt. Men frågan är vilka typer av aktiviteter som kommer att finnas i stadens centrum i ett längre perspektiv. Vilka verksamheter kommer att överleva den utdragna byggprocessen och den förändring som på sikt kommer att ske med den planerade omdirigeringen av biltrafiken. Under den pågående pandemin ser vi konsekvenserna av att människor undviker staden då handel allt mer sker över nätet och i externa köpcentra som fortfarande växer upp i stadens utkanter. För ett levande och attraktivt centrum krävs variationer av verksamheter, inte fler nedlagda butiker och igenstängda skyltfönster. Förhoppningsvis kommer stadens lättillgängliga butiker med varierande utbud vara att föredra framför storskaliga handelscentra när nya pandemier drabbar oss.

Värmlands Museum ser det som mycket positivt att stinsbostaden bevaras och att stationshuset även fortsatt blir en viktig del av ett nytt resecentrum då dess kontinuitet som stationshus är en del av dess kulturhistoriska värde. Vi ställer oss dock tveksamma till byggrätten för den glasade gången väster om stationshuset. Ett sådant ingrepp i byggnadsminnet måste i så fall studeras mycket noggrant och fungera såväl exteriört som interiört utan att kulturhistoriska värden går till spillo. Ur en tillgänglighetsaspekt kanske entrén till stationshuset bör ses över vilket i så fall också måste vägas in i den samlade bilden av byggnadens kulturhistoriska värde. Båda frågorna kräver, som framgår av planen, tillstånd från länsstyrelsen.

Omläggning av trafikflöden kan relativt lättas ändras över tid, men byggnader och järnvägsspår kommer framtidens Karlstadsbor och besökare att leva med för en mycket lång tid. De planerade byggrätterna söder om Hamngatan ger betydligt större volymer än andra byggnader i närheten. Länsmuseumet menar att den stora skalan kommer att ha en betydande inverkan på upplevelsen av stationshuset, Hamngatan och området söder om järnvägen.

De planerade byggnaderna i planområdets sydöstra del kommer att påverka upplevelsen av de kulturhistoriskt värdefulla Orangeriet och Stadsträdgården samt byggnadsminnet Expositionshuset. Museet vill trycka på att det är av största vikt att utformningen av dessa byggnader anpassas efter den kulturhistoriskt värdefulla miljön som dessa objekt tillsammans bildar. Volymerna gör också att "Löfbergsskrapan" kommer att förlora sin status som landmärke.

Värmlands Museum ser alltså fördelar med vissa åtgärder som planen medger. Men vi ser också att skalan på byggnadsvolymer riskerar att "förminska" både de kulturhistoriska intressanta byggnaderna i dess närhet, och människorna som rör sig i staden. Några av stadens landmärken och delar av dess siluett kommer också att förändras drastiskt.

Kommentar:

Många faktorer påverkar centrumets framtida innehåll, funktion och attraktivitet över tid. Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att resecentrumet har goda möjligheter att bidra till ett levande centrum, bland annat genom att flera olika funktioner möjliggörs och genom att gatan, som välbeprövat element i en stad, används som utgångspunkt för resandefunktioner. De passager som föreslås över/ under spårområdet kommer också bidra till en ökad tillgänglighet.

Länken kommer påverka Stationshuset på flera sätt. Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att den viktigaste konsekvensen är att Stationshuset, som är en långsmal byggnad, fortsatt går att använda för resenärsfunktioner uti-

från dagens krav, tack vare en anslutning från kortsidan, direkt från Vikentunneln. En tillgänglighetsanpassning av huvudentrén skulle också innebära en påverkan på byggnadsminnet men inte möjliggöra för ett fortsatt användande för resenärsfunktioner.

Skalan på byggnaderna har utifrån både ett kulturmiljöperspektiv och ett stadsmiljöperspektiv bedömts som acceptabel med hänsyn till att de bidrar med fler funktioner och människor på platsen. En ökad täthet kring resecentrum har bedömts nödvändig av flera olika skäl. Dock har den föreslagna högsta byggnadsdelen inom godsmagasintomten sänkts från +100,5 m (nockhöjd ovan nollplanet) till +97 m. Dvs från ca 53,5 meter till ca 50 meter ovan mark. Detta för att inte dominera stadsbilden i förhållande till Ljöfbergsskerapan.

LFV

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen. Observera texten under VIKTIGT nedan!

En flyghinderanalys kan vara nödvändig för de höga byggnader som skall uppföras. Det åligger byggherren att efterhöra behovet av en flyghinderanalys och om det behövs beställa och bekosta denna. Kontakta LFV Flyghinderanalys på telefon 011-19 20 00 vx, begär Flyghinderanalys.

LFVs flyghinderanalys grundar sig på ICAO:s regelverk som enligt beslut av EU-kommissionen skall gälla som lag inom EU. Om flyghinderanalysen innehåller anmärkningar måste dessa åtgärdas innan bygglov får beviljas. Om anmärkningarna är av sådan natur att de ej kan åtgärdas får bygglov ej beviljas. Observera att giltighetstiden för en flyghinderanalys är två år från utfärdandedatum. Om byggnation inte påbörjas innan giltighetstidens slut måste en ny flyghinderanalys beställas och resultatet av denna inväntas innan bygglov får beviljas.

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

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015. VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. På grund av nytillkomna satellitbaserade inflygningsprocedurer på Sveriges flygplatser har LFV utökat influensområdet för hinderytor till 90 km från flygplats för att även täcka in de hinderytor som är förknippade med dessa procedurer.

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, lufttrum och all tänkbar radioutrrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys.

Kommentar:

Inom tätort gäller att flyghinderanalys ska göras för objekt högre än 45 meter (20 meter gäller utanför tätorten.) Planen innehåller en byggnadsdel som överstiger 45 meter. En flyghinderanalys har dock inte bedömts nödvändig att göra då föreslagen byggnad inte kommer att utgöra högsta punkten i området. Detaljplanen medger en 53 meter hög byggnad. Närmaste granne är Ljöfbergsskerapan som är 43 meter hög. På taket på Ljöfbergsskerapan står det en 12 meter hög mast vilket innebär en totalhöjd på 55 meter. Kyrktornet är ca 60 meter högt, men står på en marknivå som är ca 5 meter högre än marken vid järnvägsstationen. Ett bostadsbus på Bryggudden är ca 60 meter högt.

Dock har den föreslagna högsta byggnadsdelen inom godsmagasintomten inför antagandet sänkts från +100,5 m (nockhöjd ovan nollplanet) till +97 m. Dvs från ca 53,5 meter till ca 50 meter ovan marknivån. Detta för att inte dominera stadsbilden i förhållande till Ljöbergsskerapan.

Karlstads airport har remitterats och har inget att invända mot den föreslagna detaljplanen.

Karlstads Airport AB

Karlstad Airport har inget att invända mot den föreslagna detaljplanen för resecentrum i Karlstad.

Postnord

PostNord har inget att anmärka och godkänner härmed den föreslagna detaljplanen SBN-2017-389

Teknik- och fastighetsförvaltningen

Teknik- och fastighetsförvaltningen har inget att erinra på detaljplaneförslaget.

Kommentarer av redaktionell art har lämnats direkt till stadsbyggnadsförvaltningen.

Teknik- och fastighetsnämndens beslut:

1. Förslag till granskningsyttrandet över detaljplanen Resecentrum inom Tingvallastaden godkänns.
2. Träbyggnation bör eftersträvas i de byggnader som uppförs enligt detaljplanen.

Kommentar:

Det är i detaljplanen inte möjligt att ställa krav på träbyggnation och där marken inte ägs av kommunen har kommunen begränsade möjligheter att påverka detta. Planen möjliggör för trästomme då byggnadshöjder anpassats efter trästommens dimensioner. Möjligheten till träbyggnation begränsas dock något av de krav som ställs med anledning av de risker som närheten till farligt gods på spår innebär. Träbeklädnad bör vara möjligt på flera av fasaderna.

Miljöförvaltningen

Miljönämndens synpunkter från samrådet 2018 har till stora delar beaktats och planen har utvecklats med många förbättringar. Några synpunkter finns dock:

Cykel

Det är bra att det finns en cykelbana längs södra sidan av Hamngatan för att koppla an till Vikenpassagen och resecentrum. En eventuell framtida omdragning i östra delen av planområdet, som kan bli aktuellt vid en breddning av Hamngatan, är mindre lämplig då den kommer innebära en omväg i förhållande till andra möjliga vägar och inte heller logisk för cyklisterna. Erfarenheter visar att när en cykelväg blir för krånglig för cyklisten tenderar det till att påverka val av andra färdmedel. Ytan längs med perrongen kan dock vara mycket lämplig för cykelparkering. Läget nämns även som en kompletterande plats i planbeskrivningen.

Parkeringsytan för cykel vid Östra Torggatans förlängning är mer tveksam då den är längre bort från stationen och därmed ha en lägre attraktivitet. I detaljplanen är det klokt om det vid alla tänkbara cykelparkeringar möjliggörs för väggar och tak. Det planerade cykelgaraget invid Vikenpassagen kan det bli riktigt bra. Den enda farhågan är att investeringskostnaden kommer att göra det för dyrt att parkera där och att cyklisterna väljer att istället parkera på andra ställen vilket skulle förändra beläggningssituationen ovan mark.

Beträffande bron kallad Trädgårdslänken förutsätts att det ska vara möjligt att leda en cykel över bron.

Biltrafik

Den framtida trafiksituationen längs Hamngatan och Karl IX:s bro är ännu oklar och här vill vi belysa möjligheten att i första hand utveckla beteendepåverkande åtgärder istället för att öppna för fler körfält på Hamngatan.

Avfall

Avfallslösningen har utvecklats sedan samrådsförslaget, men är inte helt övertygande. Miljönämnden lyfte i samrådet behov av ny plats för den återvinningsstation som kommer tas bort vid Trädgårdsgatan. Någon alternativ plats finns inte redovisad i det nya planförslaget.

Dagvatten

För de nya dagvattenledningarna till Mariebergsviken och Inre hamn kan det komma bli aktuellt med reningslösningar även ovan jord vilket då bör möjliggöras i plankartan. Det finns många fördeklarar med att i den mån det är möjligt ge utrymme för rening av dagvatten, ovan eller under jord. Krav på rening av dagvatten kommer i framtiden tydliggöras dels genom styrning i ny dagvattenplan och dels genom krav att klara miljö kvalitetsnormerna vid utsläpp till Mariebergsviken och Inre hamn. Till Mariebergsviken finns begränsat med mätningar men modellering av dagvattenpåverkan visar på risk att kopper överskrider gränsvärdet i miljö kvalitetsnormen.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att huvudalternativet för cykelbanans dragning är att föredra.

Planen justeras så att cykelparkeringar även kan förses med väderskyddande väggar och tak.

Trädgårdslänken (bron) kommer av utrymmesskäl troligen vara för brant för att det ska vara ett tillräckligt attraktivt alternativ att leda cykeln. Hissar kommer att finnas i anslutning till bron för t.ex. barnvagnar, rullväskor, rollatorer, rullstolar etc. För cyklar kommer det vara enklare att ta sig förbi spåren via Vikenpassagen (tunneln) eller Ljöfbergsviadukten då dessa har en bekväm lutning, är försedda med separat cykelbana och bara ligger 100 meter bort från bron.

Någon ny plats för återvinningsstationen finns inte i dagsläget men stadsbyggnadsförvaltningen arbetar med frågan och har för avsikt att försöka lösa en ny plats i samband med att den befintliga försvinner, om FTI fortsatt anser att behovet finns.

Detaljplanen förhindrar inte reningslösningar för dagvatten. Inom projektet undersöks nu i första hand möjligheten till rening av Hamngatans dagvatten genom kolmakadam i luftigt förstärkningslager under föreslagen gång- och cykelbana. I inloppen till dessa nedsänkta konstruktioner föreslås växtbäddar anläggas som dagvattnet först infiltrerar genom. Både växtbäddar och förstärkningslager med kolmakadam ryms inom användningen GATA på plankartan. Även andra lösningar som t.ex oljeavskiljare och brunnsfilter ryms inom användningen.

Karlstads el- och stadsnät

Karlstads El- och Stadsnät (KNAT) har tagit del av underlaget för granskning av detaljplan för resecentrum.

Det yttrande som lämnades under samrådet kvarstår.

Ett E-område i den nordvästra delen av planområdet behöver etableras. Placering av detta önskas diskuteras i samråd mellan kommunen och KNAT. I den sydöstra delen (i området vid befintlig godsterminal) behöver KNAT få möjlighet till separat E-område alternativt inhysningsstation som behöver anges i plankartan.

För befintlig nätstation i nordöstra delen har ett nytt TE-område etablerats. KNAT önskar att det säkerställs att områdets storlek är ca 60 m² för KNAT:s del.

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

Kommentar:

Föreslagen ny yta för den befintliga nätstationen (TE) är till ytan ca 90 kvm.

Plankartan har inför antagandet, i samråd med Karlstads El- och stadsnät, kompletterats med ytterligare två E-områden. I planens nordvästra del har utrymme getts för en ny nätstation i syfte att elförsörja nya byggrätter längs Hamngatan. Inom godsmagasintomten har användningsbestämmelserna kompletterats med "E" så att nätstation för elförsörjning av kommande byggrätter inom godsmagasintomten säkerställs.

Parkab

Bilparkering

Karlstads Parkerings AB förvaltar avgiftsbelagd parkering på kommunens allmänna platsmark och kommunens avgiftsbelagda kvartersmarksparkeringar. Bolaget har under 2019 och 2020 inventerat beläggningsgraden på gatorna inom bland annat Viken och Tingvallastaden för att lättare kunna överblicka parkeringssituationen i staden. Beläggningsgraderna som nämns i detta dokument är från vardagar under kontorstid år 2019, före covid-19.

Inom det aktuella planområdet omfattas gatuparkering utmed Trädgårdsgatan vilken i dagsläget har 27 parkeringsplatser och har en beläggningsgrad på cirka 98%. Precis utanför planområdet finns också gatuparkering som påverkas av detaljplanen. Det gäller framförallt 24 parkeringsplatser på Fredsgatan med en beläggningsgrad på 81% samt 39 parkeringsplatser på Vikengatan med en beläggningsgrad på 42%. Detaljplanen föreslår att så kallad angöringsparkering till stationsområdet ska finnas på dessa gator nämnda gator. Det lär således innebära att ett antal allmänt tillgängliga parkeringsplatser på Fredsgatan, som i dagsläget används av framförallt centrumhandel samt parkeringsplatser på Trädgårdsgatan och Vikengatan, som idag framförallt används för arbetspendling övergår till så kallad korttidsparkering och därmed inte kan nyttjas optimalt under dagen.

Även bolagets parkeringsområde Trädgårdsgatan påverkas av detaljplanen där samtliga 220 parkeringsplatser försvinner. Detta parkeringsområde har en beläggningsgrad på 99%.

Planförslaget innebär att det totala antalet allmänt tillgängliga parkeringsplatser kommer att minska med minst 165 parkeringsplatser. 415 parkeringsplatser ersätts med 250. Av dessa 250 parkeringsplatser blir 220 placerade i ett garage och 30 platser är angöringsparkering som placeras på gatumark, vilket kan innebära att befintliga platser på gatumark tas i anspråk, och minskningen av tillgängliga parkeringsplatser därmed kan bli större än 165.

Viken samt södra delen av Tingvallastaden har redan en ansträngd parkeringssituation. Planen för resecentrum i kombination med andra pågående planer i Viken, till exempel kvarteret Skepparen och Tullholmsviken innebär att parkeringssituationen riskerar att bli ohållbar eftersom även dessa planer innebär dels att ny bebyggelse tillkommer dels att allmänt tillgängliga parkeringsplatser minskar vilket ger att konkurrensen om parkeringsplatser kommer att öka. Gällande parkering har bolaget följande synpunkter.

- Konsekvenserna av minskandet av allmänt tillgängliga parkeringsplatser behöver utredas.
- Att i planen luta sig mot att ta befintliga allmänt tillgängliga gatumarksparkeringar utanför planområdet i anspråk för att lösa planens parkeringskrav är inte lämpligt och ska därmed undvikas.

- De 220 parkeringsplatser som ska inrymmas i ett garage har mycket stor betydelse för planen samt områdets parkeringssituation. Skrivelser om garaget i plankartan behöver skärpas för att säkerställa att garaget byggs. Om inte de 220 parkeringsplatserna skapas bör ej planen genomföras.
- Parkering på ytterligare 130 parkeringsplatser planeras för de byggnader som tillkommer. Kommunen bör tydliggöra att en parkeringsanläggning av den storleken som det planeras för bör kunna samutnyttjas av olika parkörers behov över dygnet.

Lastplatser

Inom planområdet finns ett antal lastplatser som inte längre kommer kunna nyttjas på grund av busslösningen inom resecentrum. Detta föreslås lösas genom att lastplatser flyttas till andra gator alternativt samutnyttjas med ytor för busshållplats. Verksamheter belägna på och intill Hamngatan har i samrådet uttryckt ett behov av lastplatser för att kunna bibehålla sin verksamhet.

Gällande lastplatser har bolaget följande synpunkter:

- Bolaget anser att det är positivt att mark samutnyttjas och därmed används på ett effektivt sätt. Dock säger detaljplanen väldigt lite om hur ett samutnyttjande mellan busshållplats och lastplats ska kunna lösas i praktiken. Förutsättningarna för att kunna samutnyttja på detta sätt behöver utredas för att se om det överhuvudtaget är möjligt. Det bör också utredas hur marken ska regleras samt var dessa lastplatser ska placeras.
- Vid eventuell flytt av lastplatser till andra gator ska det undvikas att allmänna parkeringsplatser tas i anspråk.

Bussparkering

För närvarande finns parkeringsplatser för buss på Hamngatan. Dessa platser nyttjas främst av turistbussar vid övernattningar på närliggande hotell. Totalt finns plats för 3–4 bussar.

I och med detaljplanen för resecentrum kan antalet parkeringsplatser för buss öka, men däremot kommer det inte länge vara möjligt att parkera bussen längre än kortare tid, vilket bedöms vara mellan 15–20 minuter. Anledningen till detta är att dessa platser även ska nyttjas av regionbussar. 15–20 minuters parkering kan vara tillräckligt för att hämta eller lämna passagerare, men platserna på Hamngatan kommer inte längre kunna nyttjas för att till exempel parkera bussen över natten. Hotellen har i sina synpunkter för samrådet beskrivit vikten av att fortsatt ha parkeringsplatser nära sin verksamhet.

Gällande bussparkering har bolaget följande synpunkter:

- Konsekvenserna av borttagandet av möjligheten till nattparkering i närheten av hotell vid Hamngatan bör utredas. Även placering av ersättningsplatser för längre uppställning av buss bör ingå i utredningen.

Färdtjänst

I planbeskrivningen finns en illustration med föreslagen disposition av Hamngatans planerade lägen. En sträcka är i denna illustration särskilt markerat med färdtjänst. Färdtjänst nämns även på fler platser i planbeskrivningen som en verksamhet som är i behov av parkering nära stationsområdet.

Gällande färdtjänst har bolaget följande synpunkter:

- Färdtjänst är inget eget fordonsslag i trafiklagstiftningen. Det går med andra ord inte att särskilt reservera parkeringsplatser på allmän platsmark för denna typ av verksamhet. Platser kommer därför troligtvis att bli reglerade som korttidsparkering, där även till exempel privatbilar kan nyttja platserna eller taxiplatser där vilken taxi som helst kan parkera. Konsekvenserna av en sådana reglering och vilken betydelse den får för trafikflöden och viljan att använda södra sidan av spåret för hämta och lämna bör utredas.

Parkeringsledningssystem

Bolaget äger det parkeringsledningssystem som finns på många av de gator som berörs av ombyggnation. Parkeringsledningssystemet är av stor vikt för centrumhandeln.

Gällande parkeringsledningssystemet har bolaget följande synpunkter:

- Det bör säkerställas att ett fungerande parkeringsledningssystem finns tillgängligt både under byggtid samt efter det att ombyggnationen är färdig.
- Om befintligt parkeringsledningssystem behöver flyttas eller ändras förutsätter bolaget att kostnader för det kommer att bäras av projektet resecentrum.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningens uppfattning, vilket framgår i Stadsdelsvisionen för Tingvallastaden, är att gatuparkering i centrum bör nyttjas för korttidsparkering för besökare till centrum, inklusive resecentrum. Parkeringsbehovet för bostäder, arbetsplatser och likande verksamheter ska lösas inom kvartermark. Även långtidsparkering för resecentrum ska lösas inom kvartermark. I stadsdelsvisionen framgår att de allmänt tillgängliga p-platzerna till antalet ska förbli de samma över tid men att en förskjutning till p-bus är nödvändig. Detaljplanen följer den genomförandestrategi som utgör bilaga till Stadsdelsvisionen för Tingvallastaden. I handlingsplanen för genomförande av Stadsdelsvisionen finns även en konsekvensbeskrivning för föreslagna förändringar gällande parkering, inklusive bussparkering. I övrigt hänvisas dialog om parkering i centrum till det pågående arbetet med parkeringsplanen, där Parkab deltar.

Merparten av parkeringsbehovet för resecentrum ska lösas inom ny byggrätt på godsmagasintomten. Då kommunen äger marken och kan styra antal parkeringar i en markanvisning har det inte bedömts motiverat att begränsa detaljplanen ytterligare. Personbilsparkering för att hämta och lämna resenärer bedöms vara motiverat att förläggas inom gatumark där kommunen har rådighet över funktionen. En förhoppning med genomförandet av ett resecentrum är också att behovet av att ta sig till centrum/Karlstads C med egen bil inte är lika stort framöver, då bilen behöver ta mindre plats i centrum.

Parkeringsområdet längs Trädgårdsgatan är en tillfällig parkeringsplats som under lång tid planerats försvinna. Samnyttjande mellan lastplats och reglerplats för buss kommer att kunna lösas genom överenskommelse mellan Region Värmland och Teknik- och fastighetsförvaltningen. Om en eventuell flytt av lastplats innebär att allmänna parkeringsplatser tas i anspråk kommer dessa i största möjliga mån ersättas i motsvarande läge. Långtidsparkering för buss ska erbjudas på anvisade parkeringsplatser utanför centrum, i enlighet med Stadsdelsvisionen för Tingvallastaden godkänd av KF.

Projektgruppen är medveten om svårigheten med att reglera platser för färdtjänst.

Att utrymme finns för parkeringsledningssystemet ska säkerställas i kommande projektering.

Yttranden från övriga

Fastighetsägare i centrum

Vi är i grunden positiva till en utveckling kring stationsområdet och ser en stor fördel i att minska barriäreffekten mellan centrum och Viken genom en ny breddad passage under spåren samt gångbro(ar) över spåren. Det är även positivt att det tillskapas en mittenperrong för tåg samt att det kommer gå att angöra stationen både söder (Trädgårdsgatan) och norr (Hamngatan) om järnvägen. Vidare är vi positiva till att skapa fler byggrätter med möjlighet till kommersiella ytor i bottenvåningen både längs Hamngatan och norr om Stadsträdgården.

I det pågående planerandet av ett nytt resecentrum saknar vi däremot diskussionen om vilken nytta detta ska ha för Karlstad centrum. Nuvarande förslag fokuserar nästan uteslutande på nyttan för re-

senärer som ska byta transportslag och resa vidare, på bekostnad av besökare till centrum. Det finns heller ingen konsekvensanalys om hur det planerade resecentrumet kommer att påverka centrums utveckling med handel, restauranger mm framgent. Det finns en överhängande risk att när tillgängligheten försämras in till centrum så kommer det påverka butiksnäringen negativt och på sikt så kommer vi se ett mindre utbud av butiksverksamheter vilket leder till att blir mindre attraktivt både för både invånare och turister att besöka centrum och det kommer även slå hårt mot hotell- och konferensverksamheter.

Den enskilt största invändningen mot detaljplanen för Resecentrum är att det inte finns klarlagt att utformningen av Hamngatan med placering av busshållplatser integrerade i gatumiljön kommer att fungera, vare sig för Värmlandstrafik, för resenärer, bilister, gångare eller cyklister. Kort sagt, målsättningen som ett en ”attraktiv och funktionell knutpunkt” som är ”mänsklig, trygg och välkomnande” uppfylls inte. Vi begär därför omprövning av placeringen av bussarna.

Vi ser en betydande risk att Hamngatan i förlängningen måste stängas helt för biltrafik vilket allvarligt skulle inskränka tillgängligheten till centrum. Denna bild stärks av att 1) Värmlandstrafik i sitt samrådsyttrande menar att den föreslagna ”utformningen och dimensioneringen av reserummet” innebär att Hamngatan kommer att kunna trafikeras som enbart bussgata, 2) att Kollektivtrafiknämnden den 3/12 klubbade förslag till remissyttrande innebärande att 300 meter av Hamngatan ska stängas för biltrafik. Det är problematiskt med komprimering av alla transportmedel på en liten yta (på Hamngatan/Järnvägsgatan), det skapar en barriäreffekt samt medför risk för både trafikchaos, gatan upplevs som ”stökig” och otrygg med många tunga fordon och minskad säkerhet för oskyddade gång och cykeltrafikanter. Det medför också en risk för trafikförseningar. Dessutom riskerar det att påverka och förskjuta flöden i stan vilket kan inverka negativt på handeln och i förlängningen stadskärnans storlek.

Vi har utöver ovanstående invändningar emot en kraftigt försämrad tillgänglighet till centrum med bil vilket riskerar att minska centrums attraktivitet som besöksmål och att stadskärnan utarmas. Vi ser också en risk för trafikinfarkt, om övriga infrastrukturprojekt (Vikenpassagen, Karl IX gata, broarna etc) runt om centrum inte genomförs innan Hamngatan byggs om. Dessutom ser vi en uppenbar försämrad transportlogistik till och från centrum (goods och sopor) vilket skapar problem för lokalyresgäster och minskar trivseln i gaturummet (det blir rörigt).

Angående resecentrum och kollektivtrafik

I granskningshandlingen saknas redogörelse för hur flöden i staden (avseende både bilar, fotgängare och cyklister) påverkas av föreslagna ändringar av busklägen (både regional- och lokalbussar), minskad trafik/tillgänglighet samt ändrade parkeringslägen. Flytt av busstationen kommer att ha stora effekter på centrums flöden och utformning. Det kan vara förödande att ändra dynamiken i staden och hållplatsstruktur samt angöringspunkter för lokal och regional trafik (finns exempel från Malmö) varför de måste utredas och definieras både i den nuvarande och den framtida lösningen.

Vi ifrågasätter om det är rimligt att integrera Hamngatan mfl i järnvägsområdet i den omfattning som planen och granskningshandlingen föreskriver. Den föreslagna lösningen med regional- och lokalbussar på en liten yta riskerar att skapa en trafiktät miljö med många tunga fordon som stannar och åker, vilket drar ner trivsel och kan skapa en känsla av otrygghet vid passagerna ”shared spaces”. Det finns stor risk att resenärer ”genar” över gatan för att hinna med sin buss/tåg, vilket ökar risken markant för påkörningar samt skapar en otrygg och otrivsam miljö. Bussarna kommer sannolikt även att upplevas som en barriär och skapa ett intryck av en mindre tillgänglighet med alla bussar längs gatan.

Det blir väldigt mycket funktioner och fordon på en väldigt liten plats, en bättre lösning skulle vara att använda gator som idag är låganvända med busshållplatser, istället för att lägga dem mitt där alla andra trafikslag vill komma fram. Det blir väldigt trångt med trådbussplatser i början av Järnvägsgatan som idag är en viktig trafiknod för bilar. I detaljplaneförslaget kan bussarna inte mötas i korsningen Järnvägsgatan/Hamngatan och vi ser stor risk för olyckor och köbildning i anslutning till denna korsning.

Vi ser en markant försämring för bussresenärerna i och med att det inte kommer att finnas fasta hållplatser för de olika linjerna, vilket kan skapa stress. I förlängningen kan det innebära ökad risk för resenärerna som måste lägga fokus på att hitta rätt hållplats, och därmed tas fokus från att hålla koll på den omgivande trafiken. Vi är inte övertygade om att busshållplatser för lokaltrafiken och stadsbussarna måste vara i direkt anslutning till resecentrum. Den i detaljplanen föreslagna lösningen innebär inte att resenärerna går ”torrskoda” mellan järnvägsstationen och busshållplatserna, och i vissa fall kommer de att behöva gå upp till 300 meter till bussen, jämfört med dagens 400 meter. Stadsbussarna går idag utanför busstationen så där sker ingen direkt förbättring.

En fundering är om det bättre går att nyttja längdriktningen längs Hamngatan (tex öster eller väster om stationen) för regionbussarna, med ett system där bussarna skulle kunna ges en egen yta som inte ligger i körbanan. Eller är det till och med bättre att behålla regionbussarna på Kv Älgen, men att spegelvända stationen så att den vetter mot Hamngatan samt att satsa på att förbättra väderskydden så att det går att gå under tak mellan de båda stationerna?

Vi är tveksamma om det kommer att fungera med föreslagen utformning av vändrondeller, utfarter (tex från järnvägsgatan) som ej klarar möten och reglerplatser längs en lång del av Hamngatan. Att många bussar behöver vända och köra fram och tillbaka på Hamngatan skapar dessutom extra onödigt tung trafik. Vi ser en kraftigt ökad risk för såväl olyckor som trafikproppar.

Angående biltrafik på Hamngatan och Järnvägsgatan

Enligt planen skall Hamngatan byggas om från fyrfilig väg till tvåfilig gata. Det skall göras plats för andra trafikslag (buss och cykel) i anslutning till det nya resecentrum. Dessutom skall biltrafiken tas bort helt på den södra delen av Järnvägsgatan samt vid två sektioner av Hamngatan.

Det finns en stark oro för att tillgängligheten till centrum försämras avsevärt, framförallt avseende bil. Vi anser att den föreslagna trafiklösningen kommer att minska centrumets attraktionskraft och minska antalet besökare till stadskärnans butiker och restauranger. Det finns exempel på andra stadskärnor, t ex Västerås, där man har försökt begränsa tillgängligheten med bil till stadskärnan för att göra den trevligare och för att främja andra trafikslag, varvid stadskärnan har tappat i omsättning och besöksantal till förmån för externhandelscentra.

Innerstaden har redan nu tappat besökare och omsättning till externhandelsområden, framför allt Bergvik men även till Välsviken. Vår bestämda uppfattning är att bilismen kommer fortsatt att dominera de kommande åren (vilket även styrks av Hållbart resande utredningen), och planförslaget innebär en kraftigt försämrad tillgänglighet med bil som gör att besökare i högre grad kommer att välja externhandelsområden istället för centrum.

Om ett transportslag eller angöringssätt till centrum skall premieras framför ett annat, så måste det första steget vara att göra det premierade trafikslaget eller angöringssättet tillgängligt först, så att besökarna naturligt hellre väljer detta transportslag, istället för att tvinga fram ändrade kommunikationsmönstren genom att försvåra för ett kommunikationsslag. Enligt Trivectors trafik-PM förväntas bättre gck-förutsättningar endast medföra 5-10% överflyttningseffekt från bil till annat transportmedel, kampanjer och uppmuntran ytterligare 5%. Enligt detta PM är tvingande åtgärder

såsom borttagande av parkeringsplatser och höjd p-taxa mer effektivt, något som direkt slår direkt mot centrum som besöksmål. Enligt planbeskrivningen ska endast genomfartstrafik reduceras, men enligt Trivectors utredning kommer även bilburna besökare behöva reduceras för att nå målet om max 6000 (7470) fordon på Hamngatan.

Vi motsätter oss den föreslagna lösningen med spårviddshinder som hindrar biltrafik på Hamngatan. Vi anser detta vara en oacceptabel lösning eftersom den kraftigt försämrar framkomligheten, parkeringsmöjligheterna samt logistikhanteringen för våra kvarter.

Utförda trafiksimuleringar och utredningar (PM trafik-Stadsdelsvision samt Trafik-PM av Trivector) ifrågasätts. Det saknas förslag till lösning på många av de problem och utmaningar som redovisas i dessa, istället hänvisas till att ”frågan kräver ... fortsatt utredning”, att ”utformningen... ännu inte studerats i detalj”. Det är anmärkningsvärt och oroande att detaljplanen för ett nytt Resecentrum har så pass många outredda frågetecken och problem kvar att lösa i detta skede.

Enligt planbeskrivningen (s 30) har Hamngatan 16 000 fordon, och 40% uppskattas vara genomfartstrafik (oklart vad detta estimat baseras på). Om siffran 40% är korrekt innebär det att 6 400 bilar skulle kunna ta en annan väg. Vikenförbindelsen sägs vara den primära avlastningsleden, men denna beräknas endast öka med 2 000 – 4 000 fordon. Var tar övriga fordon vägen? Målsättningen om 6 000 fordon på Hamngatan innebär att 9 600 bilar fortfarande behöver nyttja Hamngatan varje dag även framgent. Det saknas svar på var och hur mellanskillnaden om 3 600 bilar ska ta sig fram.

I granskningshandlingen sidan 31 hänvisas till en ”Trafikmodell” som tagits fram för Karlstads tätort. Denna finns inte redovisad bland handlingar kring detaljplanen. Det saknas information om hur trafikökningar fram till 2040 beräknats, samt hur kommande bostäder runt bla Tullholmsviken inkluderats trafikmodellen.

Järnvägsgatan har i tidigare workshops rörande centrumets utformning utpekats som en viktig entré in till centrum och att denna ska göras mer inbjudande och välkomnande. Detaljplanens förslag med placering av stadsbussarna på Järnvägsgatan ointetgör denna möjlighet. Skulle Järnvägsgatan stängas för biltrafik är det positivt att Drottninggatan öppnas för biltrafik.

De stora infrastrukturprojekten som ska hjälpa till att leda trafiken runt centrum, såsom de båda broarna över Klarälven vid Jakobsberg, samt de icke fungerande korsningspunkterna vid bland annat Karl XI:s gata, måste vara på plats innan Hamngatan kan smalnats av och belastas med bus-sar. Skulle Hamngatan smalnats av och belastas med busstrafik innan övriga infrastrukturprojekt är genomförda riskerar centrum en trafikinfarkt, vilket i sin tur riskerar att permanent skrämja bort centrumets besökare.

Låt Hamngatan och Järnvägsgatan vara trafikerade gator, men de bästa i Sverige sett till utformning och framkomlighet. Behåll ambitionen om att skapa en stadsgata, men låt den fortsätta att vara framkomlig även för bilar.

Angående bilparkering

Det ska vara enkelt att parkera sin bil. Det är viktigt att inte försvåra angöring till de parkeringsplatser som idag finns i området, samt ersätta de som försvinner i Duvslaget. Det måste finnas god tillgång på parkering för både korttid, långtid och för besökare till centrum och resecentrum. Vi ser att infartsparkeringar (nyttjas sannolikt av jobbinpendlare) kan vara ett komplement till de centrumnära parkeringarna, men de kan inte ersätta dem. Tillgängligheten till parkeringshuset Duvan minskar betydligt med planens förslag på att minska antalet filer på Hamngatan och att stänga av biltrafiken helt med spårviddshinder.

Gällande området i sydvästra hörnet, som är markerat med P och t1 på plankartan noteras att det ser ut att inskränka på den parkeringsyta som idag tillhör affären PEKÅS. Fastighetsägaren vill ha en dialog om detta då parkeringen är viktig för PEKÅS.

Ang leveranstransporter på Hamngatan

Det krävs tydligare plan för hur leveranser skall hanteras inne i centrum. Fastigheterna måste kunna erbjudas en fungerande godsmottagning för att inte i onödan blanda godstransporter med vanlig trafik, detsamma gäller för sophantering.

Gällande fastigheterna Höken 1, 11 och 14 sker varje vecka 60-65 godsleveranser, samt ca 12 hämtningar av sopor varje vecka. Redan med dagens utformning av Hamngatan är det en svårtillgänglig in/utfart (Hamngatan 14-16) som är krånglig att angöra. Lastbilarna måste backa in vilket låser båda körytorna. Idag är gatan tvåfilig med en bussficka, cirka 8,5 meter bred i det norra körfältet, samt trottoar ca 3 m. I planförslaget ser utrymmet ut att ha smalnats av något. Vi ser att det blir trångt att ta sig in med lastbil till lastkajen. Det är problematiskt med bussuppställning på båda sidor om infarten då bussarna både skymmer sikten samt inskränker på infartsytan (svårt att klara svängen). Utöver godsleveranser finns parkeringsgarage med 55 bilparkeringar som nyttjar samma in och utfart på ovan nämnda fastigheter.

Gällande Galleria Duvan är antalet godsleveranser 110-125 per vecka, samt hämtningar av sopor ca 7-10 gånger varje vecka. För att kunna ha en fungerande handel och turistnäring måste inlastning kunna ske på ett smidigt sätt. Att minska tillgängligheten på Hamngatan kommer försvåra och på sikt leda till att lokallhyresgästerna lämnar stadskärnan om inte detta säkerställs och fungerar lika bra som det gör idag.

Flera hotell har också flertalet godstransporter per vecka, enbart för Hotell Drott är de veckovisa transporter med gods och sopor 29 st. per vecka och ytterligare några tillkommer på månadsbasis.

Angående länkar till Viken och inre hamn

Riktigt bra med en bredare omgestaltad Vikentunnel. Den utgör en viktig koppling mellan centrum och Viken så den måste fungera för resenärer, gående och cyklister. Denna är nyckeln till att minska barriären och bör ges högsta prioritet. Positivt med fler möjliga passager över spåren i form av gångbroar i väst och öst. Positivt med en gång och cykelbana på södersidan om Hamngatan. Oroande att de viktigaste passagerna (viadukterna vid Viken samt Löfbergs) för bussar är gamla och svaga punkter vid översvämningar samt relativt låga vilket innebär att lastbilar riskerar att köra fast och blockera trafiken.

Angående cyklar och cykelparkeringar

Viktigt att det tillskapas bra cykelparkeringar - lättanvända och väl tilltagna lösningar. Bra med planer på cykelgarage vid stationen. Tänk på att det kan vara såväl resenärer som stadens besökare som parkerar cykeln, det ska vara inbjudande och enkelt.

Angående byggrätter

Wermlands Invest anser att byggnadshöjden om 28,5 m är för högt, sett till omkringliggande bebyggelse.

Kommentar:

Reseären bör kunna ses som en potentiell besökare och kund till centrum. Resecentrumet förväntas både göra det kollektiva resandet mer attraktivt och även öka antalet resenärer och därmed även potentiella besökare till centrum. En

utgångspunkt är också att integrera resandefunktionerna med staden så att staden finns lättillgänglig för resenärerna och vice versa. Resecentrumet kommer förbättra tillgängligheten till centrum, inte försämra den.

Efter detaljplanens samrådsskede gjordes en alternativutredning där ett flertal olika lösningar för bussarnas placering prövades och jämfördes med varandra. Efter granskningskedet har ytterligare förslag och alternativa lösningar analyserats. Sett ur ett helhetsperspektiv är samliga samverkansparter (inklusive Region Värmland) överens om att nuvarande lösning är den bästa lösningen. Lösningen bygger dock på att vi fortsätter jobba för att nå de transportpolitiska målen, dvs att personbilstrafiken inte ska fortsätta öka i den takt den gjort den senaste seklet. Vi har goda möjligheter att uppnå detta och resecentrumet är en viktig pusselbit för att nå dit, detta framgår dock inte av de teoretiska trafiksimuleringarna som bygger på trender som snarare innebär "business as usual". Busslösningen på Hamngatan kommer att kunna fungera, men det krävs både fysiska åtgärder och beteendeförändringar så att trafikflödena igenom centrum dämpas. Att ställa om till ett mer hållbart resande är ett nationellt politiskt mål som Karlstads kommun måste arbeta för att nå.

Förväntade framtida flöden av flyttad busstation och ny bro etc framgår av Stadsdelsvision för Tingvallastaden och Stadsdelsvision för Viken som är under arbete.

Genomfart i öst-västligriktning kan ske på fler olika gator, leder och vägar. Den trafik som ska omfördelas från Hamngatan förväntas utöver Vikenförbindelsen främst flyttas till E18. Även en viss färdmedelsförflyttning är trolig och nödvändig för att klara tidigare nämnda transportpolitiska mål. Köproblematiken i Karlstad sträcker sig över ett mycket begränsat tidsspänn. Att arbeta för att fördela trafiken över fler timmar skulle kunna innebära stora vinster där t.ex omfattande infrastrukturinvesteringar kan undvikas.

Västra Torggatan är den gata som föreslås utformas som en entrégata, inte Järnväggsgatan. Den del av Drottninggatan som enbart är öppen för bussar idag öppnas för biltrafik i samband med genomförandet av resecentrum.

Parkeringshuset Duvan kommer även fortsättningsvis vara tillgängligt för besökare.

Kommunen kommer att ha en dialog med Peakås och berörd BRF gällande parkeringsplatserna i god tid innan parkeringen behöver byggas om. Antalet p-platser ska vara det samma och antal finns.

Detaljplanen för resecentrum innebär ingen förändring för hur gods- och sophantering ska ske i centrum, utöver förändringar av enstaka lastzoner på Hamngatan och Järnväggsgatan.

Skalan på byggnaderna har utifrån både ett kulturmiljöperspektiv och ett stadsmiljöperspektiv bedömts som acceptabel med hänsyn till att de bidrar med fler funktioner och människor på platsen. En ökad täthet kring resecentrum har bedömts nödvändig av flera olika skäl.

Handikappföreningarna

Som remissorgan har Handikappföreningarna Karlstad genom Tillgänglighetsgruppen fått ta del av förslaget till detaljplan för Resecentrum inom Tingvallastaden.

I ovanstående ärende vill Tillgänglighetsgruppen framföra följande:

- Anpassad plats för handikappfordon (i p-hus) kommer att ha långt avstånd till perronger.
- Olycksrisken är stor med allmän trafik mellan bussraderna

Av markparkeringarna på norra och södra sidan om spåren bör bara ena sidan (södra) vara för allmänheten, så man inte behöver byta sida för att finna plats eller välja vilken sida man åker till. I ovanstående ärende vill Tillgänglighetsgruppen påpeka följande:

- Anpassad plats för handikappfordon ska finnas.
- Hur ordnas utrymning vid brand om rätten att bygga en tredje våning utnyttjas?

Kommentar:

Handikapplatser kommer även finnas längs Hamngatan och Trädgårdsgatan i nära anslutning till entréer och Vikentunneln.

Tyngdpunkten för allmänhetens parkering kommer vara på den södra sidan. Dock kommer allmänna gatuparkeringar att finnas tillgängliga för korttidsparkering på norra sidan av just tillgänglighetskäl för bussresenärer.

Byggnaderna ska följa de brandskyddskrav som ställs i I Boverkets Byggregler (BBR) vid nybyggnation.

Avis

Vi invänder mot att det planeras en busskur utanför vår butik på Hamngatan 24 (Avis Biluthyrning). Som näringsidkare tycker vi att det är förödande för vår verksamhet att vårt skyltläge (både skyltar och skyltfönster) täcks av en busskur. Ur arbetsmiljösynpunkt så befärar vi att vår lokal kommer att bli väldigt mörk. Samma problem borde det vara för alla butiker som täcks av busskuren längs Hamngatan. Befärar även att en busskur kan skymma sikten när man åker ut från garaget vid Brf Jägaren.

Hela förslaget verkar utgå från att man som inkommande resenär enkelt ska kunna ta sig vidare med buss. Det ni helt verkar ha missat är att det finns ett stort antal inkommande resenärer som kommer med tåg och har för avsikt att åka vidare med taxi eller hyrbil. Biluthyrning nämns inte vid ett enda tillfälle. Mao så är det av stor vikt för resenärer som kommer till Karlstad att de enkelt kan hitta till biluthyrningen.

Kommentar:

Projektgruppen håller med om att biluthyrning bör ses som en naturlig del i ett resecentrum och att resenären lätt bör kunna orientera sig och hitta funktionen. I kommande planering finns möjlighet att göra lokala anpassningar gällande både utformning och placering av väderskydd så att t ex entréer och utfarter inte skymms.

Järnvägsfrämjandet

Först några allmänna reflexioner.

När man skapar ett nytt resecentrum bör det ha bäring på framtiden. Det ska vara hållbart i många år och tåla ett utökat kollektivt resande, något vi alla hoppas kommer att bli verklighet. Att då låsa fast sig i ett resecentrum som inte ger något som helst utrymme för en framtida expansion anser vi vara helt felaktigt. I föreliggande förslag ska det byggas kontorshus både öster och väster om stationshuset, vilket innebär ett ianspråktagande av ytor, som borde komma busstrafiken och resenärerna till del. Det finns inte ens utrymme för bilister att släppa av tåg/bussresenärer vid stationshuset, utan de hänvisas till Fredsgatan eller köerna på Vikensidan. Det lär inte bli många fickor på Fredsgatan och att släppa av folk på Vikensidan medför en stor omväg, inte minst för busspassagerare. Var inte tanken med hela projektet att minska avstånden för resenärerna?

2003 satt undertecknad Sture Arnesson i en stor statlig parlamentarisk utredning, betitlad "Kollektivtrafik med människan i centrum". Redan då påpekade vi att trafiken ofta styrs av önskemål från trafikhuvudmännen, trafikutövarna och dem som tillhandahåller infrastrukturen och att resenärernas behov förminskas. I det här fallet är prioriteringen tydlig. Karlstads Kommun vill bebygga kvarteret Älgen och även ytorna runt järnvägen. Trafikverket vill inte släppa till några spår för att möjliggöra en säkrare bussomstigning. Någon tydlig prioritering för resenärernas behov finns inte, eller kommer i sista hand, t.ex. vad gäller säkerhet.

Det verkar som att lokala kommunala intressen tagit över frågan. Ni tycks helt glömma bort att en

stor del av resenärerna kommer utifrån. För oss är det en fullständig gåta att inte Värmlands övriga kommuner bjudits in att ha synpunkter. Det är inte Karlstadsborna som byter från regionbuss till tåg. Ett tydligt exempel på detta var när den borgerliga majoriteten i Karlstad gick ut i tidningen och besvarade regionens kollektivtrafiknämnds välgrundade yttrande om de stora säkerhetsriskerna vid kanthållplatserna på Hamngatan. "Kom inte bara här och kom, det är vi som bestämmer". Att det dessutom görs politik av den här frågan tycker vi är sorgligt.

Slutligen inledningsvis vill vi på förekommen anledning ta upp termen "sakägare". Definitionen är "varje person som kan tillfogas skada eller annan olägenhet". Med tanke på de stora olycksriskerna ert förslag skapar betraktar vi alla resenärer och trafikanter som sakägare i det här fallet, inte bara de kringboende.

Bortsett från idéerna om byggnation har detaljplanen styrts av tanken på att minska avstånden för resenärerna vid byten, önskan att skapa en oas i centrala Karlstad med mindre störande biltrafik och ett mysigt välkomnande för dem som kommer till staden. Det är visserligen ett visst avstånd från nuvarande busstation till stationshuset. Men ankommande bussar kommer ju idag via Järnväggsgatan, rundar hörnet vid hotell Drott och släpper av passagerarna 50 meter från stationshuset på Hamngatan. Avgående bussar kan bordas vid korsningen Drottninggatan/Järnväggsgatan, ett avstånd på 100 meter. Drottninggatan är avstängd för biltrafik och ombordstigning på bussarna sker enbart på ena sidan, vilket vi anser tillfredsställande ur säkerhetssynpunkt. Busstationen är försedd med ett gatesystem efter en dödsolycka en nyårsafton. Grindarna öppnas av busschauffören och här finns värme, toaletter och Värmlandstrafiks kundservice samlad under tak. Resenärerna behöver inte springa runt eller över någon gata för att leta efter sin buss. Här sker dessutom en smidig omstigning mellan regionbussar och stadsbussar.

Enligt ert förslag ska regionbussarna få kanthållplatser utan några som helst säkerhetsanordningar på ömse sidor av Hamngatan och kontorshuset gå 14 meter ut från närmaste spår mot Hamngatan. Det blir inte mycket utrymme kvar. Vi tycker bilden från Hamngatan från presentationen av det vinnande arkitektförslaget säger allt. Det blir trångt, trångt, trångt. På hotell Drott/Duvan-sidan gångbana, cykelbana, kanthållplatser, i mitten ankommande och avgående regionbussar, passerande stadsbussar, biltrafik, gående och cyklister i en salig röra samt på stationshussidan kanthållplatser. Tänk er en bussresenär som ser att hans buss ska till att avgå på andra sidan gatan och springer ut framför nosen på en parkerad buss. Titta på bilden! Ska ett modernt resecentrum se ut på detta vis? Tror ni verkligen att detta blir den oas som ni förespeglar med en inbjudande välkomstmiljö? Parkeringshuset Duvslaget försvinner. Ingen yta någonstans för att stanna bilen och släppa av passagerare på denna sidan stationshuset. Endast ett par fickor för handikappfordon och ytterst få taxibilar. Tåg/busspassagerare som kommer med bil blir avsläppta på Fredsgatan om det finns några fickor lediga eller på Vikensidan, vilket i det senare fallet blir en ordentlig promenad genom Vikentunneln, inte minst för bussresenärerna.

Sedan har vi stadsbussarna. Så småningom upptäcktes det att det inte finns plats för dem på Hamngatan. De ska få två hållplatser på vardera sidan av Järnväggsgatan mellan Drottninggatan och Hamngatan mittför Hotell Drott och ingången till Duvanhuset. Detta blockerar gatan totalt varför biltrafik och regionbussar inte kan passera. De fyra stora fastighetsbolagen protesterar högljutt, dels mot trängseln, dels mot att varubilar inte kan angöra ingångarna. Detta får vidare till följd att regionbussarna, varav de flesta ankommer västerifrån och avgår västerut, måste vändas efter ankomst. Eftersom inget utrymme finns utanför kanthållplatserna och utfart/infart via Järnväggsgatan är blockerad tänker man sig att skapa två cirkulationsplatser i vardera änden av Hamngatan för att överhuvudtaget kunna vända bussarna. Man tar sig för pannan. Vi frågar oss hur en rondell vid utfarten av Östra Torggatan mot Hamngatan ska vara konstruerad för att en boggiebuss ska kunna svänga runt där.

Man planerar vidare spårvidshinder vid västra infarten till Hamngatan, något som kommer att ställa till det för brandbilar, ambulanser och polisbilar. Genomfartstrafiken är tänkt att ledas via Vikenleden. Det blir inte lätt att ta sig med bil i öst-västlig riktning. Det finns ju ingen annan genomfart förutom E 18. Belastningen kommer att bli oerhört stor på Vikenleden. Visserligen kommer det till ett par nya cirkulationsplatser, något som är bra, men att överföra den mängd bilar som idag frekventerar Hamngatan kommer otvivelaktigt att skapa stora kö-problem på Vikensidan. De åtgärder i övrigt som utförs där gynnar inte bilisterna utan enbart kollektivtrafiken, men bussarna kommer också att fastna i köerna. Att genomfartstrafiken på Hamngatan leds över till Vikensidan innebär också att två passager under järnvägen ska nyttjas, känsliga för översvämningar. Risker finns också att lastbilar fastnar och fullständigt blockerar trafiken.

Centrumhandeln har problem nästan överallt, inte minst i Karlstad. Vill man ytterligare försvåra för näringen ska man ta bort parkeringsplatser. Det finns visserligen parkeringshus och ska byggas nya, men många är inte bekväma med att nyttja sådana, speciellt äldre och handikappade personer. Det lär inte bli attraktivt att ställa bilen i ett parkeringshus där godsmagasinet idag ligger för att ta sig till centrum. Detta genererar mer bilåkning till externa köpcentra och utarmad centrumhandel.

Vi har i en skrivelse bett Trafikverket avstå några spår för att åtminstone kunna skapa en någorlunda säker bussomstigningsplats i närheten av stationshuset, liknande Örebro Central. Tyvärr har Trafikverket avslagit denna begäran. De vill ha två separata godstågsspår byggda för passerande godståg i 70 km/tim samtidigt som man i sitt eget remissunderlag för utredningarna "Gods i Värmland" och "Värmlandsbanan" lyfter fram problemen med vibrationer i närliggande fastigheter och buller redan idag, för att inte tala om faran med farligt gods. Hur ska det då inte bli med en ökad hastighet? Att bygga kontorshus så nära spårområdet är inte bara förkastligt. Det finns också bestämmelser för hur nära icke järnvägsrelaterad bebyggelse får finnas. Godstrafiken på järnväg är inte omfattande idag och kommer att minska ytterligare till hamnen när godsterminalen mellan Ilanda och Hynboholm byggs. Det tycks råda enighet om att en sådan kommer att byggas där, nu när Välsviken-alternativet uppvisar stora nackdelar. Detta får då till följd att vi landar i följande **förslag**:

Tills vidare:

Behåll Hamngatan, busstationen och stadsbussarna som idag! Gör gångbron till Vikensidan från busstationen till PEKÅS i stället över spåren och Hamngatan med rulltrappor och hissar ner till nya plattformarna!

Förläng Vikentunneln under Hamngatan! Behåll Duvslaget och nuvarande parkeringsplatser vid stationshuset!

Vänta med byggnation av kontorshus på stationshussidan!

När beslut om ny godsterminal och förbigångsspår till Skoghall fattats:

Då tar vi en ny diskussion. Då bör Trafikverket kunna släppa till några spår för att vi ska få en säker bussangöringsplats vid stationshuset. Låt oss då satsa på ett säkert, modernt och utvecklingsbart resecentrum med resenärernas behov i fokus i stället!

Lars Yngström har föreslagit att förbigångsspåret till Skoghall hanteras med förtur, något som vi livligt instämmer i. I så fall kan godshanteringen ske där i väntan på en godsterminal mellan Ilanda och Hynboholm och mer utrymme skapas på kortare tid på Karlstad C till fromma för resenärernas säkerhet.

Kommentar:

Att sätta resenären i fokus var en viktig utgångspunkt i den arkitekttävling som anordnades 2016. Att resenären angör en stad istället för en terminal är kanske den största styrkan i förslaget Resa-gata-stad. Att nyttja gatan för bussangöring har också bedömts vara det mest flexibla och utvecklingsbara lösningen som även har möjlighet att möta

en framtid där vårt resande troligen står inför stora men nödvändiga förändringar, med anledning av den växande befolkningen och ett behov av att minimera koldioxidutsläppen.

Oavsett om gods hanteringen minskar eller ej är det önskvärt att behålla det antal spår som nu föreslås, för att inte begränsa möjligheten till högre kapacitet på järnvägen totalt sett över tid. Karlstad kommun är positiva till en spårtriangel för Skoghallsbanan. Ansvaret för det projektet ligger dock på Trafikverket.

Gjutarens Socialdemokratiska förening

Gjutarens Socialdemokratiska föreningen har vid sitt möte den 14 december behandlat förslaget till Resecentrum inom Tingvallastaden. Vi är anser att det är väldigt viktigt att sammanföra de olika kollektivtrafikslagen tåg, regionbuss, lokalbuss, turistbuss och fjärrbuss till en gemensam plats. Charterbussar, turistbussar och ersättningsbuss föreslås få en gemensam lokalisering på södra sidan av resecentret, där även privatbilar skall angöra för avlämning och hämtning av resenärer. Skall den minskning av koldioxidutsläppen kunna genomföras, som krävs i Parisavtalet, måste samhället stimulera ett ökat kollektivtrafiks resande. Det måste då vara enkelt att byta mellan de olika trafikslagen, men framförallt säkert. I förslaget till detaljplan föreslås att biltrafiken skall fortsätta på Hamngatan och att det skapas tre shared space-yltor, där bussar, gående, cyklister och bilar skall samsas. Hamngatan kommer i den föreslagna planen vara navet för lokal- och regionalbussarna, det kommer att bli omfattande trafik på gatan eftersom lokalbussarna kommer trafikera gatan från deras nya bytescentrum på södra delen av Järnvägsgatan. Samtidigt som det blir en ökad busstrafik på Hamngatan skall regionalbussarna och vissa fjärrbussar ha sina hållplatser på båda sidor av Hamngatan. Det kommer att innebära en stor ström av korsande gångtrafik på Hamngatan när resenärer kommer från/till tågen, andra skall byta mellan lokalbuss och regionalbuss.

Vi förordar därför att Hamngatan görs bilfri mellan Fredsgatan och Västra Torggatan.

För övrigt tycker vi det är bra att cykeln har lyfts fram i planförslaget med både bra cykelvägar, goda och stora cykelparkeringar. Här vill vi bara framhålla vikten av väderskyddade och stödsäkrade parkeringar. Utformningen av resecentrumet måste utformas utifrån en humanitär synvinkel. Grönytor trädplanteringar och blomsterutsmyckning är väldigt viktiga för att skapa en trivsamt urban miljö, vi anser därför att stor vikt måste läggas på den gröna utformningen. Det måste ställas krav när byggnaderna i detaljplanen skall utformas att de stöder Karlstads kommuns ambitioner när det gäller Agenda 2030 och ett fossilfritt Karlstad.

Gångbron i Västra Torggatans förläggning skall enligt förslaget utformas som en ren gångbro med trappor och hissanslutning. Vi anser att det måste vara möjligt att komma upp på bron med barnvagn, rullstol och väskor via trapporna.

Kommentar

Att göra Hamngatan helt bilfri har både för och nackdelar. Förutsatt att dagens trafikmängder skulle fördelas om på andra gator skulle innebära framkomlighetsproblem på flera sträckor. Även om sådana köer skulle accepteras för personbilstrafiken i maxtimmarna skulle det även innebära framkomlighetsproblem för bussen på flera sträckor. En avstängning av Hamngatan skulle därmed innebära en rad följdinvesteringar för att komma till rätt med framkomlighetsproblemen för bussen och eventuellt även för bilen. En annan farhåga med en sådan avstängning är att det skulle innebära allt för dålig tillgänglighet för dem som har centrum som målpunkt. Detaljplanen utgör dock inget hinder för en avstängning.

Nuvarande strategi är att så stor andel av genomfartstrafiken som möjligt ledas om till andra gator. Satsningen på ett nytt resecentrum i kombination med andra satsning på buss och gång och cykel innebär förhoppningsvis även en viss färdmedelsförflyttning från bil till mer hållbara transportslag.

Kommunens ambition är att ändamålsenliga, väderskyddade och stöldsäkra cykelparkeringar ska finnas inom resecentrumområdet.

Inom reserummet finns begränsat utrymme för grönytor. Men planteringar i mindre omfattning för trivselns skull är möjliga och lämpliga att ge plats för. En stor del av reserummet utgörs av allmän plats där kommunen har rådet över gestaltningen. Längs med Hamngatan, utanför det direkta reserummet ska trädrader planteras i betydligt större omfattning än idag. Även Trädgårdsgatan föreslås kompletteras med fler träd. Bron föreslås också innehålla en stor andel gröna inslag.

Bron kommer vara möjlig att använda även med barnvagn/ rullstol/ väskor etc genom att bissar anläggs. Bron kommer av utrymmesskäl vara för brant för att anlägga t.ex. ramper.

Karlstads arbetarekommuns Agenda 2030 grupp

Det här. remissvaret lämnas in av Karlstads arbetarekommuns Agenda 2030 grupp Karlstads arbetarekommuns Agenda 2030 grupp har vid sitt möte den 1 december behandlat förslaget till Resecentrum inom Tingvallastaden.

Vi är anser att det är väldigt viktigt att sammanföra de olika kollektivtrafikslagen tåg, regionbuss, lokalbuss, turistbuss och fjärrbuss till en gemensam plats. Charterbussar, turistbussar och ersättningsbuss föreslås få en gemensam lokalisering på södra sidan av resecentret, där även privatbilar skall angöra för avlämning och hämtning av resenärer. Skall den minskning av koldioxidutsläppen kunna genomföras, som krävs i Parisavtalet, måste samhället stimulera ett ökat kollektivtrafiks resande. Det måste då vara enkelt att byta mellan de olika trafikslagen, men framförallt säkert. I förslaget till detaljplan föreslås att biltrafiken skall fortsätta på Hamngatan och att det skapas tre shared spaceytor, där bussar, gående, cyklisterna och bilar skall samsas. Hamngatan kommer i den föreslagna planen vara navet för lokal- och regionalbussarna, det kommer att bli omfattande trafik på gatan eftersom lokalbussarna kommer trafikera gatan från deras nya bytescentrum på södra delen av Järnvägsgatan. Samtidigt som det blir en ökad busstrafik på Hamngatan skall regionalbussarna och vissa fjärrbussar ha sina hållplatser på båda sidor av Hamngatan. Det kommer att innebära en stor ström av korsande gångtrafik på Hamngatan när resenärer kommer från/till tågen, andra skall byta mellan lokalbuss och regionalbuss.

Vi förordar därför att Hamngatan görs bilfri mellan Fredsgatan och Västra Torggatan.

För övrigt tycker vi det är bra att cykeln har lyfts fram i planförslaget med både bra cykelvägar, goda och stora cykelparkeringar. Här vill vi bara framhålla vikten av väderskyddade och stöldsäkrade parkeringar.

Kommentar:

Att göra Hamngatan helt bilfri har både för och nackdelar. Förutsatt att dagens trafikmängder skulle fördelas om på andra gator skulle innebära framkomlighetsproblem på flera sträckor. Även om sådana köer skulle accepteras för personbilstrafiken i maxtimmarna skulle det även innebära framkomlighetsproblem för bussen på flera sträckor. En avstängning av Hamngatan skulle därmed innebära en rad följdinvesteringar för att komma till rätt med framkomlighetsproblemen för bussen och eventuellt även för bilen. En annan farhåga med en sådan avstängning är att det skulle innebära allt för dålig tillgänglighet för dem som har centrum som målpunkt. Detaljplanen utgör dock inget hinder för en avstängning.

Nuvarande strategi är att så stor andel av genomfartstrafiken som möjligt ledas om till andra gator. Satsningen på ett nytt resecentrum i kombination med andra satsning på buss och gång och cykel innebär förhoppningsvis även en viss färdmedelsförflyttning från bil till mer hållbara transportslag.

Kommunens ambition är att ändamålsenliga, väderskyddade och stöldsäkra cykelparkeringar ska finnas inom resecentrumområdet.

BRF Jägaren

Nyligen gick det ut information om att Hamngatan skulle stängas av för trafik och att vi önskades tycka till. Då vi har vårt parkeringsgarage med infart från Hamngatan samt lastzon till våra lokalägare vid in/utflytt av varor är vi i behov av att fortsatt kunna använda den vägen.

Parkeringsgaraget innefattar 47 bilparkeringar under jord och den enda vägen in är en smal väg mellan kyrkan och Hamngatan 26A. Denna ingång kan ej flyttas och vi har inga andra möjligheter att ta oss in i garaget än att åka in genom Hamngatan. Vi kan därför omöjligt klara oss på något annat vis än att kunna fortsätta åka på Hamngatan för in/ut trafik i garaget.

Vi undrar även hur ni ser på in/utflytt av lägenheter i framtiden ifall man skulle stänga av gatan? Tidigare har det varit tal om att behålla en lastzon i anslutning till Hamngatan 24. Kommer den vara kvar?

Kommentar:

Hamngatan kommer enbart vara avstängd för biltrafik en sträcka vid nuvarande busstation och mellan Östra Torggatan och Tullbusgatan. Se bild på sid. 30 i planbeskrivningen.

Er in- och utfart till garaget kommer givetvis finnas kvar och fortsatt vara tillgänglig.

Lastplats planeras finnas vid Hamngatan 22/24.

BRF Höken

Bostadsrättsföreningen Höken, 773200 - 1271, Östra Torggatan 1, vill härmed lämna sina synpunkter på den nu utställda detaljplanen avseende nytt resecentrum i Karlstad.

Vi hävdar att de nya höghusen som planeras på nuvarande magasinsområdet i hög grad kommer att påverka ljusinflödet till vår fastighet, i motsats till vad Julia Wahlstedt svarat i bifogad bilaga. 3d-modellen på kontaktcentrum visar klart att en lågt stående sol kommer att skuggas från slutet av september och fram mot mars. Vilket allvarligt påverkar vår miljö negativt främst med avseende på livskvalitet men också på förutsättningarna för att installera solceller på fastigheten.

Med anledning av detta anser vi att max tillåten byggnadshöjd minskas och att en noggrann solstudie/simulering tas fram innan beslut fattas.

Av samma anledning bör tillåten byggnadshöjd för de planerade fastigheterna mellan järnvägsspåren och Hamngatan begränsas till högst sex våningar eller samma höjd som befintliga fastigheter längs Hamngatan.

Kommentar:

Efter granskningen har en sol- respektive dagljusstudie tagits fram. I solstudien har antal timmar direkt solljus på samtliga fasader mot Hamngatan vid vår-/böstdagjämning kl 09-17 analyserats. Hela fasaden på Östra Torggatan 1 har fortsatt solbelysta fasader 5 timmar eller mer vid höst- och vårdagjämning och de krav på tillgång till dagsljus som ställs i Boverkets byggregler bedöms även fortsatt kunna uppfyllas. Fastigheten bedöms inte påverkas betydande av skuggning från planerad ny bebyggelse.

Den föreslagna högsta byggnadsdelen inom godsmagasintomten har inför antagandet sänkts från +100,5 m (nockhöjd ovan nollplanet) till +97 m. Dvs från ca 53,5 meter till ca 50 meter. Detta för att inte dominera stadsbilden i förhållande till Ljöfbergsskerapan.

BRF Hamngatan 32

KC.TP

Enligt er beskrivning skall inte planerade byggnader vara avvikande från intilliggande bebyggelse. Om man beaktar den skrivningen och särskilt de befintliga byggnaderna Stationshus och Stinsbostad som kommer att vara på vardera sidan om KC.TP. Då måste man anse att det inte beaktas, eftersom KC.TP kommer att vara väsentligt mycket högre och därmed klart avviker i jämförelse med intilliggande bebyggelse.

Pålning

En annan viktig faktor är pålning vid etablering av KC.TP. Redan idag finns problem med skakningar orsakade av stora tunga godståg som i relativt hög fart passerar Karlstad Central. Vi ser en stor fara i pålningsarbete där sprickbildningar i huset uppstår eller befintliga förvärras. Dessutom har Brf Hamngatan 32 investerat i såväl en betydande solcellsanläggning liksom bergvärme, där kraftiga skakningar till följd av pålning kan orsaka skada. Hur kan projektet säkerställa att inte det sker?

Miljöaspekter

Vid etablering av fastighet KC.TP kan luften försämrats till följd av att inflödet av luft söderifrån försvinner till stora delar. Beaktar man också att många bussar står på tomgång inför avgång, speciellt vid kyligare väder, då är risken uppenbar att det lägger sig avgaser i området där busshållplatser ska etableras.

Karlstads kommun har en vision benämnd Livskvalitet Karlstad 100 000 där man skriver att ”Karlstad vill bli en stad med 100 000 invånare och en stad där det finns hög livskvalitet. Vår tillväxt ska ske på ett sätt som är ekonomiskt, socialt, estetiskt och miljömässigt hållbart”. I gjord utredning för Karlstads resecentrum, påtalar man att Karlstads kommun inte omfattas av miljökvalitetsnormerna för buller då kommunen har färre än 100 000 invånare. Man skriver i utredningen att Karlstad kommun eftersträvar att begränsa buller. Det är en vag skrivning särskilt om man beaktar kommunens starka vilja att bli 100 000 innevånare, samt också vad som uttrycks i Livskvalitet Karlstad 100 000. Därför bör denna formulering ses över och att Karlstad kommun fullt ut ska följa miljökvalitetsnormer för såväl buller som luftkvalitet samt annat relevant i detta sammanhang.

Trafiksäkerhet

Eftersom visionen är att upprätta en blandning av gående, cyklar, bilar och bussar samt utryckningsfordon, vilket måste anses vara extra trafikfarligt. Det känns inte som att projektet fullt ut har gjort en konsekvensanalys över detta och säkerställt att bland annat personsäkerheten är hög.

Volym av passerande bilar

Det finns en tydlig vision över att väsentligt styra om trafikflöden från Hamngatan till andra vägar och gator, vad är konsekvensen om man inte fullt ut lyckas med det, utan det fortsatt blir mycket trafik och därmed stora köbildningar under ”rusningstider”. Det påverkar givetvis såväl miljö samt också vår tillgänglighet till och från de parkeringar som våra boende har inne på gården vid vår fastighet på Hamngatan 32.

Det är svårt att se att man ska lyckas med att styra bort stora flöden av bilar, då det saknas en bra infrastruktur för det. Att leda om trafik via Viken kan man sätta ifrågasätta om det är en fullgod lösning.

Kommentar:

Att påring inte orsakar skada på intilliggande bebyggelse är byggherrens ansvar. Inför byggnation ska en kontrollplan upprättas där det verifieras att åtgärden kan antas uppfylla de krav som ställs i plan- och bygglagen. Med hänsyn till avståndet till befintliga hus (ca 28 meter) och de geotekniska utredningar som gjorts bedöms byggrätterna i planeringskedet inte innebära någon förhöjd risk.

Gällande luftkvalitet så kommer det efter resecentrums genomförande gå betydligt färre fordon på Hamngatan jämfört med idag, vilket har en positiv påverkan på luftkvaliteten, även om gaturummet blir mer slutet. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas de simuleringar gällande luftkvalitet som har gjorts baserat på beräknade framtida flöden. Bussar ska inte stå en längre tid på Hamngatan utan enbart stanna för av- och påstigning. Bussarna planeras även att successivt bytas ut till elbussar vilket ytterligare minskar den negativa luftpåverkan.

Städer mindre än 100 000 invånare omfattas inte av MKN för buller då buller vanligen inte är ett problem i mindre städer. Karlstads kommun beaktar givetvis buller i planeringen ändå. Samtliga nya bostäder placeras och utformas så att lagkraven klaras. Kommunen strävar också efter att förbättra ljudmiljön för befintliga miljöer men prioriterar åtgärder där behovet är störst. Att minska genomfartstrafiken genom centrum är en åtgärd som i ett större perspektiv förbättrar ljudmiljön för många människor.

Blandtrafik innebär vanligen en ökad trygghet. Blandtrafiken kommer även innebära låga hastigheter på gatan vilket är en avgörande faktor för att undvika allvarliga skador.

Genomfartstrafiken på Hamngatan måste minskas, inte bara med anledning av Resecentrum. Om de planerade åtgärderna inte skulle visa sig fungera i tillräcklig omfattning kommer andra åtgärder att vara nödvändiga. Att minska biltrafiken i centrum och gynna det kollektiva resandet är ett viktigt steg i att klara de klimatpolitiska målen.

Privatperson 1 (bedömd sakägare) /Boende Fredsgatan 1A

Jag bor på Fredsgatan och min utgångspunkt för remissen berör initialt detta område.

I slutet tar jag även upp förslag till alternativa lösningar på helheten.

Punkt 1

Utdrag ur ”pm-trafik-vid-karlstad-c_201006”

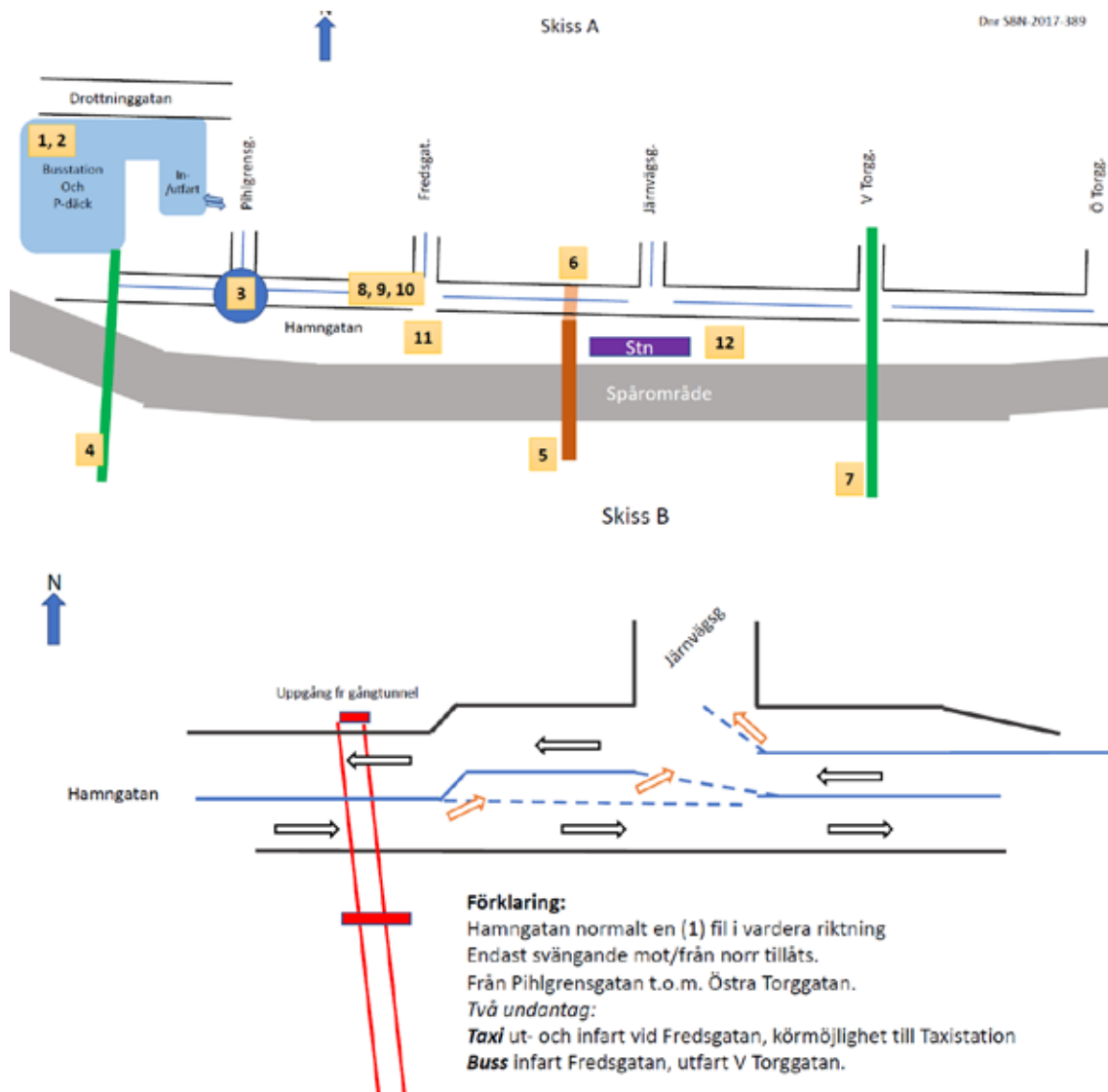
Sid 17/21 4:e stycket.

”Fjärrbuss ges, tillsammans med taxi, utrymmen väster om den västra byggrätten på den norra sidan av järnvägen. Dessa bussar kommer att trafikera enkelriktat väster-ifrån via cirkulationsplatsen Grevgatans förlängning/ Hamngatan och med utfart via Fredsgatan och Drottninggatan. En möjlig lösning är att inte ha allmän fordonstrafik i riktning österut på denna sträcka förbi fjärrbusslägena.”

Denna lösa skrivning anger att fjärrbussar (som trafikerar bl.a. Arlanda, Finlandsbåtarna, Oslo m.fl) ska angöra ett område väster om Fredsgatan och på Hamngatans södra sida. Sedan är det tänkt att de ska köra upp på Fredsgatan till Drottninggatan.

I korsningen Hamngatan/Fredsgatan ska alltså färdas:

- Privatbilar, som ska besöka boende, kontor, affärer m.m.
- Privatbilar, som ska hämta och släppa av tågresenärer
- Taxi, med normal beställningstrafik
- Lokalbussar, till och från Järnvägsgatan
- Regionbussar, som har hållplatser efter Hamngatan
- Charterbussar, som ska hämta och lämna för att sedan åka in på Fredsgatan
- RHP-fordon, som ska kunna parkera på avsedda platser
- Cyklist, i båda riktningar på Hamngatan och Fredsgatan
- Gående, i båda riktningar på Hamngatan och Fredsgatan
- Rullstolsburna i båda riktningar på Hamngatan och Fredsgatan



Det är tänkt att alla dessa ska ta hänsyn till varandra.

Detta nämns enbart i förbifarten i detta pm. För att kunna ta ställning till detta behövs ett svar på HUR detta ska lösas.

På vilket sätt kommunen menar att detta är bättre och säkrare än nuvarande trafiksituation?

Eftersom jag bor så att jag ser ut över spårområdet har jag iakttagit det trafikchaos som uppstår varje gång ett välbesökt tåg anländer. Då ska ni veta att ALLA möjliga utrymmen utnyttjas för att komma så nära som möjligt med just "min bil". Som det ser ut på skisserna kommer privatbilister att ställa sig på taxi-parkering, RHP-platser, hållplatser, cykelbanor, trottoarer. Ingen ska räkna med att privatbilisten är laglydig när det gäller att hämta/lämna "min" person. Mitt förslag är i så fall att ni samordnar med SJ så att det finns ett antal parkeringsvärdar på plats för att hålla bilarna borta från platser de inte får vara på. Detta gäller alltså ca 10 gånger per dygn året om!

Alternativet är att samtliga persontåg anländer på den södra sidan och att parkeringskaoset förläggs dit. Då återstår enbart att få dem som ska vidare med regionbussarna till rätt plats. LYCKA TILL med den lösningen.

Punkt 2

Det anges inte på någon plats HUR Fredsgatan ska se ut! Ska det finnas parkeringar som idag? Ska den vara dubbelriktad? Ska det finnas det man kan kalla "väntplatser" för dem som ska hämta/

lämna tåg- eller bussresenärer?

När det gäller att ha busshållplatser utmed Hamngatan har det lyfts fram att detta fungerar bra i andra städer, där Örebro och Uppsala har nämnts. Detta är lögn. I båda dessa städer finns busshållplatserna separata från trafik som går mellan bussarna, de går i separata körfält utanför området.

Punkt 3

Mitt förslag till lösning av resecentrum är (se skiss A och B):

1. Behåll nuvarande plats.
2. Bygg långtids-/korttidsparkering i ett P-hus ovanför nuvarande resecentrum.
3. In-/utfart främst via rondell Hamngatan/Pihlgrens-gatan. Buss har samma in-/utfart.
4. Bygg G/C- viadukt över till Vikenområdet mellan nuvarande resecentrum och Wennergrensparken. Med ramper ner till nuvarande norra plattformen och den tänkta södra plattformen.
5. Bredda G/C-tunneln (Vikentunneln) vid stationen med uppgång till plattformar.
6. Förläng denna Vikentunnel till andra sidan Hamngatan. (se skiss)
7. Bygg G/C-viadukt från V-Torggatan till Stadsträdgården med ramper även där.
8. Det gör också att man inte i dagsläget behöver göra större ingrepp på Hamngatan. Det man kan göra för att minska trafikströmmen är att behålla ett (1) körfält i båda riktningarna och vid korsningar enbart anordna filer för svängande. På så sätt har alla tillgång men det kommer automatiskt att bli köer vilket drar ner på hastigheten och tillgängligheten.
9. Hamngatan blir inte en lång raksträcka, den ska gå i ”krokar” vid varje korsning. (Se bifogad principskiss, B)
10. Tillåt endast sväng från/till Hamngatan norrut. Inga privatbilar på området mellan Hamngatan och stationsområdet.
11. Taxi får tillgång till stationsområdet genom in- och utfart via Fredsgatan enbart.
12. Buss (Charter, turistbuss) får köra som idag förbi stationshuset, infart vid Fredsgatan, utfart vid V Torggatan med riktiga ”bussfällor”. Detta löser uppgiften även för ”Tågersättning” med buss. Fördelen med dessa lösningar är att man kan göra det i etapper, alltså när ekonomin tillåter.

Kommentar:

Fjärrbussar planeras angöra hållplatslägen på Hamngatan, sträckan mellan Pihlgrens-gatan och Fredsgatan. Fjärrbussarna angör från väster ifrån och åker sedan ut från stan via Fredsgatan och Drottninggatan. Bussarna har därmed en kort körväg från och till E18 och behöver inte passera igenom centrum och resecentrum. Till och från hållplatslägena färdas fjärrbuss i huvudsak i blandtrafik, som idag.

Privatbilar är i första hand hänvisade till södersidan. Som nämns i yttrandet kan parkeringsvärdar komma att vara aktuellt initialt. Den förbättrade tillgängligheten till buss och säker cykelförvaring ger också möjlighet att minska behovet att privat hämta-/lämnatrafik.

Fredsgatans ungefärliga utformning för att möjliggöra föreslagen funktion framgår av den till planen tillhörande illustrationsplanen. Det bör observeras att varken gällande detaljplan eller föreslagen ny detaljplan styr gatuutformningen i detalj.

Alternativet att behålla nuvarande busstation har utvärderats och uppfyller inte kraven för uppdraget. Bland annat då byten mellan regionbuss och stadsbuss inte blir tillräckligt bra och inte heller byten mellan buss och tåg. Alternativet omöjliggör även en stadsutveckling av Tingvallastadens västra delar. Samliga fyra samverkansparter som medverkar i resecentrumprojektet är överens om att nu föreslagen lösning är den lösning med flest fördelar och ur ett helhetsperspektiv den bästa lösningen.

Planen möjliggör för punkt 4, 5 och 7. Förlängning över Hamngatan har inte bedömts lämplig av stadsmiljöskäl.

Privatperson 2 (bedömd sakägare) / Boende Hamngatan 4

Vi motsätter oss de (mycket) höga byggnader som planeras mellan järnvägsspåren och stadsträdgården. Höga byggnader skapar stora skuggor samt skärmar av staden från grönområden som är mycket viktiga för luftens kvalitet speciellt nära trafikerade gator. Vi anser också att solitära höga block inte tillför stadsbilden något positivt. Tvärtom skapas densitet med lägre bebyggelse tätt. ”Hus i park” är en ideologi som visat sig mycket destruktiv i Sverige.

Kommentar:

Byggnaderna på godsmagasintomten placeras i tre kvarter, med fasad mot gatan. Kvarterat innehåller hög- och lågdelar vilka är anpassade efter omgivningen. De högsta delarna finns i öster, intill Ljöbergsskrapan. I väster är bebyggelsen lägre för att möta Stadsträdgården och orangeriet. Variationerna i höjd inom kvarteren syftar till att släppa igenom sol och minska intrycket av ett massivt kvarter. Lågdellarna mot Trädgårdsgatan är 2 våningar höga.

Efter granskningen har en solstudie tagits fram. Av solstudien framgår att Orangeriet inte påverkas alls av skuggning från de nya byggnaderna. Expositionshusets norra gavel, liksom Ljöbergs kontorsbyggnad intill Tullbusgatan, får något färre timmar solexponering. Skuggningen bedöms acceptabel. Inför antagandet har även den högsta byggnadsvolymen sänkts någon (3,5 meter), för att bättra harmonisera med Ljöbergsskrapan. Detta ger troligen en något mindre skuggpåverkan än analyserat förslag.

Privatperson 3 (bedömd sakägare) / boende Hamngatan 26A

Sammanfattning

Enligt beskrivning skall inte planerade byggnader vara avvikande från intilliggande bebyggelse. Det hus som Hamngatan 24-26, Brf Jägaren, berörs av kallas KC.TP, som enligt beskrivning är högre än Brf Jägarens hus och mycket högre än närliggande stationshus och stinsbostad, samt även högre än de hus som är placerad på andra sidan bangården. Huset är inte alls anpassad de kulturbyggnader som ligger på båda sidorna. Huset mellan Stationen och Stinsbostaden borde vara i samma höjd som dessa byggnader eller max en våning till för att passa in och för att inte påverka Brf Jägarens byggnad för mycket.

Huset, KC.TP, kommer sannolikt att påverka luftkvaliteten på innegården då den kommer skärma av lufttillströmningen till gången mot garaget som går till fastighetens innegård

Regionalbussar kommer att stanna utanför fastigheten. När de idag står i dagens busstation står de många ggr på tomgång. Hur kommer man tillse att de inte kommer att göra det utanför fastigheten? Det är inte säkerställt utfart och infart till Brf Jägarens garage kan ske utan att risk. Bussar är höga och man har ingen möjlighet att se förbi dem förrän man är ute i körbanan.

Det kan inte klart fastställas trafikbullersituationen både inom och utanför planområdet med anledning av planens indirekta påverkan på trafikflöden inte heller påverkan på luftkvaliteten både inom och utanför planområdet med anledning av planens indirekta påverkan på trafikflöden.

Karlstads kommun har vision att ha mer än 100 000 invånare. Men i denna utredning påtalar man att Karlstads kommun omfattas inte av miljökvalitetsnormerna för buller då kommunen har färre än 100 000 invånare utan Kommunens strävan är att begränsa buller och regler om att begränsa buller finns också i annan lagstiftning. Kommunen bör istället för sträva efter att säkerställa att reglerna följs.

Personsäkerheten på Hamngatan har inte säkerställts. Speciellt gällande passagerare som skall byta transportmedel som måste korsa Hamngatan.

Lastning och lossning till Brf Jägarens affärslokaler har inte planerats in.

Trång passage mellan busskurar och Brf Jägaren vilket kan leda till otrygghet.

Cykelparkering har inte säkerställts då en del av parkeringen skall ske i källarplan och det är inte fastställt om det går att bygga källarplan.

På Hamngatan finns inte så många bostadshus men Brf Jägaren är ett av de bostadshus som påverkas av planen där det till stora delar förlorar utsikten då ett hus placeras inom synfältet.

Stor risk för hussättning på Brf Jägaren om närliggande hus skall pålas.

Ljusinsläpp till de lägenheterna som är i Annexdelen, lägenheterna in mot garaget, kommer att försämrats kraftigt p.g.a. den höga byggnaden mellan stationshus och stinsbostaden. Det är den enda ljusinsläpp för bl.a. tvåorna i trappuppgång 26A. Ljusinsläpp som redan är kraftigt begränsat av Pingstkyrkans hus.

(Följande synpunkter är kommentarer till text i planbeskrivningen. Texten från planbeskrivningen är nedan bortklippd av utrymmesskäl. Yttrandet finns att läsa i sin helhet i Sambällsbyggnadsbuset.)

1. Det är ändå inte säkert att man kan bygga källarplan p.g.a. markförhållanden.
2. Men enligt beskrivning dominerar byggnaden KC.TP eftersom både stationshus till öster och stinsbostad till väster är låga byggnader. Även mot söder, på andra sidan bangården, är byggnaderna lägre.
3. De busskurar som planerats mot Brf Jägaren verkar inte öka tryggheten eller gynna verksamheten för affärsinnehavarna.
4. Som det beskrivs så skall det inte finnas gångbana på södra delen av Hamngatan?
5. Kan inte se de beskrivna cirkulationsplatserna på detaljsplansritningen
6. Enligt bild kommer det gå personer på gatan. Enligt beskrivning kommer det inte förekomma så lite bilar som visas på bilden och det är stor risk för olyckor för de personer som behöver korsat gatan. Det har varit diskuterat i lokalradio och press att en nämnd har beslutat att denna del skall vara bilfri. Då stämmer inte den beskrivna detaljplanen.
Enligt bild skall vägg mellan hållplats och Brf Jägaren affärslokaler. Kommer att påverka affärsverksamheten. Vad är det för material på dessa väggar?
Enligt bild kommer det vara 2,5 m gång mellan busskur och affärslokaler. Denna passage kommer inte att kännas trygg på kvällar och nätter. Enligt tidigare beskrivning kommer också befintlig cykeltrafik att fortgå på denna trottoar.
Enligt bild finns det heller ingen plats för lastning och lossning från och till butikerna i Brf Jägaren.
7. Inte rimligt att huset väster om stationshuset är högre än stationshuset och nästkommande hus stinsbostaden. Det föreslagna huset är också mycket högre än de hus som finns på andra sidan bangården. Det verkar också vara högre än Brf Jägaren.
8. Vilket vi inte kan hålla med om. Stationshus och stinsbostaden får ett stort ej passande hus emellan sig. Man har alltså inte tagit hänsyn till kulturmiljön och att den nya bebyggelsen vid Hamngatan inte ska dominera stadsbilden.
9. Idag kommer de flesta cyklister från stadens centrum. De cyklar idag på trottoaren utanför Brf Jägaren trots det endast är gångbana. Cykelbana slutar lite längre öster ut. Att minska bredden på trottoaren och anse att den endast skall vara en gångbana kommer inte att förändra attityden på de personer som idag anser att det är OK att cykla. Stor risk för kroppskada på de personer som skall ut och in i affärslokalerna och trappuppgångarna. Det kommer endast vara 2,5 meter mellan busskur och vägg.
10. Att ta ner befintliga träd kommer också att leda till sämre luftkvalité.

11. Brf Jägarens garageutfart. Det kommer att vara svårt att se om man kan köra ut om bussar står så nära utfart. Busskuren verkar också skymma sikten.
12. Det kommer att medföra att det vid rusningstrafik kommer att bli stockningar och föranleda sämre luftkvalité. Samt stor risk för olycka mellan gångtrafikanter som skall till och från bussarna.
13. Vad innebär detta? Medför det att det inte kommer att finna cykelbana på någon av sidorna? Otydlighet. Denna ändring beskrivs flera ggr så den verkar vara permanent med två filer åt ena riktningen.
14. Vilket komma medföra omvägar och troligen ökad tid för utfart och infart till Brf Jägaren p.g.a. köbildning.
Brf Jägaren kommer att trafikeras av fjärrbussarna. Hur har man tänkt med personsäkerheten. När passagerare skall byta från en buss till en annan. Då kommer de att behöva springa över en trafikerad led där det då blir stor risk för olyckor. Vi har idag anordnat en väl fungerande busstation för fjärrbussar där risken för personskador har minimerats. Hur kommer det säg att man inte har tagit hänsyn till personsäkerheten i denna planering.
15. Det är inte rimligt att sätta en nivå för minskad trafik på 20 år. Ombyggnaden bör ge omgående resultat för minskad trafik. Annars kommer det bli rena katastrofen. Det kommer att dirigeras om trafik till Vikengatan men fordonens hastighet kommer att minska vilket kommer med automatik medföra ökad köbildning på bron och till E18.
16. Har ett stort antal affärslokaler i Brf Jägaren där det idag håller på att byta ägare på en del lokaler så den verksamhet som skall bedrivas där är inte känt. Vi har HiFi butiken där kunder skall kunna hämta otympliga varor som t.ex. TV. Precis utanför denna affärslokal är en busshållplats planerad. Längst öster ut har Avis biluthyrning där kunder lämna och hämtar sina bilar. Även där är busshållplats placerad. De som skall hyra bilar kommer med tåg eller buss. Samordning för lossning och lastning är nog ganska svårt att få till. Enligt uppgift har inte affärsinnehavarna fått information från er att det finns en detaljplan ute för granskning.
17. Enligt uppgift blev det mycket stora sättningar i kvarter Jägaren när Åhlenshuset byggdes. I huset Brf Jägaren känns det väldigt väl när ett tåg passerar. Det är mycket viktigt att detta (riskanalys samt kontrollprogram för pålningsarbetet) blir ordentligt utfört.
18. Brf Jägaren har även avfallshantering som måste beaktas.
19. Huset, KC.TP, väster om stationshuset kommer att täcka den luftström som kommer från Väneren som går in mellan vårt hus och Pingstkyrkan och kan troligen försämra luftkvalitén på vår innegård. Med anledning av det är det också stor vikt att detta hus inte blir högt utan bör hålla ungefär samma höjd som stationshuset och stinsbostaden.
Tabellen med medelvärden framtida timmedelvärde är inte jämförbart då dagens timmedelvärde inte visas.
Någon hänsyn till ljuspåverkan fann jag inte i beskrivningen. Men den kommer att påverka Brf Jägaren och speciellt för de lägenheter som finns i Annexdelen.

Kommentar:

Kommentarer till sammanfattade synpunketer:

Föreslagna nya hus mot Hamngatan är i höjd anpassade efter den generella skalan i Tingvallastaden.

Gällande luftkvalitet så kommer det efter resecentrums genomförande gå betydligt färre fordon på Hamngatan jämför med idag, vilket har en positiv påverkan på luftkvalitén, även om gaturummet blir mer slutet. Bussar ska inte stå på tomgång någon längre tid på Hamngatan utan enbart stanna för av- och påstigning. Bussarna planeras även att successivt bytas ut till elbussar vilket ytterligare minskar den negativa luftpåverkan.

Städer mindre än 100 000 invånare omfattas inte av MKN för buller då buller vanligen inte är ett problem i mindre städer. Karlstads kommun beaktar givetvis buller i planeringen ändå. Samtliga nya bostäder placeras och utformas så att lagkraven klaras. Kommunen strävar också efter att förbättra ljudmiljön för befintliga miljöer men

prioriterar åtgärder där behovet är störst. Att minska genomfartstrafiken genom centrum är en åtgärd som i ett större perspektiv förbättrar ljudmiljön för många människor.

Blandtrafik innebär vanligen en ökad trygghet. Blandtrafiken kommer även innebära låga hastigheter på gatan vilket är en avgörande faktor för att undvika allvarliga skador.

Lastyta finns inplanerad utanför Hamngatan 22-24

Cykelparkering i garage kommer att vara möjligt att anlägga och sammanbygga med Vikentunneln. Cykelparkering kommer även ordnas i markplan.

Att påring inte orsakar skada på intilliggande bebyggelse är byggherrens ansvar. Inför byggnation ska en kontrollplan upprättas där det verifieras att åtgärden kan antas uppfylla de krav som ställs i plan- och bygglagen. Med hänsyn till avståndet till befintliga hus (ca 28 meter) och de geotekniska utredningar som gjorts bedöms byggrätterna i planeringskedet inte innebära någon förhöjd risk.

Men nuvarande föreslagna utformning och placering av busshållplatser är bedömningen att sikten från garageutfarten är acceptabel. Utfarten studeras vidare vid projektering av Hamngatan.

Nya byggnader placeras ca 25 meter från befintliga byggnader längs Hamngatan, vilket är ett generöst gatanmätt som ger acceptabla förutsättningar för ljusinsläpp. Ny byggnad sträcker sig ca halva kvarterslängden, vilket innebär att de östra delarna av kvarteret inte skymms alls av ny bebyggelse. Den nya byggnadens nockhöjd motsvarar nockhöjden på befintliga byggnader inom Kv Jägaren. Detaljplanen anger även att fasadhöjden inte får överstiga 18 meter och att maximal takvinkel är 65 meter. Detta för att förbättra ljusinsläppet på Hamngatan och för att skalans inte ska upplevas större än omgivande hus.

En sol- och dagsljusstudie har gjorts efter granskningen för att utreda skuggpåverkan. I kvarteret Jägaren påverkas de två nedre våningsplanerna i kvarterets västra delarna av något färre timmar direkt solljus (vid höst-/vårdagjämning) med anledning av planerad byggrätt. Detta berör delar av Pingstkyrkans lokaler och ytterligare tre verksamhetslokaler samt ca tre lägenheter. Dagsljusinsläppet (himmelsljus som når fasad) är dock oförändrat för lägenheterna och kommer med största sannolikhet klara dagljuskraven som ställs på bostäder. För verksamheter finns inget sådant krav med då fasaderna fortsatt är solbelysta delar av dagen och då dagsljusstillgången bedöms fortsatt kunna vara god är stadsbyggnadsförvaltningens bedömning att skuggpåverkan från planerad ny bebyggelse är måttlig och acceptabel. Planbeskrivningen kompletteras med slutsatser från sol- och dagsljusutredningarna. Utredningarna finns att läsa i sin helhet bland de till planen bifogade utredningarna.

Övriga kommentarer på synpunkter på planbeskrivning

4. Det är nuläget som beskrivs. Förslaget innehåller gångbana på södra sidan av Hamngatan.

5. Cirkulationerna framgår av den till planen tillhörande illustrationsplanen. Plankartan reglerar inte utformningen, endast att tillräckligt utrymme finns att genomföra den föreslagna trafiklösningen.

6. Det nu gällande förslaget är att inte stänga av Hamngatan för biltrafik, vilket beskrivs i planbeskrivningen. Detaljplanen är dock varken ett hinder eller en förutsättning för en eventuell avstängning.

Placering och utformning av eventuella väderskydd är inte färdigstuderat och styrs inte av detaljplanen. De gestaltungsidéer som redovisats i förslaget har angett trä, glas och stål som huvudsakliga material.

Cykeltrafik är hänvisad till separat cykelbana på Hamngatans södra sida. Mellan väderskydd och fasad är det ca 3 meter. Trottoaren är ca 5,5 meter bred totalt. Hur miljön upplevs beror till stor del av väderskyddens utformning och placering. Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att det finns goda möjligheter att få till en bra gestaltning.

10. Merparten av träden är i mycket dåligt skick och har dåliga chanser att överleva. Vid ombyggnation av gatan finns möjlighet att plantera fler träd med rätt underbyggnad och därmed förutsättningar att växa och överleva på lång sikt.

14. Hamngatan kommer inte vara en trafikerad led utan en stadsgatan med motsvarande trafikflöden som Östra Torggatan, med övergångsstället och trottoarer på båda sidor om vägen.

15 Även trafikflöden direkt efter ombyggnation har beräknats, men något lägre nivåer än 2040.

16. Lastzoner i viss omfattning kommer att finnas kvar, men med vissa begränsningar med anledning av bussållplatserna. Det kollektivtrafikenära läget med mer människors i rörelse i området bör också kunna öppna upp nya möjligheter för att driva verksamheter.

Brev har skickats till Hifi-klubben, men de har av någon anledning inte kommit fram. Det är också av stor vikt att fastighetsägare informerar hyresgäster etc. Kommunen har varit i kontakt med Hifi-klubben och erbjudit dem förlängd tid för att lämna synpunkter. De har dock valt att avstå då synpunkterna är de samma sedan samrådet, då de yttrade sig på planen.

Privatperson 4 (bedömd sakägare) /boende Hamngatan 26A

Med bedrövelse har jag tagit del av det förslag som föreligger angående det nya resecentrumet. Jag bor på Hamngatan 26A, sjätte våningen. Min nuvarande så trevliga vy från min balkong över Karlstads takåsar kommer att ersättas med ett stort kontorshus, som jag antar kommer att vara nedsläckt och öde på kvällar och helger. Varför ett sådant förslag? Kontorshus på så centrala delar i en stad, varför? Är detta vettigt och dessutom är ju detta hus det största av totalt planerade tre stycken på samma gata. Bara denna ide att bygga kontorshus mitt i stan är märkligt enligt mig. Öster om stationshuset ligger ju Duvanhuset, varför inte bygga det högsta kontorshuset där om man nu anser att det finns behov av just fler kontor i centrala Karlstad? Här stör det ju inte några boenden i närheten.

På den 3D-vy, som jag har sett, får jag känslan av att Hamngatan kommer att bli en enda lång korridor med höga hus på båda sidorna utan någon charm över huvud taget. Karlstad har ju visat sig var duktiga på att skapa trivsamma miljöer i den nybyggnation som hela tiden växer fram. Men här har man valt en helt annan strategi, syns det mig. Varför?

Åter till Brf Jägaren

Enligt en äldre kvinna, som bott på Hamngatan 26 A sedan huset var helt nytt, berättade att när Åhlens-huset skulle byggas och man pålade för det, sjönk golvet i garage och källare med flera decimeter. Hur beräknar man att Brf Jägaren kommer att klara pålningen för ett så högt hus och som ska ligga så nära som det gör i ert förslag?

En annan fråga som är berättigat är hur tankarna går när det gäller bussarna som ska ha sina platser utefter Hamngatans norra respektive södra sida. Mellan dessa bussparkeringar kommer det att vara genomfartsled för vanlig biltrafik. Om man nu är resenär och ska byta till en buss som står på andra sidan av Hamngatan, och det kanske är bråttom med bytet, ska människor då springa över gatan, mitt bland biltrafiken, för att kunna fortsätta sin resa?

Ser fram emot era svar.

Kommentar:

Detaljplanen medger utöver kontor även resandefunktioner såsom vänthall, serveringar och kiosker. Därutöver medges också centrumändamål som ger möjlighet till en bred användning och kan innehålla en rad funktioner som har nytta av att ligga i ett centralt läge. I centrum är det önskvärt att ha en blandning av funktioner. Däremot har bostäder inte varit möjliga att medge pga närheten till spår och de risker och olägenheter det innebär.

Stadsbyggnadsförvaltnings förhoppning är att även Hamngatan kommer bli en trivsam miljö. Måttet på gatan kommer att vara ett generöst mått för en stadsgata (ca 28 meter jämfört med Drottninggatans 21 meter). Att gatan ser

ut som en lång korridor i 3D-vyerna kan vara något missvisande då den är mycket förenklad. Gatan kommer att ha en variation i sin utformning och funktion och siktlinjer kommer brytas av element som träd och väderskydd.

Att påkning inte orsakar skada på intilliggande bebyggelse är byggberrens ansvar. Inför byggnation ska en kontrollplan upprättas där det verifieras att åtgärden kan antas uppfylla de krav som ställs i plan- och bygglagen. Med hänsyn till avståndet till befintliga bus (ca 28 meter) och de geotekniska utredningar som gjorts bedöms byggrätterna i planeringskedet inte innebära någon förhöjd risk.

Hamngatan ska inte längre vara en genomfartsled. För genomfart mellan öst och väst kommer andra vägar vara mer attraktiva då Hamngatan kommer upplevas krånglig för dem som inte har centrum som målpunkt. Antalet bilar på Hamngatan kommer mer än halveras och hastigheten understiga 30 km/h. Körytorna kommer bli betydligt smalare vilket kommer göra det enkelt för gående att korsa gatan vid övergångsställena.

Privatperson 5 (ej bedömd sakägare) /Boende Milléngatan 2

Jag har sökt men inte funnit någon vetenskapligt utförd behovsanalys som grund för kommunens förslag till resecentrum. Hur stort är antalet bussresenärer, som dagligen ankommer Karlstad och som skall vidare med tåg? Hur stort är antalet ankommande tågresenärer som skall vidare med buss? Är det framför allt Värmlandstrafiks resenärer som har störst behov av resecentrum? Eller är det folk som åker med stadsbussarna? Kan ni offentliggöra behovssiffrorna!?

Mitt förslag: 1) Ordna ett fortlöpande system med mindre servicebussar/minibussar som hela dygnet kan köra resenärer från busscentralen till järnvägsstationen och vice versa. En liknande service kan/skall förbinda stora torget med järnvägsstationen. Det finns trafikleder som är mycket lämpliga att använda utan att ordinarie och nuvarande trafik på Hamngatan störs.

Denna service skal ingå i företagna resan och alltså utan extra kostnad för resenären. Gör en kostnadskalkyl!

Förslag 2) Bygg en inglasad övergång från nuvarande busstation över Hamngatan gärna med rullbanor och hissar. Sådana övergångar finns över E45 mellan Göreborg och Trollhättan. Motsvarande system finns också på så gott som alla flygplatser, där gångsträckorna kan vara kanske en kilometer. Då kan Hamngatan behållas som den nu är till gagn för utvecklingen i centrum och för ett snabbare trafikflöde. Gör en kostnadskalkyl !

Vill härmed komplettera tidigare lämnade synpunkter på ämnet ifråga.

1. Jag undrar vilka behovsanalyser som gjorts. Då projektet omfattar så många och stora ingrepp i stadsmiljön och för alla karlstadsbor och värmlänningar i övrigt och då de negativa konsekvenserna tycks bli dominerande för den enskilda människan trots kommunens vilseförande uttryck ”resenären i centrum” så borde följande analyser ha gjorts. Om inte sådana har utförts så finns ju tid att förverkliga sådana per omgående.

2. De behovsprövningar som jag efterlyser är kvalitativa, kvantitativa och volymetriska analyser. Dessa analyser torde ge en klar bild av om det överhuvudtaget finns ett behov att genomföra ligande förslag till resecentrum. Har man gjort sådana analyser och av vem och när?

3. Mitt förslag är att man gör ett försök med mindre pendelbussar dels mellan busstationen och jvgstn och dels från torget till jvgstn. Dessa bussar skall alltid finnas på plats som service till resenärer som kommer med bussar och som fortlöpande skall skjutsa resenärerna fram och tillbaka. Det skall vara gratis att åka med dessa bussar.

Dessa mindre bussar tar liten plats och kan snabbt pendla fram och tillbaka.

Den modellen gör det möjligt att använda de utrymmen och service som busstationen erbjuder både för förarna och för resenärerna. Helt onödigt att riva befintliga och välfungerande lokaler!

4. Föreslagna busshållplatser på Järnväggsgatan och Hamngatan trotsar allt sunt förnuft. Det kanske är ok kl 23-24 eller 0600 men aldrig i högtrafik. Körde stadsbussarna på 50-60-talen och Swebus senare och turistbuss till kontinenten senare årtionden så jag vet hur det är med så ytterst små utrymmen för bussar och resenärer som presenteras i förslaget. Fick flera gånger vänta och stanna för att få plats och/eller fortsätta resan. Jag tror att det kommer att bli många liknande situationer framför allt på dessa två gator. Jag tycker förslaget är helt ogenomtänkt och säkerligen författat av rena amatörer.

5. Finn det detaljerade förslag om hur resenärerna säkert skall kunna ta sig från och till bussarna och över Hamngatan och utan någon risk att blåpåkörda av bilar och bussar? Cyklisterna blir nästa stora problem eftersom det stora flertalet idag beblandar sig med övriga fordon utan att följa gällande trafikregler och kan också utgöra en stor fara för gångtrafikanterna.

6. Att bygga ett stort hus som det föreslagna Kontorshus 14 vore att förvärra den totala situationen för alla former av trafik och för den enskilda människan som vill använda järnvägsstationen som en utgångspunkt för resandet eller som ankomstpunkt. För avsikten skall väl vara att det skall arbeta och bo människor i det huset, eller? Menar man verkligen att det huset skall underlätta och utgöra en möjlighet för att trafiken skall flyta lättare runt järnvägsstationen? Ser man inga problem? Det är ju en farlig och helt onödig förtätning av området ifråga! En hel stor grupp människor som varje dag skall ta sig till och från huset! Varför välja den sämsta platsen? Det finns väl bättre platser i kommunen att bygga huset på?

7. Mina förslag är därför

A) att låta Hamngatan förbli i dess nuvarande form.

B) Att busstationen blir kvar som den är.

C) Att stadsbussarna kör enligt nuvarande schema och rutter.

D) Att man prövar ett pendelbussystem under c:a ett år.

E) Att man utreder en inglasad övergång med hissar och rullbanor över Hamngatan från busstationen.

F) Att man utreder en förlängning av gångtunneln under Hamngatan.

Kommentar:

Behovet, oavsett antalet resenärer idag, är att öka det kollektiva resandet för att kunna tillgodose de nationella och regionala transportpolitiska målen om ett hållbart resande. För att åstadkomma det måste restidskvoter minimeras och miljön för resenärerna bli attraktivare. Vision och målsättning för Resecentrum framgår av det program som togs fram inför arkitekttävlingen för Resecentrum. De faktorer som beskrivs i programmet har varit avgörande i valet av lösning. Alternativet att behålla nuvarande busstation har utretts och valts bort då de inte uppfyller de krav som ställts på ett nytt Resecentrum gällande bl a restidskvoter och stadsmiljö.

Resenärerna tar sig över Hamngatan via Shared spaceplatser. Platserna är väl genomritade och också testkörda i trafiksimuleringar. I områdets ytterkanter finns också vanliga övergångsställen. Ytor för cyklister kommer att vara tydligt utmarkerade så att de klart framgår var de ska köra.

Projektgruppen är medveten om att utrymmena för buss på Hamngatan är begränsade. För att undvika fördröjningar kommer det vara nödvändigt att minimera genomfartstrafiken för personbilar vis högtrafik. Att utrymmena inta är mer generösa är även en förutsättning för att begränsa genomfartstrafiken och hålla nere hastigheterna.

Detaljplanen medger utöver resandefunktioner såsom väntball, serveringar och kiosker även kontor och centrumändamål i de planerade nya byggrätterna. I området är det önskvärt att ha en blandning av funktioner som befolkar platser över hela dygnet. Nya byggrätter innehåller inga bostäder pga närheten till spår och de risker och olägenheter det innebär. För byggrätterna kommer inte bilparkering finnas inom fastigheten (förutom handikapplats). Parkeeringsbehovet löses på annan plats (troligtvis godsmagasintomtens planerade garage) genom parkeringsköp.

Förlängning av tunneln under Hamngatan har inte bedömts lämplig av stadsmiljökäl.

Privatperson 6 (ej bedömd sakägare) / boende Rudsvägen 38

Eftersom ni nu inte bygger någon ny bussterminal vid Resecentrum a la Göteborg utan vill göra Hamngatan till av/påstigning för bussarna, något jag starkt ogillar, föreslår jag istället att ni behåller nuvarande busstation och gör en tydligt markerad gångbana med tak hela vägen från tågstationen dit.

Med nuvarande lösning kommer ni bara flytta totalkaoset från Drottninggatan där gula/oranga bussar blockerar varandra 100 meter söderut. Man har ju ingen aning om var bussen stannar där. Urkasst! Dessutom kommer bilar att gå på Hamngatan där folk ska korsa vägen för att komma fram till bussen i rätt riktning. Direkt livsfarligt...Planfria lösningar existerar inte längre i Karlstad...men visst ni gör som ni vill ändå så varför skickar jag in detta?

Jättemissnöjd i kvadrat

Kommentar:

Alternativet att behålla nuvarande busstation har utvärderats och uppfyller inte kraven för uppdraget. Bland annat då byten mellan regionbuss och stadsbuss inte blir tillräckligt bra och inte heller byten mellan buss och tåg. Alternativet omöjliggör även en stadsutveckling av Tingvallastadens västra delar. Samliga fyra samverkansparter som medverkar i resecentrumprojektet är överens om att nu föreslagen lösning är den lösning med flest fördelar och ur ett helhetsperspektiv den bästa lösningen.

Hamngatan ska inte längre vara en genomfartsled. För genomfart mellan öst och väst kommer andra vägar vara mer attraktiva då Hamngatan kommer upplevas krånglig för dem som inte har centrum som målpunkt. Antalet bilar på Hamngatan kommer mer än halveras och hastigheterna understiga 30 km/h. Körytorna kommer bli betydligt smalare vilket kommer göra det enkelt för gående att korsa gatan vid övergångsställena.

Privatperson 7 (bedömd sakägare) / boende på Stinsgatan 14

Jag har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat planförslag angående detaljplan, eftersom jag är bostadsrättshavare, boende på Stinsgatan 14, i BRF Stinsen, belägen i kvarteret Rosenbad 20 i Karlstad.

Jag vill framföra följande synpunkter på planförslaget angående detaljplan:

- Jag avstyrker förslaget om att cykelbana anläggs alldeles utanför vår fastighet, längs Trädgårdsgatan. BRF Stinsen har tidigare föreslagit att ett Gångfartsområde bör anläggas kring vår fastighet (På Stinsgatan och Trädgårdsgatan), detta gjordes dock innan förslaget till detaljplan offentliggjordes, min bedömning är nu att det skulle bli alltför säkerhetsmässigt farligt med cykeltrafik direkt utanför vår garageutfart på Trädgårdsgatan, belägen något öster om entrén på Trädgårdsgatan 3 (mellan entréerna på Trädgårdsgatan 1 och 3). Trafiken till och från vårt garage måste separeras från cykeltrafiken för att undvika allvarliga påkörandeolyckor (cykel som kör på utkörande bil eller utkörande bil som kör på förbipasserande cyklist). Vi har redan i dag haft ett flertal incidenter där cyklist (och gående) inte uppmärksammar att det är en garageutfart på Trädgårdsgatan, trots blinkande orange lampa på väggen och gul markering på gatan, med förväntad ökad cykeltrafik direkt utanför fastigheten, på Trädgårdsgatan, så skulle olycksrisken förmodligen öka markant.

• Jag uppmanar Karlstads kommun, att tillse, att tillgängligheten till vår fastighet, BRF Stinsen, inte försämras vid byggnationen av nytt Resecentrum inom Tingvallastaden i Karlstad, I dag kan samtliga entréer till fastigheten, på Stinsgatan, Trädgårdsgatan (samt Rosenbadsgatan) angöras med bil, privat, taxi, ambulans etc. Jag förutsätter att det även efter utbyggnaden av nytt Resecentrum kommer att gå, och vara tillåtet, att lasta varor, möbler m.m. ur och i bil, samt att hämta och lämna personer, i direkt anslutning till samtliga entréer i fastigheten BRF Stinsen, Rosenbad 20 i Karlstad. Många boende i fastigheten använder rollator och är beroende av att kunna bli hämtade och lämnade med bil i direkt anslutning till respektive entré i fastigheten.

På sidan 35 i föreslagen detaljplan finns en bild av hur den tilltänkta cykelbanan i anslutning till vår fastighet kan komma att utformas, se bilden här nedanför: *(Bild bortklippd av utrymmesskäl.)*

Kommentar:

För att undvika påkörningolyckor vid garageutfart kan utfarten t.ex. markeras med nivåskillnad eller avvikande material för att uppmärksamma cyklister på garageutfarten. Detta ses över i samband med kommande projektering. Stadsbyggnadsförvaltningen anser det nödvändigt att tydligt separera gatans funktioner i detta läget och förordar därför inte ett gångfartsområde.

Kantstensparkering kommer fortsatt att finnas på Stinsgatan, Trädgårdsgatan och Rosenbadsgatan. För att säkra tillgängligheten för sådana funktioner som nämns i yttrandet kan det bli aktuellt att reglera dessa för korttidsparkering.

Privatperson 8 (bedömd sakägare) /Boende Trädgårdsgatan

Hur en breddningen av Vikentunneln skulle skapa en tryggare miljö redovisas inte i dokumenten. Troligen kommer ökad volym i tunneln att inbjuda till uppehållsplatser för enskilda eller grupper som har andra avsikter än att passera eller nyttja resecentrumet. Helt enkelt som skydd mot dåligt väder. En attraktiv uppehållsplats för icke välkomna så nära centrum kommer troligen att skapa en otrygghetskänsla liknande den som finns eller funnits i Orrholmsgaraget. Tunneln bör därför från start vara försedd med heltäckande övervakningskamror.

Förslaget nedan om att utöka gångytan norr om Trädgårdsgatan avser i första hand att undvika överraskningsmomentet när gående/cyklande möter busstrafik runt hörnet. Men också en avståndsmarkering mot de boende i fastigheten som annars kommer att ha bussfönster mycket nära och i insynsnivå med bostadens fönster. Gången bör även vara avskild med en stenmur och någon växtlighet typ Konduktörsgatan.



Kommentar:

Att tunneln breddas, får fler funktioner och fler människor i rörelse under dygnet kommer förhoppningsvis öka den upplevda tryggheten. Övervakningskameror kan komma att sättas upp i tunneln.

Den föreslagna trafiklösningen i korsningen Trädgårdsgatan-Rosenbadsgatan ses över. Gångbana kommer att finnas närmast fasad även mot öster, dock inte så bred som i skissen i yttrandet då det skulle försvåra för fordon att svänga väster ut på Trädgårdsgatan från Rosenbadsgatan och vice versa.

Privatperson 9 (ej bedömd sakägare) /boende Viktoriagatan 8

Varför krångla till och bygga om så mycket och göra det trångt och farligt med bussar i lång rad? Det ser svårt ut att komma med egen bil för att hämta o lämna resenärer.

Förslag 1: Behåll busstationen i nuvarande läge och gör en överbyggd gångväg, gärna med rullband, delvis under jord eller uppe i luften. Då stör inte vädret och även trötta människor kan förflytta sig - skulle inte bli värre än det är i Stockholm. För att lätt komma från Stora Torget med stadsbuss, så bör det gå en skyttel (mindre buss kanske) med täta avgångar Torget-Busstationen- Centralstationen (en sådan saknade jag verkligen då barnen var små!).

Förslag 2: Bygg Resecentrum lite utanför centrum, t ex på/vid Växnäs

Kommentar:

Hämtning och lämning med privat bil görs från den södra sidan, via Trädgårdsgatan. Resenärer når denna sida enkelt via Vikentunneln och en planerad ny bro.

Idén med resecentrum bygger på att samla alla kollektiva trafikslag på en liten yta för korta avstånden vid byte mellan trafikslagen. Alternativet att behålla nuvarande busstation har utvärderats och uppfyller inte kraven för uppdraget. Bland annat då byten mellan regionbuss och stadsbuss inte blir tillräckligt bra och inte heller byten mellan buss och tåg. Alternativet möjliggör även en stadsutveckling av Tingsallastadens västra delar.

Privatperson 10 (ej bedömd sakägare) /boende Bergslagsgatan 14

Jag har under alla mina år som boende i Karlstad kunna hämta, eller lämna, mina besökande vänner som kommer med tåg vid Centralstationen. Precis framför stationen har jag parkerat bilen, och sen kunna hjälpa dem med sina resväskor från eller till perrongen och vinka välkommen eller adjö. Nu är det slut på det - i alla fall om detaljplanen godtas. Enligt denna så kommer framför stationen inte att finnas en endaste parkeringsplats, endast två handikapplatser och max sju taxiplatser. Istället tvingas jag parkera i parkeringshus på Vikensidan, och sedan streta med väskorna genom Vikentunneln, fram och tillbaka. Bara detta är för mig tillräckligt att avstyrka nu föreslagen detaljplan! Detta blir inte ett resecentrum värt namnet. Sedan finns det en annan anledning till att jag går mot detaljplanen - och den gäller liv eller död. På Hamngatan kommer enligt planen att trängas regionbussar, stadsbussar och vanlig biltrafik. Tillsammans med cyklister och gående. Längs båda sidorna av gatan kommer alla busshållplatser att vara utströdda. Detta låter för mig att vara en inbjudan till allsköns otäck trafikolyckor. Därför hoppas jag att detaljplanen inte antas. Jag uppmanar kommunen att tänka ett varv till - hur en bättre lösning enligt mig skulle kunna se ut vill jag återkomma till.

Kommentar:

Hämtning och lämning med privat bil görs från den södra sidan, via Trädgårdsgatan där korttidsparkering i markplan kommer att finnas. Resenärer når denna sida enkelt via Vikentunneln och en planerad ny bro.

Trafiken på Hamngatan kommer mer än halveras vilket möjliggör att bussarna kan gå i blandtrafik. Gående och cyklister ges generösa ytor och är separerade från körbanan.

Privatperson 11 (ej bedömd sakägare) /boende Bäckebogatan 8

Beskrivning, konsekvenser och slutsats runt privat biltrafik är inte tillräcklig för oss innevånare i Karlstads kommun. Man beskriver att 6000 fordon/ÅMD på Hamngatan är maximal nivå för att inte långa köer ska bildas som hindrar busstrafikens framkomlighet. Eftersom beräkningen för framtida trafik landar på 7470 fordon/ÅMD innebär detta att man kommer att skapa mer kaos i privattrafiken i Karlstad än man lyckats med hittills. Konkreta åtgärder som säkerställer en trafiksituation långt under 6000 fordon/ÅMD på Hamngatan är ett måste för oss Karlstadsbor. Om detta inte går måste planen för Resecentrum göras om. I konsekvensutredningen bör ju också påverkan på centrumhandeln att tas med då man med detta förslag ytterligare försvårar för innevånare i kommunen att ta sig till centrum. När en åtgärd som nämns är att höja Pavgifter visar ju på att Trafikplanerare och kommunutvecklare inte samarbetar över huvudtaget.

OBS att all biltrafik kan inte ersättas av cyklar. Vi har en stor inpendling till Karlstad av människor som bor utanför cykelavstånd men utan rimliga möjligheter till kollektivtrafik. Finns det mätningar på var bilarna som trafikerar tex Karl IX gata kommer ifrån? Det är inte 100% Karlstadsbor i alla fall.

Kommentar:

Genomfartstrafiken på Hamngatan måste minskas, inte bara med anledning av Resecentrum. Om de planerade åtgärderna inte skulle visa sig fungera i tillräcklig omfattning kommer andra åtgärder att vara nödvändiga. Att minska biltrafiken i centrum och gynna det kollektiva resandet är ett viktigt steg i att klara de klimatpolitiska målen.

Föreslagna åtgärder försvårar för genomfartstrafiken. Genomfartstrafiken har inte någon positiv påverkan på centrumhandeln då de endast passerar centrum. Genomfartstrafiken har snarare en negativ påverkan på centrumhandeln då den innebär en barriäreffekt och genererar bland annat buller, luftproblem. För bilar med centrum som målpunkt kommer det fortfarande vara enkelt att både ta sig till centrum och parkera.

Kommunen är medveten om att alla inte har möjlighet att nå centrum med cykel och kollektivtrafik, men en betydande andel har möjlighet att byta färmedel vissa resor, vilket skulle ge utrymme för de som inte har den möjligheten.

Privatperson 12 (bedömd sakägare) /boende Hamngatan 26A

Är helt emot att ett stort resecenter skall byggas och ta bort den lilla utsikt man har. Blir mer bilar och väsen än det brukar. Nog med trafik och väsen som det redan är, på denna trafikerade lilla gata.

Kommentar:

Observera att trafikmängden kommer att minska på Hamngatan, och hastigheten sänkas.

Privatperson 13 (bedömd sakägare) /boende Trädgårdsgatan 1

Undrar lite hur ni tänker kring nya vikentunneln/ passagen, ni skriver att det blir tryggare, på vilket sätt då? Tänker ni att den nuvarande är lång och smal? Jag tänker istället att en bred trevlig passage lockar fler som vill ha skydd och står i klungor Jag skulle i så fall vilja att området blev kameraövervakat, det skulle möjligen kännas tryggare.

Kommentar:

Att tunneln breddas, får fler funktioner och fler människor i rörelse under dygnet kommer förhoppningsvis öka den upplevda tryggheten. Övervakningskameror kan komma att bli aktuella i tunneln.

Privatperson 14 (bedömd sakägare) /boende Trädgårdsgatan 1

En bredare tunnel beskriver kommunen som ”tryggare”. Lite oklart vad ni menar. Här behövs lite klargörande om vad trygghet innebär här. Hör av er! Hur har det gått i andra städer om gjort samma ”breddning”? Jag misstänker att grupper av människor som inte har reseärenden (snarare olika gäng) skulle kunna anse att det skulle vara förmånligt att vistas där och umgås i skydd av nederbörd och få lä. Sådana grupper skulle uppenbart skapa mindre trygghetskänsla. Jämför Orrholmsgaraget. Ett elände!

Kommentar:

Att åstadkomma trygghet i tunnlar är svårt, vilket är en av orsakerna till att den planerade nya passagen över spårområdet kommer att bli en bro. Att den befintliga Vikentunneln breddas, får fler funktioner och fler människor i rörelse under dygnet kommer förhoppningsvis öka den upplevda tryggheten. I gestaltningen av tunneln har trygghetsaspekten varit viktig. T.ex har skrymslen undvikits, ljusa material kommer användas, ändamålsenlig belysning samt belysta konstverk vilket förhoppningsvis bidrar till en tryggare miljö. Övervakningskameror kan komma att bli aktuella i tunneln.

Privatperson 15 (ej bedömda sakägare)

Motsätter oss detaljplanen. Ur klimatsynpunkt så bör man inte bygga fler hus då byggindustrin står för 20% av allt utsläpp i Sverige.

Man bör kunna lösa resefunktionerna med befintliga byggnader med en ”inbyggd” gångbro över från Busstationen till Järnvägsstationen (bro över hamngatan). Det finns inget som idag inte fungerar med järnvägsstationen och busstationen.

Man ska fokusera på att utveckla stråket mellan de båda stationerna (Buss och Järnväg) istället för att bygga helt nytt. Det som man ska bygga nu upplever vi inte som ett resecentrum utan det mesta som ska byggas är bostäder och kontor som inte är kopplade till resandet.

Stöder socialdemokraterna i förslaget att det inte ska vara någon biltrafik på Hamngatan. Om man förmodan nu ska bygga hus bör de inte vara högre än två våningar. Man borde satsa mer på att skapa en trädgårdsmiljö intill stationen snarare än byggnader.

Kommentar:

Ett syfte med resecentrummet är att öka det kollektiva resandet för att kunna tillgodose de nationella och regionala transportpolitiska målen om ett hållbart resande med minskade koldioxidutsläpp. Delar av byggrättna innehåller resandefunktioner och service för att öka bekvämligheten för resenärerna och förhoppningsvis göra det kollektiva resandet till ett mer attraktivt alternativ. Utöver det kommer andra funktioner finnas i byggnaderna som inte har direkt koppling till resandet med som med fördel ligger centralt och kollektivtrafikenära. Dessa verksamheter kan också bidra till att befolka platsen under lågtrafik och på så sätt öka tryggheten i området.

Befintliga byggnader kommer att nyttjas men är inte tillräckliga för att möta framtidens behov.

Idén med resecentrum bygger på att samla alla kollektiva trafikslag på en liten yta för korta avstånden vid byte mellan trafikslagen, varför ett förbättrat stråk till kvarteret Algen inte är ett tillräckligt bra alternativ för att t.ex klara de restidskvoter som är målsättningen.

Att göra Hamngatan helt bilfri skulle innebära allt för dålig tillgänglighet för dem som har centrum som målpunkt. Däremot ska så stor andel av genomfartstrafiken som möjligt ledas om till andra gator. Satsningen på ett nytt resecentrum i kombination med andra satsning på buss och gång och cykel innebär förhoppningsvis även en viss färdmedelsförflyttning från bil till mer hållbara transportslag.

Privatperson 16 (ej bedömd sakägare)

Hela idén med ett samlat resecentrum för bussar och tåg är mycket bra och sådana finns nu bl.a. i Göteborg, Alingsås, Skövde, Uppsala, Falun och Borlänge. Skillnaderna mellan de städerna och Karlstad är dock att där fanns utrymme för en modern busstation från början och terminal för inbackande bussar kunde byggas på utrymmen som inte störde annan trafik i någon grad. I Karlstad finns inte detta utrymme. Det förslag som finns med regionbussar längs Hamngatan blir inte bra. Bl.a. har Sture Arnesson beskrivit nackdelar i en insändare i Värmlandstidningarna. Det faktum att kollektivtrafiknämnden i Region Värmland i sitt remissvar sagt att man vill stänga av Hamngatan helt för biltrafik mellan Fredsgatan och Västra Torggatan säger i sig att det liggande förslaget inte är bra och trafiksäkert. Förslaget innehåller också en allmän syn på att parkeringsplatser kan ersättas med parkeringshus, men förutom att många föredrar att parkera ute på en öppen yta, så är parkeringshus del av förtätning som ger mera mörker i staden medan parkeringsplatser öppnar upp och ger ljus och omgivna av träd ökar de också trivselen i staden. Det är ofrånkomligt att många vill skjutsa och hämta anhöriga vid tåget och då ska angoringspunkterna vara nära aktuell perrong. Bara att se hur det ser ut idag vid kvällens ankomst av X2000 vid spår 20 och alla hämtande bilar på parkeringen intill. Dock kommer många resenärer, som inte har så mycket packning med sig, även med cykel och stadsbuss.

Alternativet att minska ned antalet spår för att därigenom få plats med en mera funktionsinriktad bussterminal är åtminstone kortsiktigt omöjligt att genomföra, då dagens godshantering måste bli kvar på Karlstad C under överskådlig tid. Alternativet med Välsviken har ju Trafikverket avrätt ifrån nu och oavsett vad man så småningom kommer fram till vad gäller godsbangård och godsterminal, så kommer det ta många år att utreda och bygga innan det blir klart. Således kan enbart en begränsad neddragning av antal spår på Karlstad C utföras. På stationsområdet finns nu en ganska omfattande uppställning av persontrafikfordon från olika bolag på nätterna och framför allt under helgerna. Till mindre del kan uppställning ske på Karlstad Ö i framtiden men kapaciteten där är väsentligt mycket mindre än den på Karlstad C idag.

Under överskådlig tid är därför det enda raka att göra smärre ombyggnader av Karlstad C och förbättra anslutningsmöjligheterna mellan tågpererrongerna och befintlig busstation. Mitt förslag är att ta bort västra delarna av spåren 3 och 4 och ersätta dem med en ny perrong. Därmed uppstår nya perrongspår i väster som spåren 2b och 5b. Spåren 3a och 4a behålls däremot med anslutningar in till 2b och 5b och kan då användas för tillfälliga uppställningar av persontåg och möten inom stationen samt natt- och helguppställningar. Spår 5 används omväxlande för person- och godstågstrafik medan spåren 6 och 7 blir rena godstågsspår som förlängs in på nuvarande godsmagasinsområde, fast spår 7 kan även användas för uppställning under nätter och helger. Spår 8 också kvar som uppställningsspår i kombination med viss kapacitet på Karlstad Ö. Vikentunneln breddas enligt förslaget och får uppgång till nya mittperrongen. En ny övergång byggs från Pekås med nedgång till nya mittperrongen 2b/5b och nedgång till befintlig perrong 1b/21. Övergången fortsätter sedan över Hamngatan till nuvarande busstation som behålls. Tågen styrs så mycket som möjligt till perrongerna i öster 21, 1b, 2b och 5b, men spår 1a och ev. spår 20 kan finnas kvar med perrong.

Den gången i någon framtid när godshanteringen i Karlstad har förändrats så att inte längre ankommande och avgående godståg behöver Karlstad C som utgångsstation, kan ytterligare spår kanske frigöras. Hur det utrymmet i så fall kan användas får

Kommentar:

Hämtning och lämning med privat bil görs från den södra sidan, via Trüdgårdsgatan där korttidsparkering i markplan kommer att finnas. Resenärer når denna sida enkelt via Vikentunneln och en planerad ny bro.

Oavsett godshanteringens framtid är det önskvärt att behålla det antal spår som nu föreslås, för att inte begränsa möjligheten till högre kapacitet på järnvägen totalt sett över tid.

Idén med resecentrum bygger på att samla alla kollektiva trafikslag på en liten yta för korta avstånden vid byte mellan trafikslagen, varför ett förbättrat stråk till kvarteret Älgen inte är ett tillräckligt bra alternativ för att t.ex. klara de restidskvoter som är målsättningen.

Privatperson 17 (ej bedömd sakägare) / boende Genvägen 9, Norrstrand

Jag har synpunkter på Resecentrum och dess utformning!

Jag bor på Genvägen, Norrstrand och har känt länge området mobbat av Karlstads kommun och Trafikverket. Örsholmsleden byggdes i slutet på 60-talet, Hagaleden slutet -80 som öppnade för genomfartstrafik rakt genom centrum och bostadsområden och utökad och tyngre trafik på järnvägen.

- Att man nu tänker smalna av Hamngatan och försvåra för genomfart, gamla synder!! Är bra. Likväl har man flyttat allt mera trafik till Hamngatan och struntar fortsatt i bostadsområden, buller, vibrationer och avgaser.

Kan tyvärr konstatera att kompetensen hur man löser trafiksituationen i området är väldigt låg!

- Det saknas en kringfartsled runt Karlstad och trafikleder ut till Hammarö där bostäder är skyddade och trafiken får ett jämnt flyt.

- Bostads och rekreationsområden på bland annat Norrstrand är kringskuret av trafikleder och järnväg!

Vad kan man då göra åt det här? ja att få till en helhet och inte tro att bara man får ett Resecentrum löses allt.

- Regionbussar bör vara kvar där de är! Dessa diesel och partikeluppvirvlande bussar har inget i centrum att göra och försämrar Hamngatan betydligt om de tillåts köra genom centrum istället för på E18

- Busstationen kan byggas på med förslagsvis en, glasskrapa med en broanslutning för gående och cyklister över Hamngatan och vidare mot Wennbergsparken och Mariebergsskogen. Man skulle få en rak genomsikt mot Mariebergsviken.

- Hastigheten på Hagaleden bör sänkas till 50 och 60km/h

- Då man valt att behålla järnvägen ovan mark måste man se till att ta hand om det buller den skapar. Vi kräver bulleråtgärder genom hela Karlstad.

- Karlstad är värdelösa på att ta hand om trafikbuller, inte en enda åtgärd är byggd med kvalitet.

- När man byter rälsen får man åtgärda de platser som är hårt utsatta för vibrationer. Karlstad ligger på Sand och lerbotten och vibrationer i många bostadsområden är störande.

- Se till att få kringfartsleder från E18 och ut mot Hammarö utan störande rondeller och med effektivt skydd mot buller och med avstånd till bostäder och rekreationsområden.

Området utefter Hamngatan och järnvägsstationen.

- Det är bra om lokal och snabbbussar har hållplatser men går det inte att integrera dessa med bebyggelsen eller få till en smärre lösning än i förslaget, känns som det blir instängande mot Hamngatan.

- Ett inomhusgångstråk från torgets lokalbussar till järnvägsstationen eller dess närhet med en slags butiksgata tror jag på.

- Vissa partier kanske kunde ha rullbanor.

- Gillar minskad biltrafik och passager under och över järnvägen och tror på ytterligare en från busstationen över hamngatan, över järnvägen, ner på perrongen i mitten och vidare mot Wennbergsparken både för gående och cyklister med ramper liknande E18 över älven mot Borgmästarholmen och kanske med växter.

Hoppas på ett helhetstänk och att man bygger med framtiden.

Kommentar:

Kommunenens trafikplan utgår till stor del från att vi behöver ändra beteende varför åtgärder för att främja gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras. Åtgärder i det redan utbyggda trafikätet handlar om att öka trafiksäkerheten och göra miljöerna tryggare för oskyddade trafikanter. Men ett antal kompletteringar i biltrafiknätet pekas också ut. Södra och östra förbindelsen kan liknas vid kringfartleder runt Karlstad och ut till Hammarö. Södra förbindelsen innebär en ny bro över Västra Älvgrenen från Ullebergsleden till Jakobsberg och vidare genom Jakobsberg till Rosenborgsgatan och sedan vidare till Hammarö via en ny bro. Den östra förbindelsen innebär en ny bro mellan Örsholmen och Kalvholmen. I strategin ingår även en omklassning av flera gator till lokalgator där en överflyttning till E18 är möjlig.

Bullerskyddsåtgärder utfördes för några år sedan på byggnader längs järnvägen, från Ljöfbergsviadukten och österut, i samband med utbyggnaden av ett andra järnvägsspår över Prämkanalen. Det projektet var en så kallad väsentlig ombyggnad med en särskilt framtagna järnvägsplan. Ombyggnationen av bangårdsområdet vid Karlstads Centralstation medför inte några signifikanta förändringar av ljudmiljön i närområdet och hanteras som en mindre ombyggnad av befintlig infrastruktur, vilket inte kräver en separat järnvägsplan. Trafikverket har dock ett pågående nationellt åtgärdsprogram enligt förordningen (2004:675) om omgivningsbuller, där Värmlandsbanan med Karlstad C ingår. Inventering och åtgärder inom Karlstad utförs preliminärt under nästa år 2022.

Planen möjliggör för en bro över spårområdet i väster, vid Wennbergsparken.

Idén med resecentrum bygger på att samla alla kollektiva trafikslag på en liten yta för korta avstånden vid byte mellan trafikslagen, varför ett inomgångstråk till kvarteret Älgen och Stora Torget inte är ett tillräckligt bra alternativ för att t.ex klara de restidskvoter som är målsättningen. Det är också tveksamt hur stadsmiljö blir med inomgångstråk mellan olika målpunkter. Att använda gator är ett bättre alternativ ur ett stadsmiljöperspektiv.

Privatperson 18 (ej bedömd sakägare), /boende Tullhusgatan 14

Jag protesterar mot ert förslag angående Hamngatan och bussarna. Att genomfartsleden i Karlstad ska gå via viken där alla nya bostäder byggs och där många redan bor. Det innebär mycket långa köer och luften i bostadsområdena mycket dålig.

Kommentar:

Trafiken genom Viken beräknas inte innebära olägenheter för nya och befintliga bostäder gällande buller och luft. Bilar på Vikenförbindelsen kommer att ha låg hastighet och gaturummen är öppna. Även andra gator kommer avlasta Hamngatan. En målsättning är också att fler ska välja mer hållbara transportslag. Utbyggnaden av ett resecentrum, Karlstadsstråket och de satsning som görs på gång- och cykelbanor är åtgärder som förhoppningsvis kommer bidra till det.

Privatperson 19 (ej bedömd sakägare) /boende Kanikenäsbanken 23

Bakgrund

Tankarna på ett Resecentrum i Karlstad har varit aktuell i många år och när beslut togs om att utlysa en tävling angående utformningen, väcktes förhoppningar om stora förbättringar jämfört med dagens situation. Fyra olika arkitektföretag fick förmånen att komma med förslag och utgick från de intentioner som fanns i kommunens inbjudan. Förslaget som vann tävlingen, hade föreslagit en konventionell kantstensuppställning.

I mitt tycke innebär det vinnande förslaget en försämring jämfört med dagen busstation, som är en dockningsterminal. Fördelarna med den typen av terminal är bland annat att resenärerna får en väderskyddad, samlad och lättorienterad väntsal, det senare är en mycket viktig aspekt för synskadade. Bussförarna kan få en centralt belägen rastlokal, som även kan nyttjas vid tidreglering. Trafiksäkerheten blir också optimal, genom att portar för ombordstigning öppnas först när bussen är på plats.

Jag förstår att det vinnande förslaget har sina kvaliteer, främst genom att byggrätter möjliggörs i större omfattning än i de övriga förslagen. Men det är ju ett resecentrum som är den centrala uppgiften att lösa. Vad kan man då göra, kan en kompromiss enligt mitt nedanstående förslag vara tänkbart? (Se även ritning 1 och 2).

Förslag

Jag utelämnar dockningsutformning, eftersom det i media framkommit att kommunen inte anser att det är genomförbart, trots att det finns tre tävlingsförslag med sådan utformning.

Jag anser att en ö-terminal, med väntsal i markplanet på planerade byggnader öster om stationen, är en möjlig utformning. Terminalen kan rymma 15 st avgångshållplatser. För att inte minska byggrätterna allt för mycket, föreslås att den södra fasaden dras in under fasaden för de överliggande våningsplanen. Detta behövs för att rymma bussgata, hållplatser och bussplattformar.

Om buss från väster behöver angöra platserna 9 - 15 så kan infarten, från cirkulationsplatsen vara trång, beroende på om bussen har styrbar bakaxel eller ej. Möjlighet finns dock att ta ett varv i cirkulationsplatsen innan infart och då räcker utrymmet till. En annan möjlighet är att bygga en extra infart cirka 20 m väster om cirkulationsplatsen, där utrymmet är något större. Vid utfart från platserna 9 - 15 mot Hamngatan, krävs troligen en trafiksignal, som aktiveras då buss anmäler behov.

En konsekvens som uppstår är att cykelbanan, söder om Hamngatan, måste flyttas till den norra sidan (ej ritat). Gående kan dock passera genom väntsalarna på dagtid. Om/när väntsalarna stängs på natten så kan de gående använda plattformsutrymmet, mellan väntsalarna och Hamngatan, som gångbana. Även på/avstigningszonen utgår på den södra sidan av Hamngatan. Utrymmesbehovet för gatan minskar totalt med cirka 3 m och detta utrymme kan i stället användas till exempelvis planteringsremsa/utökad byggrätt/flytta husen längre bort från järnvägen. Utrymmet kan också användas till att rymma tandad bussupställning mot Hamngatan, i terminaldelen.

Väntsalarna kanske kan rymma mindre ytkrävande kommersiell verksamhet/rastlokal till förarna. I annat fall kan dessa funktioner tillgodoses på nästa våningsplan.

Byggrätten väster om stationen bör utformas/konstrueras på liknande sätt, även om väntsalsfunktion inte finns med i mitt förslag. Men behov kan ju uppstå i framtiden. Min tanke är att en vändningsmöjlighet, för bussar från öster skapas och att endast avstigning tillåts på platserna 18 och 19. Vändningsmöjligheten är en väsentlig förbättring, jämfört med att åka ända fram till cirkulationsplatsen vid Grevgatan. Resenärer med tidsnöd, inför nära förestående tågavgångar, slipper åka cirka 500 m extra. Bussen kan dessutom bli hindrad av överordnad trafikström, mot centrum, i cirkulationsplatsen. Trafiksignal vid utfarten till Hamngatan kan behövas, för att öka busstrafikens framkomlighet. Signalen aktiveras endast då buss anmäler behov.

Som alternativ till vändyta på fastighetsmark, så kan man bygga en cirkulationsplats i korsningen vid Fredsgatan, men då minskar antalet hållplatser med två (19 och 20).

Platserna 16 och 17 är endast till för avstigning och ska betjäna busstrafiken, som kommer från väster.

Platserna 20 och 21 ska enbart användas för tidreglering. Övriga tidregleringsplatser placeras längs Hamngatans norra sida. Eftersom avgångshållplatserna tagits bort, så ryms det nu betydligt fler tidreglerande bussar. Jag har noterat att i Trivector's Trafik PM anges avståndet mellan två hållplatslägen till minst 18 m. Detta anser jag är en överstandard, som vi inte ska använda i detta trånga resecentrum. Denna åsikt baserar jag på att Trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting) har en

handbok Riktlinjer Utformning av terminaler, RiTerm. I denna används måttet 14 m vid rak kantstensuppställning. Om man i detta projekt ändå vill använda 18 m, så mister man 1 plats i terminalen.

Jag har inte ritat den ändrade sektionindelningen på Hamngatan väster om Fredsgatan, men givetvis gäller samma sektionindelning även där.

Kan nämna att jag deltar i ett miljardprojekt i Upplands Väsby, benämnt Väsby Entré. I detta projekt ingår en bussterminal, belägen i markplanet på en spektakulär byggnad, ritad av den världsberömda arkitekten Zaha Hadid. Min roll är att, som anställd i konsultföretaget WSP, bidra med min drygt 50 åriga erfarenhet inom vägdesign och utforma terminalen samt omgivande gator. Vid utvärdering av olika alternativa terminallösningar har vi utgått ifrån de värden som används i ovan nämnda RiTerm.

Slutsatser

Mitt förslag innebär att antalet påstigningshållplatser ökar från 12 till 15 stycken. Antalet avstigningshållplatser ökar från 0 till 4 stycken. Antalet reglerplatser ökar från ett fåtal (svårtolkat) till cirka 10 stycken. Detta är en anmärkningsvärd förbättring.

Förslaget medför dessutom en ökad tydlighet genom att regionbussarnas samtliga hållplatser placeras på Hamngatans södra sida, med avstigningshållplatser väster om Järnvägsgatan och samtliga påstigningshållplatser öster därom. Samt att placera tidregleringsplatser huvudsakligen längs Hamngatans norra sida.

Jag har inte studerat alla konsekvenser av förslaget, eftersom det inte känns meningsfullt, om inget intresse finns. Men jag hoppas att projektledning, kommun och inte minst Värmlandstrafik/Karlstadsbuss, finner förslaget intressant och gör en förutsättningslös utvärdering.

Uppenbart är dock att förslaget innebär ett minskat antal gående som behöver korsa Hamngatan för att nå tågpererrongerna, vilket är välgörande för trafiksäkerhet och framkomlighet för både biltrafik och busstrafik. Bussresenärerna kan få en varm och ombonad miljö, kanske med vissa kommersiella inslag. En stor fördel är att ledstråk för synskadade fungerar mycket bättre inomhus än utomhus, framförallt vintertid. Hörselskadade får lättare att höra utrop inomhus, jämfört med i en bullrig utomhusmiljö.

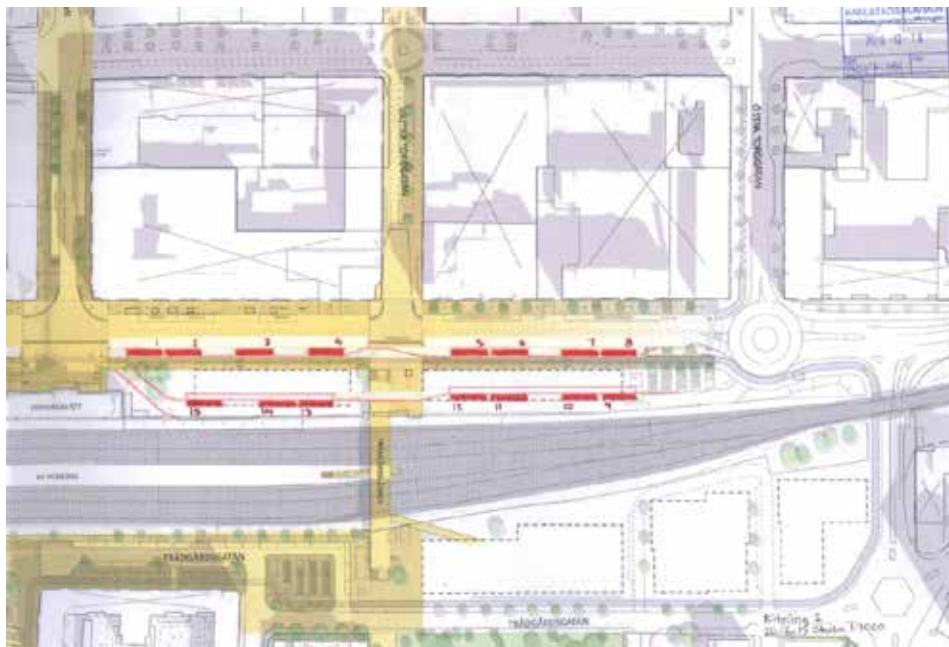
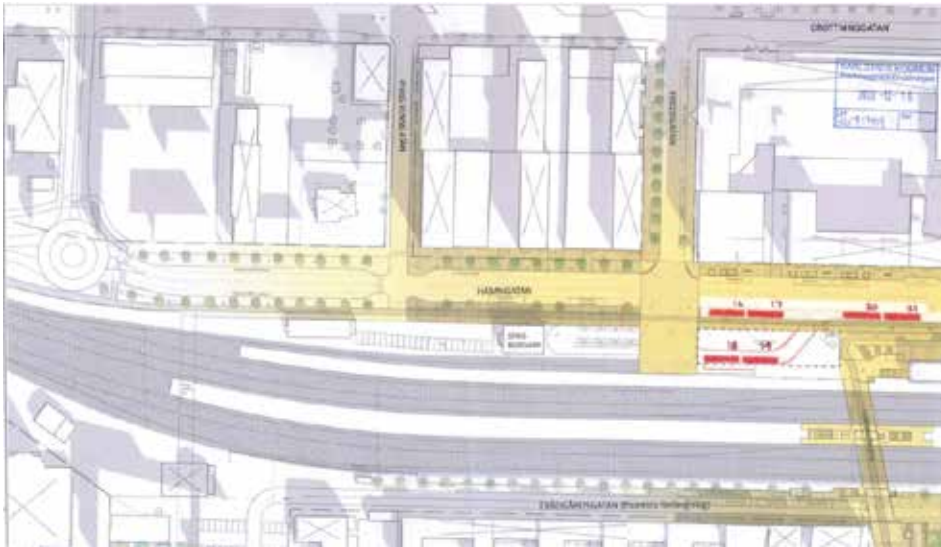
Om platserna i terminalen räcker till för att betjäna även lokalbussarna, så vore det givetvis ännu bättre, för då minskar gångtrafiken över Hamngatan ytterligare. Samtidigt som Järnvägsgatan blir användbar för annan trafik än lokalbussar.

Övrigt

Det är viktigt att det nordligast belägna spårets sträckning, lämnar maximalt med utrymme till terminalområdet. Utan att vara någon expert på järnvägsbyggnad, så tycker jag att det verkar finnas cirka 1 meters utrymme att vinna, mitt för trappan/bron. Även trappan behöver utformas så utrymmessnålt som möjligt. Om dessa utrymmesbesparingar kan utnyttjas fullt ut, så kanske ytterligare ett hållplatsläge kan skapas under bron.

Detaljplaneförslaget har inte anvisat några centralt belägna angöringsplatser för personbilar, som behöver lämna/hämta regionbussarnas resenärer. Det är en uppenbar försämring jämfört med idag, när man kan stanna på Drottninggatan, alldeles intill busstationen. Man kanske måste minska på antalet tidregleringsplatser, för att kunna skapa ett antal angöringsplatser för personbilar.

De delar av Resecentrum som ligger söder om järnvägen, har jag inte studerat alls.



Kommentar:

Det ovan redovisade förslaget har många fördelar, framför allt gällande bussens framkomlighet. Ett likande förslag har testats och utvärderats mellan planens samråds- och granskningsskede. Nackdelarna med förslaget är bland annat konflikten med cykelbanan och att in- och utfarterna till busslägena kräver en allt för trafikteknisk lösning där signalreglering och fler filer krävs. En viktig aspekt i detta projekt är att Hamngatans barriärverkan ska minska och att miljön ska upplevas som en attraktiv stadsmiljö där även gående och cyklister prioriteras. Sett ur ett helhetsperspektiv är samliga samverkansparter överens om att nuvarande lösning är den bästa lösningen.

Byggrätterna är inte styrande i valet av lösning, även om det är en fördel att nya byggrätter i viss omfattning är möjliga att få till, främst för att inrymma resenärsfunktioner. I det vinnande tävlingsförslaget har byggrätterna även en rumsskapande funktion där byggrätterna bidrar med att drar ner skalan på Hamngatan. Att rymma andra funktioner (kontor, service etc) i byggrätterna har bedömts positivt ur ett trygghetsperspektiv genom att de bidrar till att befolka platsen över hela dygnet.

Privatperson 20 (ej bedömd sakägare) , boende Kyrkebolsgatan 6

Bifogar förslag till komplettering av planerat resecentrum. Tankarna om förändring av stationsområdet och centrala passager över och under järnvägsområdet känns spännande. Den del av centralt som beskriver busstrafiken anser jag har fått en ”härtill är vi tvungna”-lösning som konsekvens av ovanstående och inte en lösning av något känt problem.

Att nuvarande busstation, som central del i ett ”Busscentrum”, ligger ”för långt bort” är ju inte ett hållbart argument om inte nya lösningen medför klara fördelar för resenärerna. Att bussarna sprids på båda sidor av Hamngatan, flytande busslägen och minimalt väderskydd gör både trafik och vistelsemiljön mycket sämre än idag för resenärerna.

Bakgrund till förslag

- Nuvarande yta för bussarna vid busscentralen räcker för befintlig och utökad regional- och fjärrbusstrafik enligt info från Värmlandstrafik (bil).
- Mina förslag har utgått från att tyngdpunkten i resandet är dagligresenärerna till och från Karlstad, att underlätta för ökad kollektivtrafik och skapa bra och trafiksäkra förutsättningar när byte sker mellan trafikslagen.
- Stimulera till ökad användning av cykel för närtransport till/från arbetsplatser.

Jag hoppas att mina synpunkter kan beaktas i den fortsatta detaljutformningen. Har en del detalj-skisser som kan uppvisas efter önskemål.

Allmänt-förslag

-Behåll nuvarande busstation som stomme i systemet vilket Värmlandstrafik förordade i sitt remiss-svar. De borde ju veta vad som är bäst för resenärerna! Nuvarande busstation har en överlägsen säker lösning för resenärerna som med korta avstånd når bussarna när ”gaten” öppnas för såväl regionalbussar som expressbussar. De kan också vänta inomhus året runt.

-Bygg en bro över Hamngatan till närmsta plattform vid spår 20 som också var deras förslag med möjlig förlängning till Viken på sikt. Den har då Hissar, Trappor, Rulltrappor i båda riktningarna och cykeltransportör

-Bygg väderskyddade persontransportörer som alternativ på plattformen. Byggs i sektioner som betjänar både tåg-och busspassagerare

-Bibehåll närheten till stadsbussar och bussar i övrig trafik på Drottninggatan.

-Bygg uppvärmda och bevakade cykelgarage att hyra med alternativa lösningar t ex förvaringsboxar, laddning av el-cyklar mm på tomten i direkt anslutning till busstationen.

-Bibehåll nuv.fastighet på tomten som inrymmer bl a servicelokaler för buss-och tågpersonal Utveckla cykelrep.verksamheten.

-Skapa ett kvalificerat övergångsställe i korsningen Drottninggatan /Pihlgrensgatan och gör om del av Pihlgrensgatan till cykelgata fram till Älvgatan med förlängning på Älvgatan.. När direkt cykelstråken mot Centralsjukhuset resp. Centrum med förlängningar.

Kommentar:

Idén med resecentrum bygger på att samla alla kollektiva trafikslag på en liten yta för att förkorta avstånden vid byte mellan trafikslagen. Alternativet att behålla nuvarande busstation har utvärderats och uppfyller inte kraven för uppdraget. Bland annat då byten mellan regionbuss och stadsbuss inte blir tillräckligt bra och inte heller byten mellan

regionbuss och tåg. Alternativet omöjliggör även en stadsutveckling av Tingvallastadens västra delar.

Väderskyddade persontransporter mellan kvarteret Älgen och Karlstad C inte är ett tillräckligt bra alternativ för att t.ex. klara de restidskvoter som är målsättningen. Det är också tveksamt hur stadsmiljön blir med sådana stråk mellan målpunkterna. Att använda gator är ett bättre alternativ ur ett stadsmiljöperspektiv.

Cykelgarage med hög komfortnivå planeras under ny byggnad direkt väster om Vikentunneln. Även cykelparkering i markplan kommer att finnas med hög säkerhets- och komfortnivå.

Cykelbana planeras förutom på Hamngatan även på Järnväggsgatan och vidare norrut mot Sandbäcksgatan och vidare, vilket kommer vara viktiga kopplingar för att åstadkomma ett sammanhängande cykelnät genom centrum, i enlighet med Stadsdelsvision för Tingvallastaden.

Privatperson 21 (ej bedömd sakägare) /boende Eneströmsgatan 7

Betänk att : i kvarteret ”Höken” finns det fastigheter med radon, vilka har gått igenom flera renoveringar. Mitt förslag är att: radonsanera i kvarteret.

Samt att i rådande tider: iordningställa skyddsrummet närmast Drottningg 13.

Kommentar:

Projektet resecentrum kommer inte att omfatta radonsanering av kvarteret Höken. Berörda fastighetsägaren ansvarar för eventuella radonåtgärder.

Skyddsrummet på Drottninggatan 13 är registrerat som ett aktivt skyddsrum och det är fastighetsägarens ansvar att det är möjligt att bruka. MSB beslutar om ifall ett skyddsrum kan utvecklas. För att det ska tillåtas måste det finnas särskilda skäl.

Privatperson 22 (bedömd sakägare) /boende Vikengatan 22

Jag såg att jag tyvärr är försent ute 16 dec var sista dagen att tycka till.

Men jag tänkte prova att skicka in min idé i alla fall.

Jag tänker som så, om ni minskar ner möjligheterna att färdas på Hamngatan förr att ta sig till centrum, då har vi inom kort inget levande centrum alls.

Alla infarter till centrum är i dag krångliga och svåra att använda sig av.

Varför inte utnyttja vikensidan där gamla magasinet finns idag. Bygg en bred inglasad övergång med rulltrappor och hiss som leder över till Vikensidan.

Där gamla magasinet idag finns, bygger man en lång vacker glasbyggnad med sneda dockningar för bussarna. Passageraren kliver på bussen från vänthallen utan att behöva gå ut. Vänthallen kan innehålla små butiker och kiosker.

Bussarna har lättare att lämna och hämta passagerare på vikensidan. Vi kan utöka med försäljning i stadsträdgården med små trivsamma kaffer och lekmöjligheter för barn. Det blir en naturlig uppehållsplats för väntande resenärer på sommaren.

Hoppas att min idé väcker er nyfikenhet.

Kommentar:

Föreslaget innebär åtgärder som försvårar för genomfartstrafiken att köra genom centrum. Genomfartstrafiken har inte någon positiv påverkan på centrumhandeln då de endast passerar centrum. Genomfartstrafiken har snarare en negativ påverkan på centrumhandeln då den innebär en barriäreffekt och genererar bland annat buller, luftproblem. För bilar med centrum som målpunkt kommer det fortfarande vara enkelt att både ta sig till centrum och parkera.

Att placera bussarna på södra sidan har studerats men valts bort då det skulle innebära allt för långa körvägar för bussen, vilket innebär för stora tidsförluster. Södersidan har istället valts att användas för bland annat personbilsangöring och ersättningsbussar. Södra sidan kommer också vara av betydelse som entré för gående och cyklister. Inom godsmagasinet föreslås även byggnader för hotell, kontor service mm.

Den bro planeras över spåren ansluter vi Stadsträdgården, som förhoppningsvis kan komma till större nytta och nyttjas som den resurs den är.

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSON

Granskningsutlåtandet är sammanställt av stadsbyggnadsarkitekt Anna Pettersson för stadsbyggnadsförvaltningen i Karlstad 2021-09-30



KARLSTADS KOMMUN

Stadsbyggnadsförvaltningen, Karlstads kommun, 651 84 Karlstad,
054-540 00 00, stadsbyggnadsforvaltningen@karlstad.se