



KARLSTADS KOMMUN

Dnr SBN 2017-389
2020-10-23

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

detaljplan för Resecentrum inom Tingvallastaden, Karlstads kommun

INLEDNING

Denna samrådsredogörelse innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under samrådet samt Stadsbyggnadsförvaltningens förslag till förändringar av planförslaget med anledning av synpunkterna.

PLANPROCESSEN

Detaljplaneförslaget för Resecentrum upprättas med utökad förfarande enligt plan- och bygglagen 5 kap. 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.

Med anledning av planförslaget bjöd Stadsbyggnadsförvaltningen in till ett samrådsmöte den 3 december 2018 i Karlstadsrummet i Bibliotekshuset där även en utställning om resecentrum fanns att se. Mötet ordnades i form av öppet hus där även en presentation av förslaget hölls. Ca 20 personer närvarade vid presentationen och totalt besökte ca 25 personer Karlstadsrummet under tillfället. Syftet med mötet var att ge möjlighet för intresserade att ställa frågor och lämna synpunkter.

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

35 yttranden inkom under samrådet. Yttrandena handlar bland annat om behov av vidare utredning/ förtydliganden gällande risker kopplade till farligt gods på järnväg. Även önskemål om förtydligande gällande genomförda trafiksimuleringar framförs. Flera yttranden berör framkomligheten på Hamngatan och genom Viken. Verksamhetsutövare i närområdet framför oro bl.a. gällande möjligheten till angöring och varuleveranser. Inkomna synpunkter redovisas nedan tillsammans med Stadsbyggnadsförvaltningens ställningstagande eller kommentar till dessa (*kursiv stil*).

Inför granskning har följande ändringar/tillägg gjorts:

- Planen medger en sammanlänkande byggnadsdel i markplan mellan Stationshuset och föreslagen byggrätt väster om Stationshuset. Detta för att förbättra användbarheten av Stationshuset för resenärens behov.
- Samtliga nya byggrätter har bearbetats och plankartan har anpassats efter bearbetningen.
- Stationshusets användning utökas till att även innefatta centrumändamål.
- Planen har anpassats efter förutsättningen att spår 21 är kvar.
- Planen möjliggör cirkulationsplats i korsningen Hamngatan och förlängningen av Grevgatan istället för Pihlgrens-gatan. Planområdet utökas därmed västerut.
- Planområdet har utvidgats i den sydöstra delen för att säkerställa tillräckligt med utrymme för gång- och cykelbanor intill Löfbergstrondellen.
- Planområdet har utvidgats i den östra delen för att möjliggöra en pumpstation för att leda bort regnvatten från Löfbergsviadukten.
- Området för underjordiska ledningar i väster begränsas till en mindre yta.
- Föreslagen bro i väster planläggs som ”reservat för framtida bro”.
- En yta öster om Stationshuset som föreslagits vara kvartersmark ändras till att bli ett allmän platsmark (torg).
- Planen möjliggör tredimensionell fastighetsbildning där behovet kan komma att uppstå.
- Byggnaders placering/utbredning justeras för att klara rekommenderat avstånd till kontaktledning/kontaktledningsstolpar, enligt Trafikverkets synpunkter.
- Den administrativa bestämmelsen g för gemensamhetsanläggning utgår på den norra sidan av spåren. Plankartan förses med en bestämmelse om att marken mellan spår och byggrätt ska vara körbar. För att möjliggöra utfart över föreslagen torgyta planläggs torgytan som gata med bestämmelse om att ytan ska utformas som torg.
- För att inte omöjliggöra extra busskörfält på Hamngatan på ska marken bakom byggnaderna öster om Stationshuset vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik. Detta säkerställs med den administrativa bestämmelsen x på plankartan.
- Plankartan kompletteras med bestämmelse om skydds- och riskreducerande åtgärder inom T-området, enligt överenskommelse med Trafikverket.
- Plankartan har kompletterats med en upplysning om föreskrifter för elsäkerhet vid spårområdet.
- Plankartan har kompletterats med en administrativ bestämmelse om att marföroreningar vid godsmagasinet ska åtgärdas innan bygglov får ges.
- Föreslaget nytt läge för transformatorstation (E) har justerats.
- Egenskapsbestämmelserna ”träd” och ”passage” tas bort från allmänna gator och preciseringar gällande gators utformning/användning tas bort från användningsbestämmelserna för gatorna.
- Utredningar gällande bland annat risk och trafik har reviderats och planbeskrivningen uppdaterats utifrån aktuella utredningar. Trafikutredningen innehåller en tydligare redovisning av vilka indata som använts i trafiksimuleringen.
- Planbeskrivningen förtydligas gällande bland annat: påverkan på MKN för vatten, centralstationens funktion och bussens framkomlighet i relation till gående och bilar, räddningstjänstens framkomlighet, vilka byggnader och funktioner som riskerar översvämmas och hur konsekvensen av en översvämning kan hanteras och alléträdens hantering.

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

INKOMNA YTTRANDE

Statliga remissinstanser

Länsstyrelsen i Värmlands län

Råd om tillämpningen av PBL m.m.

Naturmiljö

Det är Länsstyrelsens uppfattning att de trädrader inom planområdet utgör allé enligt definitionen av biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken och bilaga 1 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd.

Av lagstiftningen framgår att särskilda skäl krävs för att få påverka en allé negativt. Vid dispensprövningen ska en avvägning göras i det enskilda fallet mellan skadans betydelse för naturvärdena och tyngden i motiven för att vidta den åtgärd som orsakar skadan. Vid prövningen bör också vägas in om det finns andra lämpliga alternativ som innebär mindre skada på den skyddade biotopen.

Kommunen behöver tydliggöra sin bedömning om vilka alléer som omfattas av biotopskyddsbestämmelser enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. Detta bör också tydliggöras i karta/illustration och gärna med fotografier vilka alléträd som avses att avverkas, flyttas respektive bevaras inom planområdet.

Vidare behöver alléernas naturvärde bedömas och argumentationen kring de särskilda skäl som åberopas behöver utvecklas. Rådande praxis visar att alternativa lösningar kopplat till biotopskyddet måste redovisas för att dispens ska kunna lämnas. Länsstyrelsen ser positivt på att fortsatt arbete med att studera påverkan på alléer samt eventuella återställnings- och kompensationsåtgärder kopplat till dessa planeras ur ett perspektiv av grön infrastruktur.

Kulturmiljö

För att kunna avgöra om byggnationen av resecentrum är tillståndspliktig enligt kulturmiljölagen (KML) krävs ett underlag kring kunskapen om hur RAÄ Karlstad 30:1 (stadslager) förhåller sig vad gäller dess geografiska avgränsning mot arbetsföretaget. RAÄ 30:1:s begränsning går idag igenom Hamngatan men avgränsningen utgörs endast av äldre historiska kartakter och inga arkeologiska undersökningar har utförts i området som skulle kunna visa hur det faktiska förhållandet är. Länsstyrelsen kommer således kräva att en arkeologisk förundersökning genomförs i enlighet med 2 kap. 12 § KML med villkor enligt 13 § KML. Kommunen bör ta kontakt med...

Social robusthet, tillgänglighet, grönområden och användbarhet

Planområdet har i dagsläget förbättringspotential kopplat till tillgänglighet och trygghet, särskilt för oskyddade trafikanter. Planförslaget erbjuder stora förbättringar inom detta område i form av en ny och ljusare, bredare tunnel under spårområdet, en gångbro över spårområdets östra del och möjligheter till ytterligare en gångbro över spårområdet i planens västra del. Hamngatan omformas för att prioritera buss och gångtrafik vilket väntas leda till stora förbättringar för denna grupp i detta kritiska område. Utökade möjligheter till cykelparkering bidrar på ett positivt sätt till ett mer hållbart resemonster. Vidare utökas kontaktytan till Resecentrum när området tillgängliggörs och vänder fler funktioner mot områdets södra sida. I den östra gångbronns förlängning angörs Stadsparken vilket skapar en ny koppling till detta grönområde. Ur dessa aspekter går planen i linje med såväl nationella miljö kvalitetsmål som Agenda 2030.

Vatten

Bortledande av grundvatten vid byggskeende kan komma att påverka ytvattenförekomst dit vattnet pumpas, tex Orrholmsviken. Om det kommer att krävas kontinuerligt bortledande av vatten bör det beskrivas i handlingarna.

Trafikfrågor

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra funktionen ett bättre resecentrum. En del i arbetet med att nå detta syfte innebär att personbilstrafik på Hamngatan behöver minskas kraftigt. Större delen av dagens genomfartstrafik är tänkt att hänvisas till genomfart över Viken via Tullhusgatan- Sjömansgatan-Jungmansgatan. Denna omledning av stora volymer personbilstrafik får konsekvenser vad gäller såväl trängsel/framkomlighet, buller och luftkvalitet. Ur framkomlighetsaspekten behöver utryckningsfordons framkomlighet lyftas särskilt. En central fråga för utredning av ovanstående aspekter är vilka volymer trafik som olika simuleringar ska ta hänsyn till. Prognoser för framtida förändringar bygger på generella trender men också vilka kända och troliga byggprojekt som under överskådlig tid kan tillföra trafik.

Länsstyrelsen anser att det av underlaget är otydligt vilka projekt som ingår i beräkningar/simuleringar och önskar inför granskningen en mer lättläst sammanställning. Projekt som Länsstyrelsen ser behöver ingå är bl.a. planer för Orrholmen, planerna för kvarteret Kanoten/Packhusgatan, inre hamn, Haga entré, Jakobsberg, de ingående delarna i Västkust och förändrad trafikföring till följd av ny Jakobsbergsbro och Kartbergsbro. Även ytterligare planer finns.

Den slutliga prognosen bör utgöra bas även för beräkning av bullerstörningar, luftkvalitet och framkomlighet i stort men räddningstjänst i synnerhet.

Omledning av personbilstrafik från Hamngatan till Viken innebär att stråket får två korsningar under järnväg i viadukter. Dessa viadukter drabbas ofta av översvämning vid skyfall varför de blir känsliga punkter i trafiksystemet. Möjliga omledningsvägar finns men hur kapaciteten ser ut i dessa viadukter vid rusningstrafik behöver åsådliggöras. Gångtrafikanters prioritet vid passage över Hamngatan på körbara torgytor vid Järnvägsgatan, Västra Torggatan och Fredsgatan kan vid rusning leda till att bussar stockas och inte kommer fram till sina respektive hållplatslägen. Denna trafik aspekt behöver synliggöras och diskuteras inför granskning.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Bortledning av grundvatten i samband med arbeten för ny Vikentunnel utgör en vattenverksamhet och kan kräva tillstånd från mark- och miljödomstol.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar denna bedömning. Samråd med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning hölls 23 oktober 2018.

Riksintressen

Planförslaget berör i första hand riksintresset för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, järnvägen Värmlandsbanan. Banan behöver kunna trafikeras av tåg med last av farligt gods. Denna last medför risker för området närmast järnvägen varför skyddsavstånd måste respekteras, alternativt skyddsåtgärder genomföras. En riskutredning ska ligga till grund för vilka avstånd alternativt åtgärder som är godtagbara ur ett riskhänseende. Riskfrågan avhandlas under särskilt avsnitt nedan. Dock får inte risker inverka negativt på järnvägens funktion idag eller i framtiden. Trafikverket uttrycker i sitt yttrande över planförslaget att risker ur detta perspektiv inte är ordentligt utredda.

Även järnvägsstationen utgör riksintresse för kommunikation. Trafikflödet för regionaltåg, intercitytåg, lokalbuss, regionbuss, fjärrbuss, gång, cykel, bil samt resandeutbyte mellan dessa modaliteter måste fungera väl för att funktionen centralstation ska upprätthållas. Planen behöver synliggöra en värdering av centralstationens funktion som riksintresse ur detta perspektiv.

Planförslaget medför också att mark där nuvarande spår 21 i spårområdet nordvästra del är beläget, ges egenskapen gemensamhetsanläggning. Detta i syfte att göra området farbart som en slinga för fjärrbuss och taxi. Trafikverket kan under överskådlig tid inte se att spår 21 kan tas bort varför området i denna del av detaljplanen inte bör reserveras för en gemensamhetsanläggning. Detta leder i sin tur till att lösningen framstår som ofärdig och Länsstyrelsen vill poängtera vikten av att taxi och fjärrbuss är två nödvändiga funktioner i ett resecentrum och till följd av det, vikten av att frågan löses till granskning.

Det spår som idag utgör spår 9, i områdets södra del, får i detaljplaneförslaget markanvändningen Gata2. Även vad gäller detta spår anser Trafikverket att förändringen inte går att genomföra i dagsläget. Anledningen är att spåret behövs för att bibehålla utrymmeskapacitet för godståg tills en lösning på annan plats är i bruk. Någon annan lösning finns det i dagsläget inte finansiering för i Nationell transportplan 2018-2029.

Trafikverket lyfter även frågor om säkerhetsavstånd mellan kontaktledningsstolpar och byggnader och väg i delar av planområdet. Lösningen på dessa frågor bedömer Länsstyrelsen kan få konsekvenser för utbredningen av olika markanspråk och funktioner i detaljplanen.

Länsstyrelsen bedömer sammantaget att ovanstående frågor behöver redas ut innan det går att bedöma om riksintresset Värmlandsbanan och järnvägsstationen tar skada av planförslaget eller ej.

Miljö kvalitetsnormer

Miljökonsekvensbeskrivningen bör innehålla resonemang om påverkan på olika miljö kvalitetsnormer. I aktuell MKB diskuteras endast miljö kvalitetsnormer för luft. Länsstyrelsen anser att miljö kvalitetsnormer för vatten också behöver avhandlas.

Länsstyrelsen bedömer att recipient för dagvatten från planområdet är Mariebergsviken eller Tullholmsviken. Bortledning av grundvatten i byggskedet kan komma att påverka ytvattenförekomst dit vattnet pumpas, t.ex Tullholmsviken. Om det kommer att krävas kontinuerligt bortledning av vatten bör det beskrivas i handlingarna.

Dagvattenutredningen och dess resultat behöver diskuteras med koppling till miljö kvalitetsnormer för vatten i den vattenförekomst som är recipient. Förändringarna i trafikflöden behöver också relateras till MKN för vatten då trafik flyttas till väg (över Viken) närmare recipient.

Planen behöver även relatera till påverkan på miljö kvalitetsnormer för grundvatten.

Mellankommunala frågor

Detaljplan för Resecentrum i Karlstad lägger förutsättningarna för en ny regional kollektivtrafiknod där såväl regionala pendeltåg som intercitytåg och internationella tåg samt lokala, regionala och regionala bussar kommer mötas. Funktionen ska sörja för att resandet med kollektivtrafik sker så smidigt som möjligt för alla som ska till och från Värmland och Karlstad varför planen rör fler kommuner än Karlstad.

Förändringen av Hamngatan från genomfartsled till bussgata med gångtrafikantprioritet medför ändringar i biltrafikens rörelsemönster även utanför Karlstads kommun, då främst i Hammarö kommun. Planförslaget bör därför remitteras till ett relevant urval av kranskommuner men även Region Värmland.

Strandskydd

Planen berörs inte av strandskyddsbestämmelser.

Hälsa och säkerhet

Luftkvalitet

Ombyggnation av Hamngatan för det nya resecentrumet kommer att innebära permanent omledning av trafik till annan plats. Karlstad kommun har gjort spridningsberäkningar på den nya rutten som trafiken förväntas ta. Kommunen har spridningsberäknat årsmedelvärden, som sällan om någonsin överskridits inom Karlstad kommun. Det saknas spridningsberäkningar för partiklar storlek PM10 för dygn samt NO2 för dygn och timme som är de relevanta normerna att jämföra mot. Det är vidare oklart om antalet fordonsrörelser som använts vid beräkningarna inkluderar det alla nya kända exploateringsprojekt vars genomförande kommunen verkar för. Det gäller exempelvis all ny bebyggelse och trafikinfrastruktur i inre hamn, längs Packhusgatan (kvarteret Kanoten m.m.), på Orrholmen, vid Jakobsberg/gamla flygfältet men även projekt av betydelse i Hammarö kommun. De förändringar i trafikrörelser i området söder om centralstationens spårområde till följd av att av- och påsläppning av trafikanter till Resecentrum flyttas till denna sida av området behöver också beskrivas och spridningsberäknas.

De framräknade normerna bör ställas i relation till WHO:s riktlinjer och/eller preciseringarna för Frisk Luft. Den trafikprognos som luftkvalitetutredningen bygger på bör vad gäller vilka projekt som ska ingå i prognosen, utformas på samma vis som Länsstyrelsen förespråkar under avsnittet om Trafikfrågor.

Risk för olyckor

Länsstyrelsen tillämpar Länsstyrelsen Dalarnas vägledning för farligt gods vid bedömning av risker i fysisk planering. Enligt vägledningen bör ingen typ av bebyggelse tillåtas inom ett avstånd närmare än 30 meter från riskkällan. För handel, kontor etc. bör avstånden 70-150 meter tillämpas och för hotell bör avståndet vara större än 150 meter. Om skyddsavståndet inte kan hållas exempelvis i områden med befintlig bebyggelse, kan det krävas särskilda skyddsåtgärder. För att klara ut vilka typer av skyddsåtgärder som kan bedömas som tillräckliga krävs en riskanalys.

Kommunen har kopplat till planarbetet för Resecentrum genomfört en riskanalys samt listat en rad åtgärder för att minska riskerna. Kommunen beskriver även att planens utformning medför vissa förbättringar avseende möjligheten att hantera en olycka. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att planens utformning medför förbättringar avseende möjligheten att hantera en olycka men för att kunna göra bedömningen huruvida de listade åtgärderna ska bedömas som tillräckliga krävs vissa kompletteringar i riskanalysen. De kompletteringar Länsstyrelsen efterfrågar är följande:

- I riskanalysen på sida 30 lyfts att när hänsyn tas till prognosticerad ökad trafikmängd år 2040 ökar samhällsriskerna för föreslagen och befintlig bebyggelse och hamnar över DNV:s (Det Norske Veritas, en standard) övre kriterier. Länsstyrelsen menar att det är högst relevant att ta hänsyn till framtida transportmönster framförallt eftersom den prognosticerade ökade trafikmängden bedöms ligga i närtid samt att planen för Resecentrum kan ses som en förutsättning för den ökade trafikmängden. Länsstyrelsen menar därför att det inte är argument nog att hänvisa till att riskkurvan tangerar samhällsriskerna DNV:s övre kriterie även när enbart befintlig bebyggelse studeras. För att kunna hantera de prognosticerade ökade trafikmängderna krävs ett förtydligande kring vilka typer av riskreducerande åtgärder som behöver genomföras för att hantera risken.

- I riskanalysen finns ett känslighetsfall på sida 70 (ff) där det minsta avståndet på södra sidan har ökat från 12 meter till 20 meter samt med ett delvis förändrat innehåll i föreslagen ny bebyggelse. Länsstyrelsen menar att för att kunna göra en genomlysning gällande betydelsen av att öka skyddsavståndet krävs det att avståndet är över 25 meter. Så länge avstånden i känslighetsanalysen ligger inom 0-25 metersintervallet, vilket är inom samma avståndsintervall som planerad bebyggelse, så kommer inte utfallet på ett rättvist sätt kunna redogöra för betydelsen av ett ökat avstånd. Länssty-

relsen önskar därför att riskanalysen kompletteras med en känslighetsanalys för ett intervall över 25 meter.

- I riskanalysen på sida 65 beskrivs att beräkningar har baserats på bedömt antal omkomna vid olika olycksscenarier. Länsstyrelsen ser det även som relevant att riskanalysen utvidgas till att också innefatta risken för personer att bli lätt skadade och permanent skadade. Länsstyrelsen önskar även se ett resonemang kring hur det totala skadetalet (dödsfall, lätt skadade samt permanent skadade) ser ut vid dagens trafikmängd, vid en prognosticerad ökad trafikmängd samt hur skaderisken minskar med redan föreslagna skyddsåtgärder samt hur det totala skadetalet ser ut vid ett ökat skyddsavstånd (över 25 meter samt för trafikmängder i dag och prognosticerad ökad trafikmängd).

Förändrad tillgänglighet för räddningstjänst

Vilket tidigare nämnts kan planen innebära förbättringar avseende räddningstjänstens möjlighet att hantera olyckor inom det aktuella planområdet. Planen kommer dock innebära ökade trafikmängder på Sjömansgatan. Länsstyrelsen önskar ett förtydligande angående hur dessa ökade trafikmängder bedöms kunna påverka räddningstjänstens framkomlighet.

Översvämning

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att det på grund av befintlig bebyggelse inte är rimligt att höja Hamngatan till en nivå som klarar högsta flöde. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att planerade och genomförda åtgärder mot översvämning kommer att kunna säkerställa att funktionen resecentrum kommer att bibehållas även under extrema nivåer i Klarälven. Länsstyrelsen önskar dock få ett förtydligande kring vilka byggnader och funktioner som är belägna under nivån +47,8 m samt vilka eventuella konsekvenser som kan drabba dessa vid extrema nivåer. Länsstyrelsen önskar även en redogörelse för hur dessa eventuella konsekvenser bedöms hanteras.

Enligt Boverkets riktlinjer för översvämning bör, som ett minimum, ny sammanhållen bebyggelse och bebyggelse med samhällsviktig verksamhet planläggas så att den årliga sannolikheten för att bebyggelsen tar skada vid översvämning från skyfall vara mindre än 1/100. Då Resecentrum är att betrakta som en samhällsviktig verksamhet bör det klara minst ett 100-års regn. I planen framgår det inte tydligt huruvida bebyggelsen kommer att klara ett 100-års regn. Länsstyrelsen önskar därför ett förtydligande gällande detta.

Markföroreningar

Med stor säkerhet finns markföroreningar inom området. I anslutning till Duvanhuset har det funnits ett gasverk (1862) som efterlämnat markföroreningar. Markföroreningar kan även finnas på andra platser. Senast innan antagandet behöver därför marken ha undersökts och vid behov saneringsalternativ tagits fram.

Buller

Det går inte på ett överskådligt vis att bedöma hur bullersituationen kommer förändras med anledning av detaljplanen. Illustrationsplanen visar på omledning i vissa lägen, som sedan inte motsvaras i bullerutredningen. I berörda avsnitt kommer bullret minskas (enligt bullerutredningen), trots en ökad trafikering. En redovisning av de dygnsvariationer som förekommer inom området behöver presenteras.

Den trafikprognos som bullerutredningen bygger på bör vad gäller vilka projekt som ska ingå i prognosen, utformas på samma vis som Länsstyrelsen förespråkar under avsnittet om Trafikfrågor. Den bullerutredning som tillfogats planhandlingarna tar endast hänsyn till framtida byggnation vid Viken och Tullholmen. En motivering eller metodikredovisning till hur avgränsningen gjorts behövs.

Prövningsgrundande synpunkter

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10 § PBL pröva kommunens beslut att anta en detaljplan.

Mot bakgrund av ovan nämnda anledningar anser Länsstyrelsen att dessa frågor måste utredas före det att ställning kan tas till om planförslaget föranleder någon prövning eller ej.

Enhetschef Johan Rosqvist har fattat beslut i detta ärende. Plan- och infrastrukturhandläggare Emil Jessen har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också Plan- och infrastrukturhandläggare Kester Gibson medverkat.

Kommentar:

Råd om tillämpningen av PBL m.m.

Kartan som redovisar trädrader förbättras och revideras utifrån nu aktuellt förslag. Av kartan framgår vilka träd som är berörs av genomförandet av resecentrumet. Alléernas naturvärde och eventuella kompensationsåtgärder utreds vidare i samband med dispensansökan.

Kommunen är medveten om osäkerheten kring den geografiska avgränsningen av fornminnet. Kommunen kontaktar Länsstyrelsen om en eventuell arkeologisk förundersökning i samband med ombyggnationen av Hamngatan.

Det bör observeras att Vikentunnelns ombyggnation sker oberoende av planprocessen då den har planstöd i gällande plan. Tunneln ägs, projekteras och byggs om av Trafikverket.

Tunneln konstrueras som en tät konstruktion, där grundvattnet rinner förbi den täta konstruktionen. Tunneln bedöms därför, av Trafikverket, inte kunna ha en permanent påverkan på grundvattnet och efter att tunneln är byggd kommer det inte krävas bortledning av grundvatten. Dock har markförorening påträffats i området vilket kan komplicera anläggandet av tunneln. På grund av markföroreningen förutsätts att vattendom krävs för att anlägga tunneln. Frågan om markförorening och grundvattenpåverkan kommer därför att utredas vidare i projekteringskedet och i samband med vattendomen. Trafikverket ansvarar för frågan i kommande skede. I övrigt bedöms inte planen kunna medföra någon grundvattenpåverkan. Planbehandlingen kompletteras med förtydligande om detta.

Den till samrådet genomförda simulering utgick ifrån dagens trafikflöden. Simuleringen visade hur dagens trafikflöden omfördelas i och med de trafikförändringar som föreslås inom ramen för resecentrumprojektet. Buller- och luftisberäkningarna utgick ifrån simuleringen där dagens trafik är omfördelad vilket kommunen ansåg vara den konsekvens som är relevant att redovisa i planbehandlingen.

Hur trafiksystem i stort i Karlstad ska fungera på lång sikt har utretts vidare efter samrådet. Nu föreslagna åtgärder och framtida beräknade flöden beskrivs i ett separat PM. En kortfattad beskrivning redovisas i granskningshandlingens planbeskrivning.

De analyser och simuleringar som gjorts under framtagandet av förslaget visar att kollektivtrafikens framkomlighet är god, förutsatt att vissa åtgärder görs för att begränsa genomfartstrafiken på Hamngatan. Analyserna visar att föreslagna åtgärder har den önskvärda effekten. Även gångtrafik ingår i de simuleringar och utredningar som gjorts och bedöms fungera väl med anledning av den låga hastigheten på gatan. Representanter från Trafikverket, Värmlandstrafik och Karlstadsbuss har aktivt deltagit i arbetet fram till den lösning som nu föreslås. Ett trafik-PM har tagits fram med förtydliganden om bussens framkomlighet.

Gällande räddningstjänsten framkomlighet så pågår utredning av åtgärder i syfte att översvämningssäkra Klara-borgsviadukten vilken är prio 1-väg för räddningstjänst. Att Ljöfbergsviadukten översvämmas och stängs av tillfälligt bedöms av kommunen vara tolererbart. Pumpen i Ljöfbergsviadukten anses översvämningssäkras i samband med genomförandet av Vikenförbindelsen. I övrigt vägnät ges räddningstjänst företräde vid köer och utrymme för omkörning finns. I projektet Vikenförbindelsen (ombyggnation av Jungmansgatan, Sjömansgatan, Tullhusgatan och del

av Packbusgatan) planeras separat busskörfält vilket även syftar till att kunna nyttjas av räddningstjänsten. Längs sträckan planeras även flera korsningspunkter utformas som cirkulationsplatser vilket också bedöms ha en positiv effekt på räddningstränstens framkomlighet så stillastående kö mer sällan uppstår. Även Hamngatan (hela sträckan) är fullt framkomlig för räddningstjänst och övrig blåljustrafik. Planbeskrivningen kompletteras med förtydligande om detta.

Spår 9 är inte möjligt att använda av elsäkerhetsskäl med anledning av närheten till bostäder. Spår 9, som ligger inom kommunal mark, är inte planlagt som järnvägsområde i gällande plan och föreslås heller inte vara det i föreslagen ny detaljplan. Spåret används inte idag. Den önskade funktionen avses lösas temporärt på östra stationen. Kommunens rekommendation är att detta blir en permanent lösning. Om spår 9 behöver återställas inom Karlstads C föreslås detta göras något längre norrut än idag, dvs intill övriga spår, inom spårområdet.

Gällande avstånd mellan kontaktledningsstolpar och byggnader har detta justerats till granskningshandlingen, i samråd med Trafikverket.

Riksintressen

Planbeskrivningen kompletteras med en värdering av centralstationens funktion som riksintresse. Gällande riksintressen för kommunikationer, se kommentar under Trafikverkets yttrande gällande avstånd till spår och risk. Av illustrationsplanen framgår var respektive kommunikationslag ryms. Observera att vissa funktioner föreslås i nya lägen i granskningshandlingen. Detta bland annat med anledning av att informationen om att spår 21 behöver vara kvar. Detta framkom i ett sent skede inför samrådet varför förslaget då inte var anpassat efter denna förutsättning.

Miljö kvalitetsnormer

Planhandlingen kompletteras med resonemang om miljö kvalitetsnormer för vatten.

Ombyggnationen av Vikentunneln bedöms enligt Trafikverkets utredningar inte kunna innebära en varaktig förändring av grundvattnet. I detta område finns heller ingen statusklassning av grundvattnet, vilket gör att det inte är möjligt att ställa en eventuell påverkan i relation till miljö kvalitetsnormer.

Mellankommunala frågor

Hamngatan är en lokal gata och är inte avsedd som genomfartsled varför förändringar av gatans utformning inte bör kunna vara en mellankommunal fråga. Starliga vägen 236 bör användas i första hand för genomfart. Gatans ombyggnation är inte heller en planfråga då förändringen redan har planstöd i gällande detaljplan, översiktsplan och i trafikplanen. Resecentrum som kollektivtrafiknod har ett mellankommunalt intresse som i första hand har bevakats av Värmlandstrafik, nu Region Värmland. Till granskningskedet remitteras även Hammarö, Grums, Käl och Forshaga kommun (då de ingår i Karlstad Business Region).

Hälsa och säkerhet

Luftutredningen kompletteras med dygnsmedelvärde för PM10 och NO2 och timvärden för NO2 och relaterar detta till riktvärden för miljö kvalitetsnormer och målen för frisk luft. Planhandlingarna kompletteras till granskningskedan med en tydligare beskrivning av vilka ingångsvärden som använts i trafikberäkningen.

Risikutredningen och planhandlingens avsnitt gällande risk har kompletterats och förtydligats enligt överenskommelse på möte med Länsstyrelsen 2019-02-07. Utredningen har även uppdaterats utifrån nu föreslagen bygggrätt och användning.

Planen kompletteras med förtydligande om 100-årsregn och vilka byggnader och funktioner som är belägna under Vänerns dimensionerande nivå (exkl vind, enligt kommunens riktlinjer) och Klarävens dimensionerande nivå och hur konsekvensen av en översvämning kan hanteras.

Kompletterande markundersökningar har gjorts. Saneringsbehov beskrivs i planbeskrivningen och planenkartan har försetts med bestämmelser om sanering som villkor för bygglov.

Gällande buller är ett syfte med resecentrum att prioritera kollektivtrafiken framför biltrafiken för att uppnå målen om ett hållbart transportsystem. Kommunens mål är att biltrafiken inte ska förstått öka med samma taket som idag. Detta för att minska transporterernas klimatpåverkan och för att minska de hälsoproblem biltrafiken innebär (bl.a. buller- och luftpåverkan). Detta mål ska nås bland annat genom omfördelning av färdmedel, dvs att en större andel ska gå, cykla och åka kollektivt. En viktig del i att uppnå detta är att de kollektivtrafiksatsningar och satsningar på gående och cyklisters framkomlighet i Resecentrumprojektet. Kommunen bedömer med stöd av de analyser och simuleringar som gjorts under framtagandet av förslaget att detta är möjligt att åstadkomma med föreslagen utformning. Effekten av dessa satsningar är dock inte synliga i trafiksimuleringen, och därmed inte heller i bullerberäkningarna, då denna utgår ifrån prognos, inte mål. Detaljplanen bör med detta som bakgrund anses ha en positiv påverkan på bullersituationen i centrala Karlstad.

Trafikbullerutredningen baserades på då aktuella uppgifter från trafiksimuleringen och visade på en översiktlig nivå visa hur trafiken förflyttas och bullersituationen kan förväntas förändras. För Hamngatan blev bullernivåerna bättre. För Vikenförbindelsen, som redan idag är har relativt mycket trafik blev konsekvensen gällande bullernivåer orsakade av den förväntade trafikökningen knappt märkbar (2-3 dBA). Efter samrådet har trafikmodellen utvecklats och nya trafiksimuleringar gjorts. Planbeskrivningen kommer, som tidigare nämnt, kompletteras med förtydliganden om indata till trafikmodellen. Dessa nya trafikflöden har jämförts med de trafiknivåer som bullerberäknats. I de flesta mätpunkter är de nya flöden jämförbara med de som bullerutredningen utgått ifrån, varför bullerberäkningen inte bedömts nödvändig att uppdatera. Kring korsningen Sjömansgatan – Packbusallén- Tullbusgatan förväntas högre flöden än vad som bullerberäknades av WSP 2018. För detta område finns en kompletterande bullerberäkning, som gjordes som undelag till detaljplanen för kvarteret Skepparen (Akustikverkstan, 2020-05-27). I denna utredning prövas ett ”worst case scenario-trafikflöden” som ligger över betydligt högre än nuvarande prognos för år 2040. Bullerutredningen för Skepparen visar att nuvarande riktlinjer för buller klaras för planerade bostäder, även med worst case-scenariot. Planbehandlingen kompletteras med en redovisning av vilka indata som använts i respektive bullerberäkning och motiv till vald metod.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av rubricerat ärende som syftar till att möjliggöra för ett nytt resecentrum där samtliga kollektivtrafikslag samlas. Detaljplanen avser bekräfta det vinnande arkitekttävlingförslaget ”Resa-Gata-Stad”. Planområdet omfattar Karlstads centralstation, godsmagasinet, spårområdet, passager över/under spårområdet och anslutande vägar.

Ärendet berör Värmlandsbanan, bandel 382, där Trafikverket är infrastrukturhållare. Värmlandsbanan utgör riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 §

I Nationell transportplan 2018–2029 finns objektet ”Laxå–Arvika, ökad kapacitet, Värmlands län” med som åtgärd. I objektet ingår två nya mötesstationer samt ombyggnad av den norra delen av Karlstad C (del 1) med nytt ställverk och nya plattformsspår.

I ”Resa-Gata-Stad” föreslås bland annat en ny utformning för Vikenpassagen i syfte att förbättra förbindelsen mellan norra och södra sidan av spårområdet då det kommande resecentrumet kommer att omfatta och ha funktioner på båda sidor. Den nya utformningen innebär tillägg till det grundutförande som Trafikverket har i sitt uppdrag i Nationell transportplan. För att få till en bra helhetslösning projekteras och genomförs ombyggnad av Karlstad C (grundutförande) och den nya Vikenpassagen samtidigt.

Trafikverket vill framhålla att farligt gods ska kunna transporteras på samtliga av Trafikverkets järnvägar. Hänsyn till farligt gods ska därmed beaktas för exploatering enligt de rekommendationer berörd länsstyrelse anger för järnvägen.

Generellt rekommenderas att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett avstånd om 30 meter från en järnväg. Ett sådant avstånd ger utrymme för järnvägens framtida utvecklingsbehov samt underhållsåtgärder och eventuella räddningsinsatser om det skulle ske en olycka. Ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter minimerar även sannolikheten för att ett urspårat tåg ska komma i konflikt med byggnaderna och vice versa att en brand i byggnaderna påverkar driften av järnvägen.

Riskanalysen (Beräknade risknivåer m a p farligt gods för Karlstad C) uppger avseende beräknade risknivåer att byggnader planeras som närmast cirka 12 meter från Värmlandsbanan. Plankartan medger dock byggrätt med placering som närmast knappt 10 meter från järnvägsspår. Detta resonemang behöver beskrivas tydligare!

Riskanalysen visar vidare att risknivån vid Karlstad C är hög redan i dagsläget och att med tillkommande bebyggelse höjs risknivån ytterligare. Även med föreslagna skyddsåtgärder tangerar risknivån den övre ALARP-nivån. Trafikverket anser därför att samtliga skyddsåtgärder som föreslås ska genomföras och att planeringen ses över för att hålla ett tillräckligt stort avstånd till järnvägen. Det är positivt att en egenskapsbestämmelse ”m” har införts i plankartan som reglerar skyddsåtgärder inom byggnadskvarter. För skyddsåtgärder inom ”T-område” har införts text som specificerar att vätskebarriär respektive urspårningsskydd/skyddsräler ska finnas. Trafikverket vill uppmärksamma att eventuella skydds/riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering normalt inte ska placeras på Trafikverkets fastighet. Då Trafikverket i detta fall har ett parallellt pågående ombyggnadsprojekt finns det möjlighet att utföra åtgärderna samtidigt. Avtal måste då tecknas om detta innan Trafikverket kan godkänna detaljplanen.

Det behöver också säkerställas att det finns utrymme för de insatser som kan komma att ske mellan spåren och byggnaderna, så att de är möjliga att genomföra. Exempelvis ska där finnas utrymme för räddningsinsats vid brand i byggnad eller olycka på järnvägen. Underhåll av fasad ska vara möjligt att göra utan att det orsakar störningar på driften av järnvägen.

Plankartan redovisar några TORG-ytor som angränsar till järnvägsområdet. Vissa torgverksamheter såsom uteserveringar kan vara olämpligt i direkt anslutning till järnvägsspår ur bland annat risksynpunkt. Detta bör beskrivas tydligare.

Trafikverket hänvisar i övrigt till Länsstyrelsens bedömning.

Inför kommande byggnation inom de nya byggrätterna i planområdet är det viktigt att en särskild riskbedömning för byggtiden tas fram. Detta för att garantera att arbetena inte påverkar järnvägen med risker såsom byggmaterial som flyger in över spår, kranar över spår etc.

Det finns två u-områden inlagda i plankartan som korsar T-området. Det västra bör kunna preciseras och smalnas av.

I planområdets västra del finns inlagt område ”t₁” för en bro för allmän gångtrafik. Enligt planbeskrivningen är bronns läge och utformning inte färdigutredd men planläggs för att reservera plats för framtida byggnation. Trafikverket vill betona att den ombyggnad av bangården som nu genomförs inte har tagit hänsyn till eventuellt kommande mellanstöd för en framtida gångbro (inom det västra t₁-området). Markering av t₁-området innebär således inte per automatik att gångbron i praktiken är genomförbar till en rimlig kostnad. Trafikverket kan med nuvarande underlag inte ta ställning till om en gångbro i framtiden kan tillåtas uppföras inom det markerade området.

I planområdets nordvästra del finns järnvägens ”spår 21”, där resandetåg avgår västerut. I plankartan är detta område markerat med ”g” för utrymme för gemensamhetsanläggning för väg, med

tänkt funktion som infart för fjärr- och ersättningsbussar samt taxi. Spår 21 behöver dock finnas kvar för järnvägens behov inom överskådlig tid, varför området inte kan reserveras för utrymme för gemensamhetsanläggning för väg. Administrativ gräns och bestämmelse ”g” behöver justeras.

Även vid byggrätterna som ligger i anslutning till den planerade gångbron och norr om järnvägen, finns ett område markerat med ”g”, utrymme för gemensamhetsanläggning för väg, mellan byggrätterna och järnvägsspåren. Vad är vägens syfte? Stolparna för järnvägens kontaktledning måste i denna del placeras ”utanför” spåret. Det innebär att minimiavståndet (för elsäkerhet) mellan spårmitt (närmsta spår) och väggkant är 8 meter.

Elsäkerhetsavståndet från närmast spänningsförande del (kontaktledningsstolpe) är minst 5 meter och kan för höga byggnader vara upp till 10 meter. Det behöver säkerställas att avståndet till den nybygggrätten är tillräckligt eller om annan skyddsåtgärd måste utföras.

Elsäkerhetsavstånden ovan behöver även säkerställas vid väg och byggrätter i den sydöstra delen av planområdet.

Egenskaps-/administrativ gräns behöver anpassas mot den nya överenskomna fastighetsgränsen. Om möjligt bör även en planbestämmelse om skydd/staket införas längs fastighetsgränsen i denna del.

Enligt åtgärdsvalsstudien för Värmlandsbanan (Tåg-i-tid) behöver spårkapacitet finnas kvar för godstrafiken på Karlstad C, till dess att etapp 4 med en ny godsbangård i Välsviken har byggts. Etapp 4 finns inte finansierad i Nationell transportplan 2018-2029. Därav kan inte ombyggnationen av Karlstad C slutföras i den södra delen (del 2) innan motsvarande spårkapacitet säkerställs på annan plats.

Således behöver T-område enligt befintlig detaljplan finnas kvar för att säkra järnvägens behov intill dess att markbehov säkrats på annan plats. Trafikverket anser därför att detaljplanen inte kan fastställas i den södra delen, bland annat ”GATA₂” (där befintligt ”spår 9” ligger) och flyttad gräns mot kvartersmark (vid godsmagasinet), innan frågan är löst och eventuellt avtal är upprättat.

Riskanalysen behöver förtydligas angående risknivå kontra minsta avstånd mellan ny bebyggelse och järnvägsspår och plankartan anpassas därefter.

Markanvändningen ”TORG” bör ses över där det ligger i direkt anslutning mot järnvägsområdet.

Gemensamhetsanläggning för väg i planområdets nordvästra del är i konflikt med ”spår 21” och behöver tas bort.

Elsäkerhetsavstånd mellan projekterad järnvägsanläggning och väg respektive byggnad behöver säkerställas och plankartan anpassas därefter.

Området mellan järnvägsanläggningen och byggrätterna i den sydöstra delen behöver ses över och justeras avseende gränser och planbestämmelser.

Avtal för skyddsåtgärder (vätskebarriär och urspårningsskydd) respektive avtal om ersättningsmark för spårkapacitet i den södra delen av området, måste tecknas innan Trafikverket slutligt kan godkänna planförslaget i sin nuvarande utformning.

Trafikverket ser fram emot ett fortsatt deltagande i ärendet.

Kommentar:

Angående byggnaders avstånd till spår så upptäcktes i sent skede att spårens läge hade justerats norrut. Därav det minskade avståndet. Detta har nu analyserats och riskutredare konstaterar att detta inte påverkar risknivån. Samma riskreducerande åtgärder används och detta förtydligas i riskutredningen. Däremot har avstånd till kontaktledningar och kontaktledningsstolpar behövt settis över igen vilket inneburit vissa justeringar, där byggrätter begränsats ytterligare.

Efter samrådsskedet har skydds- och riskreducerande åtgärder inom T-området utretts vidare i samverkan med Trafikverket. Överenskomna lösningar med t.ex skyddsräler och stängsel bekräftas i plankartan till granskningsskedet och inarbetas i Trafikverkets kommande projektering av spårområdet. Avtal ska tecknas om kostandsfördelning mm.

Då spår 21 nu planeras ligga kvar föreslås nytt läge för taxi, fjärbuss och ersättningsbuss. Plankartan föreslås justeras så att bestämmelsen ”g” tas bort norr om spåren. Området bakom den östra byggrätten på norra sidan behöver vara körbart och tillgängligt för t.ex räddningstjänst och leverans-/ servicefordon vilket istället föreslås säkerställas genom en utformningsbestämmelse om att marken ska utformas körbar. I vissa delar sker detta närmre än 8 meter från närmsta spår. Då det gäller ett begränsat antal fordon och då körytan inte är i samma nivå som perrong/spår-område bedöms detta acceptabelt. Allmän biltrafik tillåts ej. Ytterligare säkerhetsåtgärder i form av t.ex skyddsnet runt kontaktledningsstolpar är möjliga att komplettera med om behovet uppkommer.

Gällande torgytan bör det i praktiken inte vara någon skillnad om det är kvartersmark eller torg. I riskberäkningar räknas inte resenären in då de aktivt valt att befinna sig vid spårområdet med den risk det innebär. Torget är i huvudsak en del av resenärsfunktionen. Kommunen ser ingen risk att detta skulle kunna blir ett sånt typ av torg där allmänheten visats stadigvarande. Kommunen har också rådighet att utforma platsen så att den inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse utöver resenärservice. Gränsen i söder har settis över till granskningsskedet så att inte torg (allmän plats) planeras onödigt nära spår.

Gällande risker vid byggnation tas riskbedömningar fram till projekteringsfas (BAS-P) och byggfas (BAS-U).

U-området i väster har kunnat minskas i bredd till granskningsskedet då projekteringen av kulverten kommit längre.

Kommunen är medveten om osäkerheten kring möjligheten att uppföra en bro i väster men vill markera att viljan att åstadkomma ytterligare en bro på sikt. Bestämmelsen kan tydligare ange att detta är ett reservat för en framtida bro som inte är färdigutredd. Eftersom läget inte är utrett i detalj är ett bredare område markerat. Bestämmelsen föreslås i granskningshandlingen urskiljas genom att benämnas t4 istället för t1.

Efter samrådet har fastighetsgränser och plangränser settis över och justerats. Gällande staket kompletteras den generella bestämmelsen för T-området med ”Stängsel eller annan avgränsning ska finnas för att förhindra otillåten passage över spåren.”, likt i gällande plan. Gränsen, liksom placering av staket, bör kunna anpassas på ett mer praktiskt sätt så att t.ex. servitutbildande och skötsel av mark underlättas.

Spår 9 är inte möjligt att använda av elsäkerhetsskäl med anledning av närheten till bostäder. Spår 9, som ligger inom kommunal mark, är inte planlagt som järnvägsområde i gällande plan och föreslås heller inte vara den i föreslagen ny detaljplan. Spåret används inte idag. Den önskade funktionen avses lösas temporärt på östra stationen. Kommunens rekommendation är att detta blir en permanent lösning. Om spår 9 behöver återställas inom Karlstads C föreslås detta göras något längre norrut än idag, dvs intill övriga spår, inom spårområdet.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har tagit del av samrådsförslaget och har följande synpunkter.

På plankartan saknas koordinater och rutnätskryss. Baskartan skall uppdateras. Den är från 2017-10-20.

På plankartan saknas antal våningstal (romerska siffror).

På plankartan står det att gemensamhetsanläggning skall bildas för väg och i genomförandebeskrivningen står det för gemensamma kommunikationsytor och ledningar.

Saknas den en passage över Drottninggatan mellan järnvägsområdet och kv Älgen?

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

Kommentar:

-Plankartan kompletteras med koordinater och koordinatkryss.

-Baskartan uppdateras till granskningskedet.

-Plankartan har kompletterats med våningstal på den norra sidan av spårområdet då våningsantalet är av betydelse för upplevesen av skalan. För byggrätterna på godsmagasintomten har inte våningsantal bedömts lämpligt att använda. Boverket avråder från att använda våningstal som planbestämmelse. Istället har höjden reglerats med bestämmelser om högsta nockhöjd.

- Bestämmelse om gemensambetsanläggning tas bort helt då behovet inte bedöms kunna uppkomma, med undantag för en gata vid godsmagasinet. Plankarta och genomförandebeskrivning samordnas.

-Plankartan reglerade de shared spacepassager där en specifik utformning bedömdes nödvändig. Övriga övergångsställen eller passager reglerades inte på plankartan utan ingick i användningen GATA. I granskningsförslaget tas utformningsbestämmelsen på gatan bort för att ge kommunen en större flexibilitet.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Kommunala remissinstanser

Hammarö kommun

Hammarö kommun delar Karlstads uppfattning om att ett välfungerande resecentrum är viktigt för hela regionen och tycker av den anledningen är synd att man inte skickat ut detaljplanen på remiss till andra kommuner. Hammarö har valt att ändå yttra sig angående detaljplanen då man anser sig helt klart berörd om planen genomförs.

Hammarö kommun ser positivt på att man väljer att utveckla resecentrum, vilket bidrar till att man förenklar ett hållbart resande och prioriterar dessa färdstätt.

Dock har kommunen vissa synpunkter på åtgärder man kan förbättra. Karlstad säger att man vill minska ner bilresandet i Karlstad och den kapacitet vägarna ska ha, Hamngatans trafik vill man minska från dagens ca 16 000 fordon per dygn till 6 000 fordon per dygn när resecentrum ska stå klart. I PM trafik vid Karlstad resecentrum kan man läsa att detta ska ske genom att smalna av och stänga av delar av Hamngatan för persontrafik och enbart tillåta busstrafik. Trafiken ska istället ledas via Tullhusgatan, Sjömansgatan och Jungmansgatan där det redan idag är svårt att ta sig fram vissa dagar.

Man kan också läsa i planbeskrivningen att för regionbusstrafiken kommer iordningsställas hållplatser motsvarande dagens kapacitet. Vi vill här poängtera för att denna ombyggnad av resecentrum ska vara möjlig är det av ytters vikt att det kollektiva inpendlandet från kranskommunerna ökar och att man redan tidigt i planeringsstadiet bör räkna in ett ökat behov av dessa hållplatser.

Hammarö kommun är med sitt läge i förhållande till Karlstad, beroende av väl genomtänkta kommunikationsstråk som främjar långsiktigt hållbara och tillgängliga person- och godstransporter. Kommunikationsstråken i Karlstads kommun måste planeras så att transportbehovet med bil till och från Hammarö minskar betydligt för att vi ska kunna bygga ett hållbart samhälle och nå klimatmålen. Samtidigt måste tillgången till väl fungerande gator finnas kvar för de transporter som fortsatt behöver ske med personbil och tunga motorfordon.

Hammarö betonar vikten av att gång, cykel och kollektivtrafikstråk måste samordnas mellan kommunerna så de får logiska, gena och tydliga kopplingar till viktiga målpunkter, samt att de åtgärder som krävs för att öka kapaciteten på andra vägar görs innan eventuell ombyggnation.

Kommentar:

Kommunens målsättning är, enligt Trafikplan 2014, att biltrafiken i Karlstad inte ska öka i samma takt som tidigare, och att resorna med cykel och kollektivtrafik ska öka. Kommunens målsättning är också att minska biltrafiken i centrum (Tingvallastaden) och då avses främst genomfartstrafiken. Att genomföra Resecentrum är en viktig satsning på det kollektiva resandet. Att begränsa trafiken på Hamngatan är inte enbart kopplat till projektet resecentrum och dess detaljplan även om åtgärderna samordnas. Ombyggnationen av Hamngatan kommer att ske oavsett detaljplanen, och vilken typ av lösning för buss hållplatser som väljs. Ombyggnationen är en åtgärd som är beslutad i Karlstads Trafikplan (2014)

Parallellt med Resecentrumprojektet pågår flera infrastrukturprojekt. Ett av projekten är Vikenförbindelsen där syftet är att avlasta Hamngatan genom att öka kapaciteten för samtliga fordon i korsningspunkterna längs sträckan Tullbusgatan, Sjömansgatan och Jungmansgatan. Även åtgärder på Karl IX:s gata planeras, vilket ökar kapaciteten ytterligare. Då gatorna är stadsgator som kantas av bostäder, parker och platser där människor rör sig och vistas kommer gatorna utformas därefter. Kapaciteten kommer att förbättras till en nivå som bedömts rimlig. För genomfartstrafik genom Karlstad förordas den statliga vägen 236 i första hand för att nå E18.

Utöver ovan nämnda åtgärder arbetar Karlstads kommun med andra åtgärder, både fysiska åtgärder för biltrafiken såsom nya broar och förbindelser, men även med åtgärder som syftar till förändrad färdmedelsfördelning såsom snabb-busstråk, grön resplan, utbyggnad av stamnät för cykel och mer mjuka åtgärder för beteendeförändringar. Åtgärderna grundar sig på Karlstads trafikplan där inriktningen är att andelen som går, cyklar och åker kollektivt ska öka och att bilåkandet inte ska öka i den takt den gjort hittills.

Den valda lösningen med hållplatslägen längs gatan rymmer en stor flexibilitet och fler hållplatser kan iordningställas. Kapacitetsförbättringar är även möjliga att göra genom ökad turtäthet, med oförändrat antal lägen.

Karlstads kommuns plan är att Vikenförbindelsen ska färdigställas (etapp 2 byggs nu) innan Hamngatan stängs av för ombyggnation. Samordningen mellan projektens utbyggnadsordning är komplex men utgår ifrån Stadsdelsvisionen för Tingvallastadens handlingsplan.

Karlstads kommun ser positivt på en samordnad syn på kopplingarna mellan kommunerna för ett mer hållbart resande.

Teknik- och fastighetsförvaltningen

Detaljplaneförslaget och dess konsekvenser

Samtliga handlingar tillhörande samrådsförslaget finns tillgängliga på kommunens hemsida: karlstad.se/resecentrum

Det nya resecentrum innebär att det kan byggas flera nya byggnader runt järnvägsstationen, till exempel där nuvarande godsmagasinet och parkeringar ligger idag. Det blir en blandning av centrumverksamhet, kontor och handel med olika utformning och höjd. En bro över järnvägen (Trädgårds-länken) och en ny bredare Vikentunnel (Vikenpassagen), gör det lättare för gående och cyklister att röra sig mellan centrum, resecentrum och stadsdelarna söder om järnvägen. Hela miljön runt järnvägen blir trivsammare.

Detaljplanen omfattar förutom Karlstads centralstation även godsmagasinet där ny bebyggelse planeras och spårområdet där en ny bro över spåren föreslås och där Vikentunneln föreslås breddas. Även de anslutande gatorna Hamngatan och Trädgårdsgatan ingår i planområdet och kommer utgöra viktiga delar i reserummet då bussangöring i huvudsak sker på dessa gator. Stationsbyggnaden föreslås även fortsättningsvis vara mittpunkten och symbolen för resandet. Men intill Stationshuset föreslås nya byggnader i cirka fyra våningar som kan rymma fler funktioner.

Ombyggnaden av befintlig Vikentunnel och spårområdet men ny mittperrong innebär att Godsmagasinet kommer behöva rivas under 2020. Ytan kommer sen behövas för etablering av material mm under hela ombyggnaden till ett nytt resecentrum. Först där efter kan nya byggnader uppföras. I Godsmagasinet finns idag en del av förvaltningens verksamhet som från och med 2020 behöver ny lokalisering.

Positivt att planen innehåller planbestämmelsen träd som möjliggör en lättare hantering av träden och att upprätthålla en välmående grönstruktur som är extra viktigt i detta läge både utifrån stadsbild, klimatreglering och luftrening.

Inom hela reserummet finns idag lastzoner, dels på Hamngatan och på Järnväggsgatan. Konsekvensen av förslaget som innebär att placeringen av flera av lastzonerna kommer att få en ny placering. Detaljplanen innehåller u-områden både i öster och väster som ger planstöd att anlägga dagvattenkultvertar för bortledning av dagvatten från Hamngatan och delar av övriga Tingvallastaden.

Framtida förvaltning och drift

Med funktionen av ett nav för resandet kommer resecentrum utgöra en plats i Karlstads kommun där det kommer ställas höga krav på att utemiljön ser fin och välskött ut. Planförslaget medför ytor så som busshållplatser och en gata med en mindre sektion vilket den kommunala förvaltningen kommer att sköta och förvalta. Lösningen med dess smala sektion ställer höge krav på skötseln när det kommer till snö så inte sektionen blir smalare på grund av snövallar. Det ställer stora krav på skötseln och det medför högre driftkostnader än i dag.

Vidare innebär planförslaget att ytor tillkommer kommunen att ansvara för drift och förvaltning där kommunen inte har varit huvudman tidigare. Föreslagna trädtrader, planteringar och eventuella ”raingardens” medför högre driftkostnader än dagens utemiljö kring järnvägsstationen.

Behov av kompletteringar/förtydliganden i det fortsatta planarbetet

För Trädgårdsgatan möjliggörs förlängning av gatan väster ut med anslutning till Vikengatan i höjd med Wennbergsparken. I planbeskrivningen nämns det att personbilstrafik ska vända före Vikenpassagen. Lämpligen föreslås ingen reglering i planbeskrivningen utan görs vid detaljutformning av förlängningen av Trädgårdsgatan.

Med funktionen av ett nav för resandet kommer resecentrum att få stora krav gällande en överskådlig och effektiv situation för resenärerna. Det gäller såväl relationen till tågtrafiken som hanteringen av relationen mellan lokal- och regionaltrafik. Det bör förtydligas under stycket gällande kollektivtrafik.

Trafiksituationen för oskyddade trafikanter i områdets östra del återstår studeras mer i detalj. Den östra delen är väldigt viktig för kommunikationerna till de områdena söder om järnvägen och det är många som rör sig på sträckan. Den föreslagna utformningen kommer att medföra att fotgängare och cyklister kommer att behöva korsa varandra på ett mindre lämpligt sätt som kan innebära risker för olyckor.

Det är viktigt med en välplanerad cykelparkering för att underlätta byten mellan cykel och kollektivtrafik. Det är viktigt att de parkeringarna som man hänvisar till i planen går att skapa inom ett rimligt område med en lämplig standardnivå. Det vore lämpligt att beskriva mer om de olika standardnivåerna och hur många cykelparkeringar det bör finnas inom varje och inom vilket avstånd från resecentrumet. Enligt parkeringsnormen ska även vid bytespunkter för olika trafikslag minst hälften av cykelparkeringarna vara väderskyddade, vilket bör tydliggöras. Det ses mycket positivt att det föreslås en koppling för cyklister längs med Järnvägsgatan. Detta är en saknad länk i dagens infrastruktur och den kommer att vara viktigt för kommande resecentrum. Cykelvägens placering inom gaturummet bör dock undersökas vidare för att få en så bra koppling till övrig infrastruktur och resecentrum som möjligt.

Det står att godsmagasintomten ska inrymma ett parkeringshus med plats för långtidsresenärer (220) och parkering som alstras av nya kontor, handel mm (130). Planen beskriver också att befintlig parkering försvinner, till exempel Duvslaget om 160 platser. Även om mer externa parkeringshus tillkommer enligt Tingvallavisionen blir den framtida parkeringslösningen på godsmagasinstomten väldigt viktig och plankartan bör säkerställa att det blir parkering och skrivningen i plankartan (b1: Marken får underbyggas med underjordiskt garage eller källare. Bjälklag ska vara körbart. (PBL 4 kap 16 § punkt 1)) bör omformuleras.

Korsningarna på Hamngatan föreslås utformas som shared space-lösningar. Det är oftast positivt med tanke på låga hastigheter och gåendes ökade framkomlighet, men negativt för kollektivtrafikens framkomlighet samt för barn och personer med funktionsnedsättningar. På denna plats, där

det är av vikt att även kollektivtrafiken har framkomlighet och resenärer har en bra tydlighet bör konsekvenser av föreslagen utformning beskrivas mer i planbeskrivningen och övriga lösningar diskuteras.

Området direkt öster om stationshuset har fått planbestämmelsen T men borde få planbestämningen Torg för att kunna uppnå ett levande gatuliv som varit en av de bärande idéerna i arkitektförslaget. Nuvarande Franska torgets lekplats kommer försvinna i och med det nya planförslaget och därför är det positivt att barns lek inkluderas i utformningen av de tillkommande torgytorna. Behöver leken säkerställas i planbestämmelsen Torg? På illustrationsplanen syns idéerna kring en möblerbarzon och trädplantering, viktigt att deras existens inte riskerar genom planbestämmelsen T.

Kompletterande provtagning för att utreda och avgränsa markföroreningsituationen utanför spårområdet planeras ske i januari. Provtagning i spårområdet sker när Trafikverkets konsult får tid i spåret.

Samrådsyttrande detaljplan

Teknik- och fastighetsförvaltningen har inga synpunkter på detaljplaneförslaget i stort men ovanstående kommentarer gällande kompletteringar/förtydliganden behöver utredas/åtgärdas i detta fortsatta planarbetet. Kommentarer av redaktionell art har lämnats direkt till stadsbyggnadsförvaltningen.

Kommentar:

Huruvida biltrafik trafikerar Trädgårdsgatans möjliga förlängning västerut regleras inte på plankartan. I planbeskrivningen beskrivs den nu tänkta lösningen, vilket är ett exempel på hur planen kan nyttjas. Beskrivningen är till hjälp för att förstå plankartan och är inte juridiskt bindande.

Planbeskrivningen förtydligas gällande bland annat gällande relationen mellan tågtrafik och lokal- och regionaltrafik. Konsekvensbeskrivningen av sharedspace-lösningar utvecklas något men bör främst studeras vidare inom ramen för projektet.

Trafiksituationen för gående och cyklister har setts över i planens nordöstra del. Likaså har cykelparkeringar setts över.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer det inte lämpligt att låsa funktionen parkering på plankartan, då behovet kan ändras över tid. Däremot har teknik- och fastighetsförvaltningen möjlighet att styra önskvärd funktion vid markanvisning eller om fastigheten fortsatt är i kommunal ägo.

Området direkt öster om Stationshuset justeras så att det i planen regleras som torg istället för kvartersmark ("T"). Att i detaljplanen låsa att lek ska finnas på torget bedöms inte lämpligt.

Karlstads El och Stadsnät

Karlstads El & Stadsnät AB har elkablar och optofiberkablar inom det område som detta projekt avser.

Transformatorstation T399 kommer att behöva flyttas på grund av ny rondell placerad vid östra Hamngatan.

Ny bro planeras att byggas mellan stadsträdgården och västratorggatan. I denna sträckning har Karlstad el och stadsnät en tryckning av kraftkablage under järnvägen.

Yta för nätstation på norra sidan av järnvägen (Hamngatan) behöver beaktas, nätstation för nya byggnader som är tänkta att upprättas.

Yta för nätstationer för nya byggnader som är tänkta att upprättas där den befintliga godsterminalen idag är placerad.

Karlstad el och stadsnät behöver under tiden samt efter att nya resecentrum är färdigbyggt ha tillträde till inhygsstationer som tillträdes från Hamngatan.

Om befintliga kraftkablar samt optofiberkablar behöver flyttas kommer vi att ta ut en avgift.

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

Kommentar:

Transformatorstationen T399 ges möjlighet att flyttas till område betecknat med E på plankartan. Läget har justerats något till granskningsskedet efter diskussion med Karlstads el- och stadsnät. Lägen för nätstationer för nya byggnader bör vara möjliga att ordna med planens nuvarande utformning. Frågorna behöver bevakas i projekteringskedet varför det är viktigt att Karlstad El och Stadsnät kallas till samordningsmöte inför projektering. Synpunkterna förmedlas till projektledare för Resecentrum.

Kultur och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden har inga synpunkter på Detaljplan för Resecentrum inom Tingvallastaden i Karlstad - samråd.

Miljönämnden

Miljöförvaltningens kommentarer:

Mobility management

Gång/cykeltrafik

Det ska vara lätt att ta sig till/från resecentrum. Det är därför viktigt att koppla ihop gång/cykelstråk. Längs Hamngatan bör cykelstråken göras tydliga, breda och väldefinierade för ökad säkerhet och bra flyt. Kopplingen Järnvägsgatan-Vikentunneln bör studeras vidare, med tonvikt på cykelstråk längs Järnvägsgatan, liksom att Vikengatan och/eller Trädgårdsgatans framtida förlängning bör ha cykelstråk västerut samt ett stråk söderut mot Orrholmen.

Många cyklister kommer att använda cykelstråket längs Hamngatan samt anslutande stråk. Därför är det viktigt att övergångar och "shared space" anpassas för detta för att öka säkerheten för alla trafikanter. Cykelpassagen i korsningen Hamngatan-Östra Torggatan kommer att få fortsatt hög belastning och har en ogenomtänkt lösning och utformning enligt planförslaget. Gående måste till exempel stå mitt i cykelbanan för att vänta på grönt ljus. Går det att ha en "shared space" även här, eller ta bort ljussignaler för cyklister och gående? Även cykelstråket längs Östra Torggatan från Hamngatan till Stora Torget bör rustas upp och bli lika väl fungerande som sträckan norr om torget. Cykelstråk och passager bör nog studeras vidare.

Det bästa alternativet vore att dra både tunnel och bro under respektive över Hamngatan för att åstadkomma smidigare och säkrare passager för gång/cykeltrafik samt att förhindra att cykel-, biltrafik och gående hindrar busstrafiken på Hamngatan. Det bör också göras möjligt att ta med cykel över gångbron. För framtida möjligheter att ta med cykel på tåget bör det även förberedas lösningar för att ta med cykel från tunneln upp till perrongerna.

Cykelparkering

Alla cykelparkeringar bör göras breda, ca 0,7 meter fackdelningsmått, och vara väderskyddade, ha plats för lastcyklar, cykelkärror och ha laddmöjligheter för elfordon. Vid cykelparkering bör det finnas tillgång till cykelpump samt cykelservice/cykelkök. Långtidsparkering kan placeras lite längre bort men ju längre bort parkeringen ligger, desto högre standard måste den ha för att vara attraktiv (från ramlåsning till väderskydd, inlåsning, övervakning). I planförslaget bör det även finnas plats för ett lånecykelsystem, liknande Styr & Ställ i Göteborg.

Kollektivtrafik

För att göra det lätt och bekvämt för resenären att ta sig mellan olika transportslag bör alla helst nås under tak. För att göra det kollektiva resandet attraktivt, bör det ges möjlighet att inrätta vänthall/café i bottenplan på de byggnader som planeras på båda sidor om befintlig stationsbyggnad. Detta är framför allt viktigt gällande byggnaden närmast den tänkta fjärrbusshållplatsen, men även en vänthall i bottenplan på byggnaden närmast öster om stationen vore lämpligt. Vänthallen bör vara glasad och ha bra uppsikt över hållplats och ha väl synlig trafikinformation. Mellan byggnaderna bör det finnas gångstråk med tak och vindskydd, för att resenärer torrskodda kunna ta sig mellan de olika byggnaderna och hållplatserna. Busshållplatser i anslutning till gata bör vara försedda med tak och vindskydd.

Biltrafik

Den siffra, 16 000 fordon (ÅDT), för dagens trafik på Hamngatan som nämns på sidan 26 stämmer inte med de mätningar som gjort under senaste året. Längs Hamngatan har det under 2018 uppmätts ett snittvärde på knappt 13 000 fordon.

Avfallshantering

I planförslaget anges att samordning av avfallshanteringen till en punkt på vardera norra och södra sidan av järnvägen är önskvärd och möjligheten till detta utreds. Detta skulle minska behovet av körytor och minska antal utfarter där framkomlighet för kollektivtrafik och fotgängare ska prioriteras. Samtidigt innebär detta att tillgängligheten till en smidig avfallshantering, för verksamheter i många av resecentrums planerade byggnader, blir försämrade. Det kommer att bli stora avstånd att frakta det avfall som uppkommer i verksamheter som kontor och caféer. Underjordslösningar skulle kunna vara en lösning eftersom det innebär att avfallet kan hanteras på en mindre yta. Det är viktigt att noggrant utreda detta.

I samband med planeringen av både norra och södra delen av resecentrum är det viktigt att bereda mark för återvinningsstationer för resenärer, men även för boende i närheten. På södra sidan finns idag en återvinningsstation som kommer att behöva flyttas och en lämplig ersättningsplats för denna finns i västra delen av planområdet i anslutning till PeKås parkering.

Energi och klimat

Planförslaget innebär flera nya byggnader. Det är viktigt att de byggs energieffektivt och att de förses med solkraft. Det är samtidigt ett bra sätt att visa upp Karlstad som en framåt och hållbar stad. För att minska klimatpåverkan och främja miljövänligt och förnybart material i byggandet är trä att föredra framför betong.

Dagvatten

Planen för resecentrum innebär många hårdgjorda ytor vilket medför problem vid stora mängder regn, då vatten inte kan infiltrera ner i marken och medför att föroreningar kan samlas i vattenmassorna. Vattnet måste därför tas omhand på annat sätt, genom plantering av träd, genomsläppliga ytor som exempelvis regnbäddar och planteringar samt gröna tak och väggar. Dessa åtgärder utgör samtidigt ett estetiskt inslag i miljön samt fungerar både luftrenande och bullerdämpande. För att minska föroreningar till dagvattnet är det viktigt att miljövänliga byggnadsmaterial används.

Övrigt

Inom planområdet bör det finnas goda möjligheter att fylla på vattenflaskor för att undvika onödiga plastförpackningar och nedskräpning.

Miljönämndens tillägg:

”För omställningen till ett hållbart transportsystem är det viktigt att såväl godstransporter som persontransporter med tåg underlättas. Miljönämnden uppmärksammar därför att i dagläget är Karlstads central en viktig bangård för gods till och från regionen. Varje dag växlas och sammansätts flera godståg för ankommande gods och avgående tåg. Ett tiotal tåg vänder på Karlstads central till och från Skoghalls bruk. Tanken är att denna funktion ska övertas av en rangerbangård i Välsviken, men om denna byggs senare än Resecentrum är det viktigt att finna en effektiv lösning för hur det ska fungera under tiden. Det är inte självklart att rangering på Karlstad Östra funkar som tillfällig lösning. Detsamma gäller för uppställning av resandetåg nattetid. Ca 10 tåg står uppställda på Karlstads central varje natt, under helgerna är ytterligare ett tiotal tåg uppställda.”

Kommentar

Sammanhängande cykelstråk planeras på Hamngatans södra sida och på Järnvägsgatans västra sida. Stråken hänger samman över Shared spaceplatsen där cykeln styrs till ett tydligt stråk. Detta överensstämmer med Stadsdelvisionen för Tingvallastaden. Cykelstråk planeras även längs Trädgårdsgatans östra del. Huruvida cykelstråken ska fortsätta västerut längs en förlängning av Trädgårdsgatan eller längs Vikengatan utreds i samband med Stadsdelvisionen för Viken.

Utförningen av korsningen Hamngatan-Östra Torggatan ses över.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer det olämpligt att leda bron över Hamngatan, både ur ett stadsbildsperspektiv och ur ett målpunktperspektiv. Det är positivt för stadslivet och för tryggheten i stan att människor vistas i gatuummet, inte separerat ovan gatan.

Cykel hänvisas till Vikentunneln och till viadukterna då Trädgårdslänken avses vara ett lugnare stråk för gående. Synpunkten om att möjliggöra för att ta med cykel till mittplattform har framförts till Trafikverkets projektledare för Vikenpassagen.

Detaljplanen saknar möjlighet att reglera placering och standard på cykelparkering och låncykelsystem etc. Men en helhetslösning för cykelparkering studeras inom ramen för projektet Resecentrum där miljöförvaltningen deltar och kan bevaka frågorna.

Busshållplatser kommer att ha väderskydd med god komfortnivå. Likaså kommer perronger förses med väderskydd enligt Trafikverkets riktlinjer för den aktuella stationsklassen. Väntasal planeras finnas i befintligt stationshus och i en ny byggnad väster om Stationshuset. För nya byggnader ställs krav på uppglasad bottenvåning och förhöjd takhöjd. Mellan hållplatser och vänthall kommer inte tak finnas utan resenären rör sig utombus i en stadsmiljö. Utemiljön avses ha en hög standard gällande både gestaltning och tillgänglighet. Efter samrådet har förslaget kompletterats med en länk mellan befintligt Stationshus och en ny stationsbyggnad i väster. Detta möjliggör även för en entré till de båda byggnaderna från Vikentunneln, vilket bör öka komforten för resenären som då kan röra sig torrskodd från perrongen in till stationsbyggnaderna.

16 000 fordon avser beräknat flöde i simulering i kommunens trafikmodell.

För att bättre omhänderta skyfallsvatten och dagvatten i Tingvallastaden utreds för närvarande mer storskaliga åtgärder för att lösa dagens problem och framtidens utmaningar. Stora delar av området kommer att behöva vara hårdgjort även fortsättningsvis. Men trädrader och viss annan vegetation förselas och ett dagvattensystem som försers dessa med

tillräckligt med vatten ska anordnas. Ombändertagande av dagvatten i t.ex. så kallade raingårdens har diskuterats och utretts. Det är dock många funktioner som ska rymmas inom området och raingårdens har en begränsad möjlighet att ombänderta dagvatten och ingen möjlighet att ombänderta skyfallsvatten. Mer yteffektiva och kapacitetsstarka lösningar under mark kommer att krävas, särskilt då ytvatten inte bara från planområdet behöver ombändertas i detta område. Omdirigeringen av genomfartstrafik innebär även att behovet av resning av gatudagvattnet minskar på Hamngatan men ökar på Sjömansgatan. Därför planeras raingårdens istället på Sjömansgatan. Detta följer kommunens strategi att rena dagvatten från vägar med över 10 000 fordon.

Anfallsplaneringen har setts över och förbättringar gjorts i dialog med byggherren. Placeringen av återvinningsstationer bör inte styras i planen utan vara flexibelt över tid och efter behovet.

Detaljplanen har inte möjlighet att ställa energikran. Synpunkten förmedlas vidare till projektgruppen.

Gällande synpunkten om rangering/uppställning av tåg så bedöms detta inte kunna påverka på detaljplanen. Frågan berör främst Trafikverket, vilka för närvarande arbetar med flera lösningar gällande uppställning av tåg. Delar av dagens funktioner kommer fortfarande att hanteras på Ksd C även när projektet är klart.

Övriga remissinstanser

Värmlandstrafik

Värmlandstrafik AB har i samverkan med övriga aktörer deltagit under planeringsprocessen av förslaget till nytt resecentrum. Förbättringar har gjorts, men vi har under hela processens gång pekat på intressekonflikter i avvägningen mellan den kollektiva busstrafikens utrymmesbehov och andra planerade verksamheter. Mot den bakgrunden vill vi i det följande ge en beskrivning av vår uppfattning i frågan.

Utgångsläget

Nuvarande busstation separerar ankommande och avgående linjebussar. Passagerarna släpps i omedelbar närhet av busstation i 3-4 lägen utmed Drottninggatan respektive Hamngatans norra sida vid infarten mot busstationen.

Inne på busstationen finns endast avgående bussar. Ombordstigning kan ske i upp till 10 av varandra oberoende gater samtidigt. Interaktionen inom stationsområdet mellan bussresenärer och bussar avseende trafiksäkerhet, tillgänglighet och funktionalitet är i det närmaste optimal och bussarnas rörelser i den nuvarande utformningen av trafik och infrastruktur sker effektivt och problemfritt. Däremot är relationen vid byten till stadstrafik och tåg sämre. Gångavståndet till järnvägsstationen är ca 500 m (5-6 min) och till stadstrafiken vid stora torget ca 850 m (11 min). I viss mån kan byte med stadstrafiken ske vid Drottninggatan inom 350 m (4 min) gångavstånd.

Planerat resecentrum

I det nya reserummet finns 12 st. hållplatslägen varav 2 st. är dedikerade stadstrafiken. För att klara 2017 års trafikvolym med den faktiska planering som utredningen i nuläget grundar sig på, krävs i princip att alla 12 hållplatserna (inkl. stadstrafiken) ianspråkats för ankommande och avgående bussar enbart för den regionala busstrafiken.

Vi konstaterar vidare att avstånden vid byten mellan regionbussarna ökar väsentligt. I sämsta fall kan avståndet bli ca 200 m, mellan 5 och 10 gånger längre än idag.

En utökning av reserummet och antal hållplatslägen kan enligt förslaget vid behov åstadkommas genom en förlängning utmed Hamngatan väster om Fredsgatan respektive öster om Västra Torg-

gatan. Avståndet vid ett byte kan då komma att överstiga 300 m. Konsekvenserna medför också avsevärt sämre överskådlighet för resenärerna.

Framkomligheten för våra bussar och resenärer är en annan viktig del. Av förslaget framgår att alla trafikanter skall samsas i de tre körbara torgen där fotgängare har företräde. Utöver gods och varutransporter tillkommer biltrafiken med 6000 fordon ÅDT. Under maxtimmarna, företrädesvis under morgon och eftermiddag när pendling sker till och från arbetsplatser, skolor etc., vet vi att det sker en kraftig intensifiering av trafiken. Vid dessa tidpunkter då flest bussar ankommer och avgår bör den övriga trafiken genom reserummet minska ytterligare. Utan en robust trafiklösning riskerar vi att få störningar och ökade olycksrisker med trafikförseningar som följd. Vår bedömning är att den föreslagna utformningen och dimensioneringen av reserummet lämpligast trafikeras som enbart bussgata.

Sammanfattningsvis anser vi, oaktat helhetsperspektivet i planen, att med förslaget som utgångspunkt i vårt arbete med mål och visioner för trafiken, kommer vi framgent att ställas inför stora utmaningar på både kort och längre sikt.

Kommentar:

Efter samrådet har ett flertal alternativa lösningar och förändringar av samrådsförslaget analyserats. Efter denna process har projektgruppen, inklusive representanter från Värmlandstrafik/Region Värmland landat i den lösning som kommer att redovisas i granskningshandlingen. Förslaget utgår i från samrådsförslaget men med vissa justeringar gällande reglerlägen mm.

Värmlands museum

- Detaljplaneområdet gränsar i norr till fornlämning RAÄ Karlstad 30:1 där Hamngatans norra kant utgör den södra gränsen. Denna gräns drogs en gång med 1600-tals kartor som underlag och bör inte betraktas som en absolut gräns där det söder om dragningen är helt fritt från fornlämningar. Det är Länsstyrelsen som har att avgöra om schaktövervakning eller andra åtgärder krävs vid arbeten i gatan här.

- Det byggnadsminneskyddade stationshuset vittnar om en 150 årig tradition med tågresande i Karlstad. Ur ett historiskt perspektiv menar vi att det är mycket positivt att stationshuset fortsatt blir kärnan och symbolen för resandet i staden. På äldre kartmaterial framgår tydligt stationshusets dominerande placering och här fanns stora planteringar på var sida om byggnaden vilket underströk dess dominans. Då Värmlands Museum byggdes 1929 utgick också arkitekten Cyrillus Johansson från stationsbyggnaden och placerade spegeldammen och den nya museibygnaden i en rak axel från stationen. Det är positivt att denna fortsatt är tydligt avläsbar och kanske även förstärks av de arbeten som nu genomförs i Älvpromenadens etapp II. I samband med planens genomförande kommer stationshuset sannolikt behöva rustas invändigt och vi ser då en möjlighet att rensa bort senare tiders tillägg och istället utgå från en genuin känsla av ett äldre stationshus.

- Till stationsbyggnaden hör också perrongtaket från sent 1800-tal av gjutjärn på byggnadens baksida. Vi förutsätter att hela detta tak ingår i byggnadsminnet och att rivningsförbud råder enligt den nya detaljplanen.

- Enligt den nya detaljplanen kommer byggnader att tillåtas på var sida om stationshuset. Höjden på de nya byggnaderna är reglerade så att minst ett av hörnen får vara högst 14 m. För att stationsbyggnaden, trots nya intilliggande byggnader fortsatt har pondus som en viktig byggnad i staden, anser vi att denna högsta höjd bör vara reglerad så att det är mot stationshuset den tillåts, inte var som helst på de nya byggnaderna.

- Enligt detaljplanen kommer troligen de två perrongtaken på var sida om stationshuset att rivras. Vi anser att de har kulturhistoriskt värde och att de i sin helhet borde ingått i byggnadsminnesområdet. Vi menar att de på ett positivt sätt bidrar till den kommunikationshistoriska miljön och att det vore en stor kulturhistorisk förlust då de försvinner.

- Stinsbostaden väster om stationshuset ingår i den kulturhistoriskt värdefulla kommunikationsmiljön och det är mycket positivt att den ges rivningsförbud, förvanskingsförbud och varsamhetsbestämmelser.

- Godsmagasinen i östra delen av planområdet har betydelse som del av berättelsen om Karlstad som handelsstad. Idag har de mist sin betydelse som godsdepå och för att på något sätt bevara dem bör en fotodokumentation göras innan rivningen påbörjas. Det samma gäller för hela detaljplaneområdet som bör dokumenteras innan den påtagliga förändringen av gaturummet påbörjas.

Kommentar:

Kommunen är medveten om osäkerheten kring den geografiska avgränsningen av fornminnet. Kommunen kontaktar Länsstyrelsen om en eventuell arkeologisk förundersökning i samband med ombyggnationen av Hamngatan.

Perrongtaken som är sammanbyggt med Stationsbygganden ingår (till större delen) i byggnadsminnet och avses bevaras. Planbestämmelsen gällande nya byggnaders höjd omarbetas. Stadsbyggnadsförvaltning håller med om att höjden mot stationshuset är väsentlig att reglera. Höjderna har studerats vidare inför granskningskedet och planbestämmelserna gällande höjd justerats.

De två övriga perrongtaken kommer inte vara möjliga att behålla, bland annat på grund av dess läge i förhållande till de planerade spårförändringarna. Nya perrongtak kommer att uppföras i nya lägen och med en för resecentrumet sammanhållen gestaltning.

Naturskyddsföreningen

Vi är mycket positiva till att ett resecentrum skapas för kollektivtrafiken med tåg och buss.

Vi är dock tveksamma till vissa aspekter med planförslaget.

Kommer den föreslagna vägtrafiklösningen att fungera?

Vi upplever att det behövs ytterligare åtgärder för att minska biltrafiken till centrum i form av parkeringsmöjligheter.

Det är också risk för att den minskade trafiken på Hamngatan medför ett totalt sett ökat trafikarbete och trafikproblem på kringliggande gator i centrum samt söder om planområdet (främst i Viken). Denna utveckling kommer att förstärkas ju fler bostäder som byggs söder om planområdet (Orrholmen, Jakobsberg med mera).

Var finns väntsalar?

Det framgår dåligt av planförslaget var alla resenärer ska vänta på sina tåg och bussar. Det framgår inte heller hur nuvarande stationshus ska användas. Planbeskrivningen behöver kompletteras med denna information.

Kommentar:

Kommunen bedömer med stöd av de analyser och simuleringar som gjorts under framtagandet av förslaget och efter samrådet att trafiklösningen kommer att fungera och bidra till att uppnå kommunens transportpolitiska mål. Kommunens målsättning är, enligt Trafikplan 2014, att biltrafiken i Karlstad inte ska öka i samma takt som tidigare. Och att resorna med cykel och kollektivtrafik ska öka. Kommunens målsättning är också att minska biltrafiken i centrum (Tingvallastaden) och då avses främst genomfartstrafiken. Att genomföra Resecentrum är en viktig satsning på det kollektiva resandet. Parallellt med Resecentrumprojektet pågår flera infrastrukturprojekt. Ett av projekten är Vikenförbindelsen där syftet är att avlasta Hamngatan genom att öka kapaciteten för samtliga fordon i korsningspunkterna längs sträckan Tullbusgatan, Sjömansgatan och Jungmansgatan. Då gatorna är stadsgator som kantas av bostäder, parker och platser där människor rör sig och vistas kommer gatorna utformas därefter. Kapaciteten kommer att förbättras till en nivå som bedömts rimlig. För genomfartstrafik föreslås ytterligare åtgärder i Trafikplanen, t.ex den s.k. Södra förbindelsen. Utöver ovan nämnda åtgärder arbetar Karlstad kommun med andra åtgärder, både fysiska åtgärder för biltrafiken såsom nya broar och förbindelser, men även med åtgärder som syftar till förändrad färdmedelsfördelning såsom snabbusstråk, grön resplan, utbyggnad av stommät för cykel och mer mjuka åtgärder för beteendeförändringar. Åtgärderna grundar sig på Karlstads trafikplan där inriktningen är att andelen som går, cyklar och åker kollektivt ska öka och att bilåkandet inte ska öka i den takt den gjort hittills. Att bygga merparten bostäder centralt (t.ex på Tullholmen och Jakobsberg) syftar också till att minska bilberoendet då boende i dessa området kan nå många funktioner inom gång- och cykelavstånd och där kollektiva transportsätt är möjliga att erbjuda. Föreslagna trafikåtgärder och analyser av dessa redovisas mer tydligt i ett separat PM. Delar av detta PM har inför granskningsskedet lyft in i planbeskrivningen för att tydligare beskriva trafikplaneringen kring resecentrum.

Väntsalar kommer vara möjliga att iordningställa i både befintligt stationsbus och i tillkommande byggrätter. Hur byggnaderna disponeras är inte fastställt och kommer också vara möjligt att ändra över tid och efter behov. Jernbussen som äger marken och byggnaderna ansvarar för att behovet tillgodoses på bästa sätt. Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av möjliga lägen för väntballar mm.

Handikappföreningarna Karlstad

Som remissorgan har Handikappföreningarna Karlstad genom Tillgänglighetsgruppen fått ta del av detaljplanen för Resecentrum.

I ovanstående ärende vill Tillgänglighetsgruppen påpeka följande:

- Ytorna för passage över Hamngatan bör ha zoner utan för hjulburna kännbara skarvar.
- Ledstråken för synsvaga får ej störas av t ex konstverk.
- Belysningen måste vara tillräcklig utan att blända och inte heller störa kommunikationsytorna.
- Allergisänerad zon i väntsal.
- Möjlighet att parkera en sk permobil nära perrongerna. Laddningsmöjligheter.

De flesta tillgänglighetsfrämjande utformningarna styrs inte av detaljplanen utan bestäms i projekteringen. Därför vore det värdefullt för vår grupp om vi fick kontakt med dels bygglovsavdelningen, dels byggherre/projektör vid större objekt.

Kommentar:

Synpunkterna förmedlas till berörd projektledare.

Berörda fastighetsägare

BRF Jägaren

Ang förslag till nybyggnation av kontorshus i högst 4 plan, mellan befintligt stationshus och det så kallade stinshuset, anser vi att det kommer att påverka utsikten och ljusinsläpp för flertalet boende på Hamngatan 26 och 26A. Vi ifrågasätter även framtida tillgänglighet för varutransporter, post- och budbilar, flyttbilar till fastigheten. När frågan ställdes på samrådsmötet den 3 december av en affärsidkare i fastigheten, fick vederbörande till svar att det kommer inte att finnas tillgänglighet för varutransporter på Hamngatan. Följdfrågan, hur löser vi dessa transporter, besvarades med ”du får väl flytta din affär då”. Är det så vi ska ha ett levande centrum?

Kommentar:

En ny byggnad föreslås på motstående sida av Hamngatan på ett avstånd om ca 28 meter. Detta är ett större gatumått än vad som normalt används i stadskärnan och planerad bebyggelse är begränsad till fem våningar. Den påverkan bebyggelsen kan innebära för befintliga bostäder inom BRF Jägaren gällande ljusinsläpp och utsikt bedöms därför vara acceptabel.

Framkomligheten för buss kommer att vara högt prioriterad på Hamngatan i det direkta reserummet. Dock kommer lastzoner att iordningställas även där för att klara tillgänglighet för t.ex varutransporter, post- och budbilar och flyttbilar till fastigheterna intill Hamngatan. Busslösningen innebär dock vissa begränsningar i hur omfattande dessa lastzoner kan vara. Kommunen har och kommer ha en dialog med de enskilda fastighetsägare för att gemensamt undersöka möjliga lösningar.

Stadsrum Fastigheter, Fastighets AB Balder, Wermlands Invest AB, Fastighets AB L E Lundbergs

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.

De områden inom Detaljplan för Resecentrum som vi har invändningar emot handlar om:

- Kraftigt försämrad tillgängligheten till centrum med bil. Risk för trafikinfarkt, om övriga infrastrukturen runt om staden inte genomförs innan Hamngatan byggs om, vilket i förlängningen kan utarma centrum.
- Försämrad transportlogistik till och från centrum (goods och sopor) skapar problem för hyresgäster, i trafiken samt minskar trivselen (blir rörigt).
- Problematiskt med komprimering av alla transportmedel på en liten yta (på Hamngatan-Järnvägsgatan). Medför risk för både ”trafikchaos”, att gatan upplevs som ”stökig” och otrygg med många tunga fordon, minskad säkerhet för gång och cykeltrafikanter, samt att det riskerar att påverka och förskjuta flöden i stan vilket kan inverka negativt på handeln och i förlängningen stadskärnans storlek.

Ang 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, och planförslaget innebär en starkt 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 ändra kommunikationsmönstren genom att försvåra för ett kommunikationsslag.

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 ifrågasätts. Det är en väldigt tunn rapport ”Trafik PM” som dessutom är stämplad som ”Arbetsmaterial”. I beskrivningen av trafiksimuleringen saknas nulägesdata gällande bland annat antal bilfordon/maxtimme, antal tunga transporter, antal fotgängare och cyklister. Vidare saknas redogörelse för hur nulägesdata (6 000 bilar/ dag, 600 fordon/maxtimme, andelen tunga fordon, antal fotgängare och cyklister/maxtimme) har tagits fram. Det finns inte heller någon redogörelse för hur estimatet att 40% av de idag 16 000 bilarna på Hamngatan är genomfartstrafik. Om siffran 40% är korrekt innebär det att 6 400 bilar skulle kunna ta en annan väg. Det innebär också 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 (9 600 - 6 000). Det saknas redogörelse för hur biltrafik ska kunna ta sig i nord-sydlig riktning genom staden (utöver Östra Torggatan) om Järnvägsgatans södra del stängs av för biltrafik. På det stora hela saknas en total lösning för hur tillgängligheten till centrum samt inom centrum ska säkerställas. I Samrådshandlingen, sidan 26, står ”med föreslagen utformning klarar trafiksystemet i centrum ca 10-20% trafikökning”. Vi finner det oroande att ett projekt av den omfattning som resecentrum har, med tillhörande kringprojekt, inte tar höjd för större ökning än så, med tanke på att Karlstad har ett uttalat mål om att växa (1% av befolkningen per år).

Om Hamngatan skall avlastas för biltrafik så måste andra gator ta dess ställe. I Samrådshandlingen föreslås Sjömansgatan/Jungmansgatan som ersättningsväg samt till viss del Trädgårdsgatan (angöring tågstationen). Sjömansgatan är redan idag hårt belastad, vilket kommer att öka ytterligare i samband med byggnation på Konsums fastighet vid Tullholmsviken. I TrafikPM saknas helt redogörelse för, och trafiksimulering avseende de vägar såsom Sjömansgatan, som de 10 000 bilarna som inte längre kan nyttja Hamngatan ska färdas istället.

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 smalnas av och belastas med bussar. Skulle Hamngatan smalnas 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.

Ang leveranstransporter på Hamngatan

Det krävs tydligare plan för hur leveranstransporter skall hanteras inne i centrum. Fastigheterna måste kunna erbjudas en fungerande godsmottagning annars blandar sig leveranstrafiken med vanlig trafik varvid verkligt stora irritationer och rörighet uppstår. 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 infart 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, samt att det är problematiskt med bussuppställning på båda sidor om infarten då bussarna både skymmer sikten samt inskränker på infartsytan (svårt att klara svängen).

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 hyresgästerna lämnar stadskärnan om inte detta säkerställs och fungerar lika bra som det gör idag.

Ang 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 prio!

Positivt med fler möjliga passager över spåren i form av gångbroar i väst och öst. Oroande att de viktigaste passagerarna (viadukterna vid Viken samt Löfbergs) för bussar är gamla och svaga punkter vid översvämningar. Dessa sägs hanteras i projekt "Vikenlänken" – dock saknas det redogörelse för hur de ska åtgärdas samt tidsplan.

Löfbergsronden är svåränvänd pga att den är liten samt oklart möte mellan cyklister/fotgängare och motorburen trafik på sk shared spaces på alla sidor om rondellen, vilket skapar onödiga trafikproppar. Rondellen är redan idag hårt belastad vilket kommer att öka ytterligare i och med exploatering i inre hamn, nu närmast med en mataffär. Vi är oroade för hur rondellen kommer att klara de framtida flödena.

Ang bilar och bilparkering

Viktig att tillskapa parkering, att både ersätta de som försvinner i Duvslaget samt markparkeringar inom planområdet. Det måste finnas god tillgång på parkering för både korttid, långtid och för besökare till centrum. Det ska vara inbjudande och enkelt att parkera sin bil.

Viktigt att säkerställa en fortsatt enkel tillfart till det befintliga parkeringshuset Duvan. Tillgängligheten minskar betydligt med planförslagets minskning av antalet filer på Hamngatan. Att dessutom stänga av på två ställen med spårvidshinder för biltrafik kommer kraftigt minska tillgängligheten till Duvan och andra parkeringshus i centrum som är mest populära att parkera i idag. Närheten för kunden/besökaren via bil till centrum är otroligt viktig för att locka besökare och turister till centrum.

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.

Ang cyklar och cykelparkeringar

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

Ang resecentrum och kollektivtrafik

I samrådshandlingen saknas redogörelse för hur flöden i staden (avseende både bilar, fotgängare och cyklister) påverkas av föreslagna ändringar av busslägen (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 angränsningspunkter 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 rimligt att integrera Hamngatan mfl i järnvägsområdet i den omfattning som planen och samrådshandlingen 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 passagera "shared spaces". Bussarna kommer sannolikt även att upplevas som en barriär och skapa ett intryck av en mindre tillgänglighet med alla bussar längs gatan.

Vi ser en kraftigt ökad risk för påkörningar av framförallt fotgängare. Bussarna skapar en barriäreffekt, minskar siktlinjer. Detta tillsammans med att det kommer vara många bussar som angör och avgår, vilka ska samsas med övrig trafik och transporter, samt att det finns stor risk att resenärer "genar" över gatan för att hinna med sin buss/tåg, ökar risken markant för påkörningar, samt skapar en otrygg och otrivsamt miljö.

Vi är inte övertygade om att alla busshållplatser för lokaltrafiken måste vara i direkt anslutning till resecentrum. Det blir väldigt mycket funktioner och fordon på en väldigt liten plats. "Tänd upp" 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. Kan vi lägga dessa någon annan stans? Tingvallagatan? Drottninggatan västerut? Pilgrens gatans södra del?

En annan 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 ser en 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 tveksamma till hur bra kommer det fungera med föreslagen utformning av vändrondeller, utfarter (tex från järnvägsgatan) som ej klarar möten och reglerplatser längs en lång del av Hamngatan. Vi ser en kraftigt ökad risk för såväl olyckor som trafikproppar.

Byggrätter

Vi anser att byggnadshöjden (på byggrätterna längs Hamngatan) om 22,5 meter är väl högt tilltagen för att bygga 4 våningar. Höjden bör anpassas till motstående fastigheter. Det är även en svårtolkad definition att ”minst en del av taket ska ha en höjd om maximalt 18 meter” varför det bör definieras hur stor denna del bör vara.

Kommentar:

Tillgängligheten till centrum kommer fortsatt vara god. Däremot kommer genomfartstrafiken begränsas. I samband med att Järnvägsgatans södra del stängs av för privat biltrafik kommer den del av Drottninggatan som idag enbart trafikeras av bussar öppnas upp för biltrafik och hållplatserna flyttas till Resecentrum. På så sätt bibehålls den nord-sydliga förbindelsen. Flera av åtgärderna i resecentrumprojektet och även andra åtgärder som pekas ut som prioriterade i Stadsdelsvisionen för Tingvallastaden syftar till att skapa ett attraktivt centrum, tillgängligt för samtliga trafikslag. En viktig del när det gäller bilens framkomlighet är att anlägga de p-bus som planeras i Tingvallastadens entrézoner och att ställa om gatuparkering så att en större andel utgör korttidsparkering.

Genomförda trafiksimuleringar och trafikanalyser har till granskningsskedet vidareutvecklats och både indata och slutsatser redovisats tydligare i dels ett separat trafik PM för centrala Karlstad och även i planbeskrivningen.

Framkomligheten för buss kommer att vara högt prioriterad på Hamngatan i det direkta reserummet. Dock kommer lastzoner att iordningställas även där för att klara tillgänglighet för t.ex varutransporter, post- och budbilar och flyttbilar till fastigheterna intill Hamngatan. Busslösningen innebär dock vissa begränsningar i hur omfattande dessa lastzoner kan vara. Kommunen har och kommer ha en dialog med de enskilda fastighetsägare/verksamhetsutövare för att gemensamt underöka möjliga lösningar.

Arbetet med gestaltning och projektering av Vikenförbindelsen pågår. I projektet ingår gatorna Tullbusgatan (Även viadukten och del av Hamngatan), Sjömansgatan, Jungmansgatan, Klaraborgsgatan och Karl IX gata inkl bron. Ombyggnationen har påbörjats under 2020 och planeras färdigställas 2022, dvs innan ombyggnationen av Hamngatan påbörjas. I projektet ingår åtgärder för att hantera översvämning i viadukterna där Klaraborgsviadukten kommer prioriteras högst gällande nivå på åtgärder, bl.a. då denna ingår i prio 1-vägnätet för räddningstjänst.

Parkeringshuset Duvan kommer fortsatt ha en god tillgänglighet. Inom resecentrumområdet kommer parkering främst finnas för resenärsbehov på grund av det begränsade utrymmet. Bilen kommer fortsatt vara en viktig del i transportsystemet, men då resecentrumet syftar till att öka det kollektiva resandet så kommer personbilarna få en sekundär roll.

PEKÅS egna parkering berörs inte av förändringarna. Den kommunala marken som genom avtal upplåts till PEKÅS och intilliggande bostadsrättsförening kommer att behöva omdisponeras med anledning av att utfarten från Trädgårdsgatan behöver ett bättre läge, längre bort från bostadsfasaden. Kommunen möjliggör i detaljplanen även en framtida gångbro över spårområdet som kan komma att påverka parkeringens utformning den dagen den byggs. Brons läge och utformning är dock inte studerad i detalj och kommer inte genomföras i närtid.

Kommunen håller med om att bra cykelparkeringar är en viktig del i att åstadkomma ett hållbart resande och väl fungerande resecentrum. Kommunen jobbar med frågan tillsammans med övriga parter i projektet.

Att samla alla kollektivtrafikslagen i en punkt är direkt avgörande för restidskvoter och attraktiviteten för kollektivtrafiken. Att detta upplevs tryggt och lättorienterat är en utmaning som är högt prioriterad att lösa på ett bra sätt. Likaså är trafiksäkerheten för gående självklart viktig. Det valda lösningen har efter samrådet utvärderats än mer i detalj och justerats där behov funnits. Även andra lösningar har efter samrådet utretts och större justeringar av ursprungsförslaget har övervägts. Men den samlade bedömning från samtliga samverkansparter är att det nu presenterade förslaget har störst fördelar, inräknat aspekter som trygghet, attraktivitet, framkomlighet osv.

Stråk-/flödesanalyser har gjorts och ligger till grund för förslaget. Delar av analyserna finns presenterade t.ex i Stadsdelsvisionen för Tingvallstaden och kommande Stadsdelsvision för Viken.

Bestämmelse om höjd på plankartan har reviderats till granskningskedet.

Jernhusen

Jernhusen inkommer här med remissyttrande avseende samrådshandling för nytt resecentrum i Karlstad. Remissyttrandet avser i första hand de konsekvenser planförslaget medför avseende Jernhusens fastighet.

- 1) Egenskapsbestämmelsen v3 för planerade nybyggnader längs Hamngatan bör ändras till att endast ange en högsta totalhöjd. De mycket tydliga bestämmelser som anger två olika lägre höjder i två av varje byggnads hörn medför en stor begränsning för den framtida byggnadsutformningen som är svår att hantera för att åstadkomma den höga arkitektoniska kvalitet som egenskapsbestämmelsen f2 anger. Bestämmelsen, i kombination med byggnadernas utkragning över gatan medför också en mycket komplicerad byggnadskonstruktion som i värsta fall omöjliggör att byggrätterna kan utnyttjas. Jernhusen föreslår också att den högsta totalhöjden höjs en meter till 23,5 m för att kunna uppfylla egenskapsbestämmelsen v2 och samtidigt inrymma de fyra kontorsvåningar som varit kommunens intention.
- 2) Jernhusen har förstått att kommunen avser ta fram ett gestaltungsprogram under granskningskedet och vi medverkar gärna till detta för att redovisa hur egenskapsbestämmelsen f2 kan nås.
- 3) Användningsbestämmelse för befintligt stationshus bör vara KC1T, lika planerade nybyggnader. Anledning till detta är att det ännu är oklart om väntsalsfunktion ska finnas kvar eller flyttas in i nybyggnad och samlokaliseras med väntsal för busstrafiken.
- 4) Tillgänglighet till befintligt stationshus för rörelsehindrade förefaller endast ske via ramp längs byggnadens östra sida. Det är sannolikt otillräckligt, speciellt om väntsalsfunktionen ska finnas kvar i byggnaden. Dessutom är avståndet mellan byggnaden och närmaste RHP troligen för långt.
- 5) Också om väntsalsfunktionen flyttar till någon av de planerade nybyggnaderna behöver tillgängligheten studeras närmare eftersom det är en nivåskillnad mellan Hamngatan och perrong.
- 6) 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.
- 7) Det behov av cykelplatser som prognoseras i planbeskrivningen redovisas endast till en mindre del i illustrationsplanen. Var avses resterande cykelplatser anläggas? Behöver även studeras hur cykelplatser kan tillhandahållas under genomförandeskedet.
- 8) I planbeskrivningen anges att det är en fördel om varuleveranser och sophämtning för ny bebyggelse kan samordnas till en punkt i den västra delen av resecentrumområdet och det är också så det redovisas i illustrationsplanen. Jernhusen föreslår istället att separat in- och utlastningsplats anvisas för varje byggnad. Egenskapsbestämmelserna f1 och v1 visar tydligt planens ambition att skapa ytor för servering och handel i bottenvåningarna. Verksamheter som skapar stora varu- och returflöden som inte kan lösas med de stora avstånd som nu redovisas.

9) Illustrationsplanen visar en gångbana längs Hamngatans södra sida med en cykelbana direkt utanför. Jernhusen önskar också en redovisning av bilangöring till planerade nybyggnaders entréer. Med tanke på bilangöringen är det en fördel om cykelbanan kan flyttas till annat läge för att undvika konflikter mellan cykeltrafik och i- och urstigning.

10) I jämförelse med ett tidigare utkast till plankarta har del av TORG ändrats till kvartersmark öster om befintlig stationsbyggnad och markerats som prickmark. Användningsbestämmelsen för torg är dock oförändrad jämfört med tidigare utkast men Jernhusen undrar om det inte är just den yta som övergått till kvartersmark som kan inrymma angivna funktioner?

11) Det bör beskrivas hur mark med beteckningen g ska användas och vilka fastigheter som ska ingå i gemensamhetsanläggningen.

12) Är egenskapsbestämmelserna f2 och m avseende markyta på var sida om stinsbostaden rätt benämning?

13) Stinsbostaden ges i detaljplanen en varsamhetsbestämmelse med hänvisning till uppräknig av värdefulla karaktärsdrag i planbeskrivningen. Denna uppräknig medför en skärpning i förhållande till gällande detaljplan som knappast motiveras av byggnadens kulturhistoriska värde. Jernhusen vill därför att hänvisningen till planbeskrivningen utgår. Jernhusen vill också att detaljeringsgraden i uppräknigen av värdefulla karaktärsdrag i planbeskrivningen ses över och justeras så att det faktiskt beskriver vad som är viktigt mot bakgrund av kulturhistoriskt värde.

14) Hur avses upphämtning och avlämning med taxi och färdtjänst ske för tågresenärer? Den taxiuppställning som redovisas i illustrationsplanen riskerar att bli en ren rastplats och depå för taxi istället för en effektiv på- och avstigningsplats. Även med god anvisning riskeras att taxi istället okontrollerat hämtar och lämnar där resenärerna angör.

15) Taxiverksamhet finns idag i en fristående byggnad väster om stationsbyggnaden som måste tas bort för att kunna genomföra planen. Ny plats för taxis verksamhet behöver därför anvisas.

16) Avgränsning mellan kvartersmark och trafikområde runt befintliga byggnader och tillkommande byggrätter bör förtydligas.

17) Planerade nybyggnaders utkrugning över allmän platsmark bör markeras i plankartan i stället för att anges som egenskapsbestämmelse (för att underlätta fastighetsbildningen).

18) Om det är tekniskt möjligt är det en fördel om beteckningen b1 kan utsträckas under den utkragande delen för den västra nybyggnaden. Fastighetsbildningen för detta hus får i så fall ses över. Hur angöring till ett eventuellt underjordiskt garage ska ske behöver studeras vidare.

19) Avsnittet ”Avtal” under rubriken ”Genomförande” i planbeskrivningen behöver kompletteras med inlösen av mark och anläggningar från Jernhusen.

Jernhusen ser fram emot att tillsammans med Karlstads kommun arbeta vidare med en fortsatt utveckling av planförslaget.

Kommentar:

Efter samrådet har byggrätterna på den norra sidan om spåren utvecklats och omarbetats i dialog mellan Jernhusen och kommunen. Jernhusen har aktivt deltagit för att lösa flertalet av de ovan nämnda synpunkterna, såsom tillgäng-

lighet, lastning, angöring och ytor för taxi och färdtjänst. Planbestämmelserna gällande bland annat höjd och utformning på byggnaderna har justerats efter överenskommelse mellan Jernhusen och kommunen. Det gestaltungsprogram som är under arbete kommer att utgöra ett komplement till planbestämmelserna.

Plankartan justeras så att användningen "centrumändamål" medges även i Stationshuset.

Parkeringsfråga anses inför granskningskedet vara tillräckligt löst i detta skedet. Likaså cykelplatser.

Beteckningen "g" tas bort från plankartan.

Lundquist fastigheter

Vi på lundquist fastigheter vill bestämt ge överklagan om planer på resecentrum idag 14 december. Vi ser det förslag som verkar föreslås som horribelt för både oss som underhåller många fastigheter i området både Hamngatan och Trädgårdsgatan varje dag i princip både fasader tak och inomhus byggnationer och även alla dessa bilar som nyttjar parkering på Trädgårdsgatan .

Vi underhåller berglöv & Welander,s alla fastigheter som ligger precis i anslutning till detta spektakel och vi kommer ha problem att utföra våra uppgifter även hur vi kan stå med våra maskiner och arbetsfordon .

Har ni planerat in parkeringar för dessa dagens parkerade bilar / isf var ?

Har ni tänkt på dessa parkeringshus och hotell på Hamngatan ?

Även intäkter från denna stora parkering på Trädgårdsgatan går förlorat inkomster ./

Ser fram emot nytt förslag att projektera och meddela oss

Kommentar:

Kommunen har dialog med berörda fastighetsägare och verksamhetsutövare och diskuterar bland annat placering och utformning av lastzoner intill verksamheterna för att de ska kunna fortsätta bedriva sina verksamheter vidare och bidra till en levande stadskärna. Även underhåll av byggnader är en viktig del i det.

I Stadsdelsvisionen för Tingvallastadens genomförandebeskrivning redovisas hur antalet parkeringsplatser ska kunna bibehållas på samma nivå över tid. Tanken är att de parkeringsplatser som försvinner ska ersättas på annan plats. På Hamngatan finns idag inga anvisade gatuparkeringsplatser. Däremot kan det hända att personbilar står i turistbusslägen eller i lastzonerna. Parkeringsplats för turistbussarna kommer finnas kvar och lastzoner kommer finnas, om än i något mer begränsad utsträckning.

Parkeringen vid Trädgårdsgatan anses ersättas i garage i nya byggnader på godsmagasintomten.

Löfberg fastigheter

Löfberg Fastigheter äger och förvaltar fastigheter i Tyggårdsviken Inre Hamn, i folkmun kallat Bryggudden. Detaljplanen angränsar direkt till vår verksamhet. Detaljplanen för resecentrum har enligt oss inte tagit hänsyn till de nya förutsättningar som gäller, nu när exploateringen enligt avtal mellan vårt bolag Jakten och kommunen börjar bli färdigbyggt. Inga infrastrukturåtgärder har utförts av kommunen utanför detaljplanområdet för Tyggårdsviken.

Belastningen vid korsningen Hamngatan/Löfbergsviadukten samt i rondellen utanför Löfbergs huvudkontor (nedan kallad Löfbergsrondellen)och rosteri är redan idag mycket ansträngd vissa

tider. Det finns även ett riskmoment för gående och cyklister då man måste korsa gator två gånger och hamnar i döda vinkeln för bilister. Speciellt under mörka tiden på året är risken hög för olyckor då ljuset är undermåligt. Då är fortfarande ca 100 bostäder, 7500m² kontor och 3000m² livsmedelsbutik ej inflyttade. Allt enligt gällande detaljplan.

Vi anser att rondellen borde plockas med i planen och göras trafiksäker, men också förenkla att ta sig till fots eller med cykel från Bryggudden/Herrhagen/Inre hamn/Orrholmen till resecentrum alt centrum. Ett förslag kan vara en cykel/gångbro från baksidan på Löfbergs huvudkontor, med anslutning bakom gamla godsmagasinen och anslutningspunkt i nya bron över perrongen. Skulle även kunna fungera för pendlare som parkerar i Bryggudden Parkering och ska till tåg eller buss. Vidare i samma ämne borde en anslutning under jord in till Bryggudden, med undergång i anslutning till Bilanrodellen, utredas. Denna länk skulle inte bara avlasta Hamngatan och Löfbergsrondellen utan också skapa en snabb och säker infart för Räddningstjänsten mfl. Då kan viadukten vid Ankersbron enbart fungera för gång -och cykeländamål samt skapa fina ytor för utveckling på båda sidor längs Pråmkanalen.

Vi tror också en gångbro direkt från Bryggudden Parkering med anslutning nära Drottninggatan skulle kunna avlasta trafik in i centrum. Vissa undersökningar har påbörjats men fler utredningar behövs för att säkerställa trafik och logistik till och från Bryggudden, vilket i sin tur ger positiva effekter för Detaljplan för Resecentrum.

En trafikutredning har gjorts (av Sweco beställd av Löfberg Fastigheter) men ej med hänsyn till den sk Vikenpassagen eller lämna/hämta trafik vid södra(nya)perrongen. Vad vi kan se finns detta inte med i materialet för detaljplanen Resecentrum. Trafiksituationen vid Löfbergsrondellen bör alltså utredas mycket noggrant med uppdaterat underlag.

Kommentar:

Löfbergsrondellen kommer att byggas om för att förbättra framkomligheten, främst för buss, men även flödet för bil avses förbättras. Övergångsstället närmast viadukten kommer att tas bort för att fordonstrafiken ska flyta bättre. Hamngatans östra del, fram till korsningen med Östra Torggatan kommer stängas för biltrafik, vilket också kommer bidra till ett bättre flöde. Dessa åtgärder kräver inte detaljplaneändring utan görs på gällande plan och ingår i huvudsak i projektet Vikenförbindelsen. Vikenförbindelsen planeras genomföras 2020-2022. Kommunen har tagit del av den trafikutredning som Sweco genomförde på uppdrag av Löfberg fastigheter. Föreslagna åtgärder utgår dock från senaste planeringsunderlag som är utredningar som baseras på kommunens trafikmodell.

Kommunen har tittat på möjligheten och lämpligheten i att anlägga en gångbro från baksidan på Löfbergs huvudkontor, med anslutning bakom gamla godsmagasinen men har bedömt det som olämpligt ur bl.a risksynpunkt att leda in människor så nära spårområdet. Nyttan har heller inte bedömts vara tillräckligt stor i förhållande till kostnaden etc. Det finns även en problematik i att anlägga ett allmänt gångstråk genom kvarteretsmark som dessutom utgör baksidor av verksamheter. Kommunen förordar istället en bättre koppling söder om cirkulationen och ett tydligt gångstråk mot framtida gångbro (Trädgårdslänken) och en eventuell södra perrong.

En gångbro från Brygguddens Parkering till Tingvallastaden finns med som förslag i Stadsdelsvisionen för Tingvallastaden. Kommunen är alltså positiv till detta. En sådan bro och andra eventuella kopplingar till Bryggudden kräver att kopplingarna ses över i ett större planeringssammanhang som även tar ställning till hur Bryggudden och Bilanområdet bör utvecklas på sikt. Kopplingarna innebär även tekniska utmaningar som behöver utredas vidare. För närvarande har kommunen inget uppdrag på att utreda detta mer ingående.

VIKAB Fastighetsförvaltning AB

I samband med nybyggnationen av fastigheterna Strålen 2 och 11 fanns en detaljplan som innehöll parkeringsplatser. Parkeringsplatserna var placerade mot norr mellan fastigheterna och järnvägsspåret. Vi äger marken på norra sidan av fastigheterna som är avsedda för p-platser. Fastigheterna har portaler genom respektive fastighet för att snabbt komma ut till parkeringsplatserna. Kommunen ändrade planen så att parkeringslösningen delvis ersattes av ett arrende till 2029 för grusparkeringen mellan Vikengatan 18 och PEKÅS-fastigheten. VIKAB arrenderar idag parkeringsplatsen enligt arrendeavtal nr 035-021-006 fram t.o.m 2029.

Vi har sedan 2015 fört en dialog om nybyggnation av bostäder på vår befintliga parkering(Bilaga)

Samråd Resecentrum - synpunkter:

- 1.Vi är positiva till byggandet av ett Resecentrum.
2. Enligt förslaget går förlängningen av Trädgårdsgatan mitt igenom våra 42 st parkeringsplatser på grusplanen vilket vi vill diskutera.
3. Vårt önskemål är att vi omgående träffas för ett möte där vi konstruktivt diskuterar förslag på ändringar.

Önskemål

Vårt önskemål är följande ändringar av detaljplanen för Järnvägen 1:7 och Järnvägen S:1:

- Parkeringsplatser ca 80 st placeras mellan fastigheterna och järnvägsspåret längs den planerade sträckningen av Trädgårdsgatan. En snedställd parkering mot huskropparna.
- Nybyggnation av hyresfastighet på befintlig grusparkering samt viss utökning genom tilldelning av kommunens mark närmast grusparkeringen mot norr.
- Den planerade sträckningen av Trädgårdsgatan förlängs till PEKÅS. Anslutningen mot Vikengatan sker vid korsningen Vikengatan/Båtsmansgatan.

Vi har möjlighet att med kort varsel delta i ett möte för att diskutera ovanstående frågor.

Kommentar:

Kommunen har haft dialog med Vikab AB och framför att byggnation i det läget inte är möjlig eller lämpligt i dagläget. Kommunen är medvetna om arrendet gällande parkeringsplatserna. Parkeringsbehovet föreslås lösas på likvärdigt sätt som idag. Arrendet måste dock ändras för att planen ska kunna genomföras. Kommunen kontaktar Vikab för dialog om hur detta kan lösas.

Övriga

HiFi klubben

Efter informationsmötet på biblioteket och även personligt möte vid vår verksamhet HiFi Klubben på Hamngatan 26a den 14/12 så inkommer vi med synpunkter på den planerad ombyggnation.

1: För att vi skall kunna driva vår verksamhet vidare med handel på adress Hamngatan 26a så är det av största vikt att ni ser över en separat lösning för läsningsplats för våra leveranser.

Vi får stora leveranser varje måndag/tisdag, samt löpande alla vardagar i veckan. Vid dessa leveranser så kommer oftast stora och otympliga paket, så som 65" TV, stora högtalare, m m. Det skulle vara direkt förödande att inte ha avlastningsmöjlighet som vi har idag. Att placera ut en busshållplats/bussskur som täcker den ytan vi har idag som lastzon gör att våra leveranser uteblir eller i bästa fall ställer till det rejält för oss om er planskiss går igenom utan förändringar enligt våra önskemål.

2: Med er nuvarande plan så tar ni även bort möjligheten för våra kunder att stanna till med bil för att lasta in sina varor. Detta är grundläggande för att kunden ska kunna handla hos oss. Om vi inte erbjuder detta, så kommer kunden välja andra alternativ när de gör sina inköp.

Vi ser en växande konkurrens från internethandeln och då måste vi kunna erbjuda fördelar för att kunden ska välja just oss och i detta fall så vet jag att vår lastzon som vi haft i över 14 år uppskattas väldigt mycket hos våra kunder. Vi behöver ingen långtidsparkering utanför dörren, utan det handlar mer om att kunderna inte kan bära dessa otympliga varor en längre sträcka till närmaste parkering flera gator bort om Hamngatan byggs om. Det är ett KRAV för att vi ska kunna driva vår verksamhet vidare.

3: Lastzonen bör placeras DIREKT utanför HiFi Klubben på Hamngatan 26A då både Resia, Cigogteket och Magasinet är eniga om att detta är den bästa placeringen.

Vi ser även fördelen för flera aktörer i området att ha denna placering och det kommer uppskattas av många företagare i området

4: Vidare samtal bör tas i beaktning med att nyttja utrymmet mellan fastigheten HSB/BRF Jägaren och Pingstkyrkan. I nuläget finns 3 st. parkeringar vid infart till garaget som tillhör huset. Dessa tre parkeringar är ENDAST för besökande i huset. Vi ser ett stort problem med att det är väldigt trångt för större fordon att ta sig fram. Vid flera tillfällen har lastbilar, fastigheter och dess tillhörande murar blivit skadade! Detta måste åtgärdas då det är en stor fara för allmänheten och att någon kan komma till skada.

Hoppas denna feedback kan komma till en bra dialog mellan oss och projektet Rese Centrum Karlstad. Om ni har några synpunkter eller frågor får ni mer än gärna kontakta oss.

Kommentar:

Framkomligheten för buss och resefunktioner kommer att vara högt prioriterad på Hamngatan i det direkta reseområdet. Dock kommer lastzoner att iordningställas även där för att klara tillgänglighet för t.ex varutransporter, post- och budbilar och flyttbilar till fastigheterna intill Hamngatan. I planförslaget har utrymme givits för lastzon i anslutning till HiFi klubbens entré. Busslösningen innebär dock vissa begränsningar i hur omfattande lastzonen kan vara. Kommunen har och kommer ha en dialog med de enskilda fastighetsägare/verksamhetsutövare för att gemensamt underöka möjliga lösningar. Föreslagen lastplats bör även kunna nyttjas av kunder, på liknande sätt som idag. Ingen gatuparkering för personbilar finns på Hamngatan, varken idag eller efter resecentrumets genomförande.

Taxi Solsta, Wåxnäs taxi AB

Taxi finns, behövs och måste få ta plats.

Alla behöver väl en taxi då och då. Antingen kan man ett telefonnummer eller också tar man helt enkelt en som står och väntar på dig på gatan. Det är en ovärderlig service när man behöver den.

Det finns idag ca 110 taxifordon registrerade i Karlstad Kommun som ger många arbetstillfällen och levererar service till alla Karlstadsbor varje dag varje vecka varje månad varje år. Antingen är det samhällsbetald, upphandlad trafik eller vanlig privat taxi. Oavsett så behöver verksamheten ta plats.

I tingvallastaden har alla utrymmen för taxi antingen minskats ner, helt enkelt tagits bort eller belagts med uppehållsförbud. Oftast de platser där det är strategiskt bäst att vänta på kunder, busstationen, Östra torggatan, pressbyrån vid järnvägsstationen. De platser värda namnet kan snart räknas på ena handens fingrar och knappt det.

I den nya planen för resecentrum är det meningen att samtliga platser norr om spåren vid järnvägsstationen försvinner allihop utom åtta st. Vem som får nyttjanderätten till de platserna är inte helt tydligt men eftersom Jernhusen redan idag hyr ut till Karlstad taxi så är risken stor att de platserna tillfaller dem. Då återstår bara resterande fyra beställningscentraler plus alla friåkare som skall tränga ihop sig, var då? Planeringen säger att taxi inte räknas som kollektivtrafik om man undantar den särskilda kollektivtrafiken d.v.s. färdtjänst. Istället vill man att taxi sorteras in under privattrafik. Alla privatbilister hatar oss redan idag. Det kommer inte att bli bättre när vi ska slåss om platserna söder om järnvägen.

På flygplatsen tas vi på allvar varför kan man inte göra det vid järnvägsstationen?

Vilken roll har Jernhusen i planeringen av Karlstads resecentrum?

Där det förut skulle bli bussterminal ska det nu byggas hus med kontor och bostäder.

Hamngatan skall förminska till en tvåfilig stadsgata med en utsträckt bussterminal på båda sidorna.

Det som redan från början var en tajt planering har blivit ännu tajtare. Jernhusen kommer att tjäna grova pengar på de centralt placerade fastigheterna men det kan väl knappast ses som deras uppdrag att vara fastighetsbolag.

Det betyder att man vill flytta privatbilismen från hamngatan till sjömansgatan i Viken.

Lycka till med det , den är redan idag fullproppad i rusningstid.

Vi som arbetar i stadstrafiken kommer att få stora problem om vi måste sitta i köer med kunder i bilen eller på väg till kund med kraftiga förseningar som följd.

Vad det gör med lönsamheten i en bransch som ofta har fasta priser mot kund kan vem som helst räkna ut. Arbetsmiljön för anställda förare kommer att gå från dålig till usel.

Flytta gärna privatbilismen till söder om järnvägen men gör det då tydligt och på riktigt.

Stäng av innerstaden för alla som inte har något där att göra. Bygg en avgiftsbelagd angöringsyta väster om stationshuset där samtliga av stadens taxibolag kan samsas och ta emot sina kunder på ett värdigt sätt.

Låt oss som bedriver yrkestrafik få de utrymmen vi behöver!

Kommentar:

Kommunen håller med om att taxi spelar en viktig roll för det kollektiva resandet och är en viktig funktion i resecentrumet. När fler funktioner ska rymmas på Karlstad C kommer dock inte taxi kunna disponera lika stora ytor som idag. De ytor som finns kommer att behöva nyttjas på ett mer effektivt sätt. I granskningshandlingen föreslås en yta (ca åtta platser) väster om Stationshuset avsättas för taxi. Utöver detta kan taxi i mån av plats använda de planerade drop-platserna på den södra sidan.

Jernbussen, som markägare för kvartersmarken inom Karlstad C, har en avgörande roll i hur ytorna disponeras och vilka som har rätt att nyttja ytorna. För de allmänna gatorna (Trädgårdsgatan främst) har kommunen mandat att iordningställa t.ex. kantstensparkering efter bebon.

Hotellgruppen i Karlstad

Här kommer enligt det vi bestämde på mötet, en analys och beskrivning av hur våra verksamheter fungerar idag, som kan vara en input inför planeringen av nya resecentrum. Kan självklart vara något vi glömt men i det stor hela ser det ut som nedan.

Hamngatan

Samtliga tre hotell, Clarion Collection Hotel Drott, Clarion Collection Hotel Plaza samt Hotel Savoy är i stort behov av Hamngatan som bussparkering samt varutransport. Våra gäster har med åren allt högre och högre krav och kan vi inte erbjuda närliggande bussparkering/avlastningsplats så väljer de andra hotell eller t.o.m. andra städer. Ska parkering av bussar ske på södra sidan av stationen bör gångbron finnas på plats. Det är mycket viktigt att det finns på och avstigningsplatser för gästerna som kommer med turistbussar, då många är äldre och alla har mycket tungt bagage med sig.

Idag använder Clarion Collection Hotel Drott Hamngatan för all varumottagning. Lastbil med tvättleverans sker 3ggr i veckan. Mat och dryckesleverans med 6-7 st lastbilar i veckan. Tömning sopkärl 3ggr veckan, Hämtning av glas, wellpapp samt metall 4-5 ggr månad. Hämtning av tunnor med olja samt tömning av fettavskiljare 1 ggr månaden. Utöver detta har vi även restaurang Baron som är en restaurang med flertalet leveranser av mat och dryck i veckan.

Det innebär ca 15 fast leveranser per vecka. Beräknad avlastningstid för varje lastbil ca 20 minuter. Till det tillkommer alla tillfälliga leveranser av både stora och små partier. Det är allt från en ny skrivare till 150 nya sängar. Då pratar vi kanske en avlastning på upp mot en halv dag.

Järnvägsgatan

Avlastningszon för hotell Drotts ca 250 hotellgäster i veckan som frågar om parkeringsmöjligheter. Utöver det sker även sophämtning flera gånger i veckan för Carli choklad och andra verksamheter i samma fastighet.

Om en gata med endast busstrafik planeras är det viktigt att hotellgästerna kan stanna till i närheten till hotellets entré för att få parkeringsanvisningar/parkeringsstillstånd. En ny avlastningsplats måste då planeras in. Taxi måste ha möjlighet att stanna utanför hotellets entré, då flertalet gäster ha många/stora väskor. Tillgänglighet med bil och taxi är även viktigt för alla äldre och gäster med funktionsnedsättning. Ett hotell idag som idag inte har bra tillgänglighet riskeras att väljas bort.

Västra Torggatan

Idag används gatustumpen för leveranser till Clarion Collection Hotel Plaza med tvätt 3ggr veckan. Utöver det är det avlastningszon för alla hotellgäster, med ca 300 bilar i veckan som stannar och frågar om parkeringsmöjligheter. Under sommartid är det ca 3 bussar om dagen som ankommer och stannar för avlastning då det ibland är fullt på Hamngatan av egna och andras hotells bussar.

Hotel Savoy har på samma gatstump leverans av tvätt 2 ggr veckan samt matleveranser 2-3 ggr veckan. Varje lastbil står ca 20 minuter vid avlastning. Restaurang Pinchos har matleveranser samt dryckesleveranser 2-3 ggr veckan. Även hotellgästerna till Savoy stannar här för att gå in och fråga om parkeringsmöjligheter, ca 150 bilar i veckan. Sopbilen kommer och stannar här 2 ggr veckan. Utöver detta så har vi publik och turnébilare/långtradare som ska till Scala teatern samt andra ”korta” stopp. Vid föreställningskvällar på Scala med 409 platser är det många taxibilar och privatbilar som hämtar upp. Tömning av fettavskiljaren på både Plaza, Savoy sker även på denna gatstump.

Övrigt

Under högsäsong har vi över 10 övernattande bussar totalt i Karlstad city, så Karlstad är en stor turoperatörs hubb, och vi tror den bara kommer öka. Vikten av in&urlastning i anslutning till hotel- len är därför nödvändig vid samtliga hotell.

Kommentar:

Kommunen har dialog med flera av fastighetsägarna/verksamhetsutövarna som påverkas av gatornas ombyggnation och önskar ha det även i det fortsatta arbetet. Att gemensamt hitta en lösning som fungerar både för verksamhetsutö- vare och för kollektivtrafiken är nödvändigt. När fler funktioner ska samsas på samma ytor kommer kompromisser behöva göras och kanske nya lösningar hittas. Lastplatser på Hamngatan ser kommunen som möjliga att iordning- ställa, om än inte av samma utbredning som idag. Även turistbussarna avses vara kvar i motsvarande läge som idag, men platsen kan komma att behöva samnyttjas med regiontrafikens bussar för reglering, och långtidsparkering av turistbussar i detta läget kommer inte vara möjligt.

Gällande Järnväggsgatan kommer den södra delen inte kunna vara körbar för personbilar. Möjlighet finns att istället nyttja Drottninggatan där bussar angör idag. Denna del kommer öppnas för biltrafik och busshållplatserna tas bort.

Västra Torggatan bör kunna användas på samma sätt som idag.

Boende Stinsgatan 14 (sakägare)

Vikentunneln bör inte stängas förrän övergången vid stadsparken är klar.

Det finns många handikappade o många äldre i viken som inte kan gå runt för att nå matbutik, vårdcentral, apotek osv. Er tanke är tydligen att stänga tunneln ett och ett halvt år. Jag ser detta som ett stort problem.

Kommentar:

Kommunen håller med om att det är önskvärt att bygga den nya bron innan tunneln stängs av för ombyggnation. Trafikverket och kommunen har dock inte kunnat hitta lösning för att åstadkomma detta då ombyggnation av spår och tunnel behöver samordnas för att minimera tiden då spår stängs av.

Den föreslagna detaljplanen är en förutsättning för att möjliggöra bro. Tunneln breddas och rustas upp enligt gäl- lande detaljplan och är därmed oberoende av planförslaget.

Kommunen kommer tillsammans med Trafikverket se över tillfälliga lösningar för att minimera de negativa effek- terna av en avstängning av tunneln.

Boende Karlbergsgatan 7A (ej sakägare)

Ni kommer att skapa kaos i Karlstad med ett nytt resecentrum. Över 500 p-platser kommer att försvinna. Varför informerar ni inte om detta. Bara duvslaget innehåller 170 platser. 2 filer på Hamngatan kommer bara att skapa ännu mera köer. Gör ni inga konsekvensanalyser? I dag är det ingen som åker på Hamngatan om man inte behöver. Bygg en bro från Centralen till våran fina busstation i stället. Det kostar en bråkdel av vad ett nytt resecenter kommer att kosta. Så får vi lite mer pengar till utbildning vård och omsorg. Var rädd om våra skattepengar och vår fina stad, som håller på att fördärvas av byggmästare och fastighetsägare med hjälp av politiker och tjänstemän i Karlstads kommun.

Kommentar:

I Stadsdelsvisionen för Tingvallastadens beskrivs att kommunens strategi för de allmänna parkeringsplatserna i centrum ska till antalet vara den samma som idag med att flera markparkeringsplatser kommer att ersättas i p-bus i Tingvallastadens entrézon. I stadsdelsvisionens genomförandebeskrivning redovisas mer i detalj hur detta ska ske. Kommunen har under visionsarbetet informerat om detta i flera olika sammanhang och öppnat upp för dialog. Duvslagets p-platser anses ersättas i garage i nya byggnader på godsmagasintomten.

Omfattande trafikanalyser har gjorts. Att omlada genomfartstrafiken bort från centrum är en prioriterad åtgärd i kommunens Trafikeplan som syftar till att uppnå ett attraktivt centrum och ett långsiktigt hållbart transportsystem. Genomförda analyser visar att önskvärd effekt är fullt möjlig att åstadkomma med de föreslagna åtgärderna på Hamngatan, Vikenförbindelsen och med den planerade Södra förbindelsen.

Att länsbussarna ska vara kvar i nuvarande busstation är inget alternativ då huvudsyftet med resecentrumet är att samla samtliga kollektivtrafikslag på en plats i syfte att underlätta byten mellan dessa.

Boende Muraregatan 18 (ej sakägare)

Jag har tagit del av förslaget via Karlstadsrummet samt i dagens VF. Förslaget ser spännande ut och jag är i det stora hela positiv.

En sak bekymrar mig dock; läste att genomfartstrafiken på Hamngatan till stor del måste ledas om. Man hoppas att de flesta som kommer från Packhusgatan och ska vidare ut på E18 istället ska välja Sjömansgatan och genom Viken. Trafiken på Sjömansgatan- Jungmansgatan är idag vissa tider mycket intensiv, speciellt mellan ca 16 - 17. Ofta är köerna mycket långa. Vi bor på Kvarnberget. Vill vi ut på E18 undviker vi dessa tider, då vi måste göra en vänstersväng över korsningen från Kvarnbergsgatan. Om vi ibland verkligen måste ut vid den här tiden, får vi oftast köra in på Kvarnbergsgatan och sedan via Höksgatan och sjukhusrondellen komma runt till trafikljusen vid Klaraborg, från andra hållet.

Om trafiken på Hamngatan till viss del ska ledas hit, kommer köerna att bli ohanterliga. Inom några år kommer det ju också att byggas många bostäder på gamla flygfältet. Det innebär att trafiken på Sjömansgatan vidare på Höksgatan ökar ännu mer.

Kommentar:

Parallellt med Resecentrumprojektet pågår ett gatuumbyggnadsprojekt (Vikenförbindelsen) där syftet är att avlasta Hamngatan genom att öka kapaciteten i korsningspunkterna längs sträckan Tullbusgatan, Sjömansgatan och Jungmansgatan. Flera av korsningspunkterna, bl.a Jungmansgatans korsning med Kvarnbergsgatan, kommer att göras om till cirkulationsplatser vilket kommer att förbättra flödet och även underlätta för fordon på anslutande gator (t.ex Kvarnbergsgatan) att ta sig ut på Jungmansgatan. Då gatorna är stadsgator som kantas av bostäder, parker och platser där människor rör sig och vistas kommer gatorna utformas därefter varför kapaciteten enbart kommer

att förbättras till en nivå som bedömts rimlig, vilket motsvarar omfördelning av dagens trafik och en måttlig ökning (ca 10%). Den planerade Södra förbindelsen är viktig för att inte belasta gatunätet i centrala Karlstad mer. Likaså kommer planerade åtgärder på Karl IX:s gata förbättra flödet.

Privatperson 1 (ej sakägare)

Detaljplanen ser lovande ut och möjliggör en enorm förbättring för såväl resande som stadsutveckling. Väldigt bra att man önskar knyta ihop de norra och södra delarna om järnvägen. Karlstad centrum behöver expandera och söderut har bra potential. Hade dock gärna sett en liten park som järnvägsområdet en gång hade. Det hade gett ett lyft för hela området. Ett grönområde bidrar till mer trivsel och hade säkert attraherat fler människor till att vistas omkring resecentrum. Arkitekturen har en bra grund men kan ifrågasättas. Måste alla de tre nya husen vid Hamngatan se likadana ut? Var är spänningen? Bebyggelsen på den södra sidan kan med fördel vara något högre och gärna något som sticker ut som en platsmarkör. Området ska ju synas. Jag saknar en "wowkänsla". Rimligt vore åtminstone tre byggnader på runt 10-14 våningar. Varför utnyttjas inte heller hela området och då framför allt västerut? Känns som att Karlstad borde klara bättre speciellt med tanke på hur lång tid det hela har tagit. Väldigt positivt att den nya bron inte enbart går rakt över utan även viker av mot den nya bebyggelsen. Det ger ytterligare en dimension. Skulle även vilja se ytterligare en entré till stadsträdgården som på ett naturligt sätt förlänger Västra Torggatan och skapar nya siktlinjer. Satsa direkt på att göra Trädgårdsgatan mer stadsmässig. Kan bli ett viktigt stråk med tanke på allt nytt som sker med Bryggudden, Kanikenäset samt Tullholmsviken.

Kommentar:

Kommunen håller med om att grönska är önskvärt i resecentrum. Med den kompakta lösningen som valts har inte en traditionell park rymts utan istället har grönska fått arbetats in i gestaltningen på andra sätt. T.ex genom att bron (Trädgårdslänken) föreslås utformas med stora planteringszoner som syftar till att upplevas som en "förlängning" av Stadsträdgården. Även i gatu- och torgmiljöer är planteringszoner / regnbäddar möjliga att få till. Även ett stort antal träd föreslås nyplanteras i gatumiljön och till viss del ersätta befintliga träd med dåliga förutsättning att överleva.

Den redovisade utformningen av de föreslagna nya byggnaderna är inte den slutgiltiga utformningen. Byggnaderna kommer att arbetas vidare med inför byggskedet. Gällande höjder mot Hamngatan är Stadsbyggnadsförvaltningens ställningstagande att av kulturmiljöskäl bör bebyggelsen hållas låg. Inom Godsmagasinet är det däremot möjligt att gå upp i höjd.

En ny entré i Stadsträdgårdens sydöstra del kommer troligen anläggas i samband med den planerade ombyggnationen av Sjömansgatan (ca 2021).

Boende Mossgatan 253 (ej sakägare)

Baslinjekartan som funnits i busstidtabellen de senaste åren, är inspirerade av tunnelbanekartan i Sthlm. Snabbusslinjen som infördes den 9 dec 2018 är inspirerad av Sthlms tunnelbanenät och Göteborgs spårvagnslinjer. När nu ett nytt resecentrum ska byggas, så tycker jag att Ni ska inspireras av Sthlm ännu en gång.

I Sthlm finns Klarabergsgatan/Klarabergsviadukten. Söder om gatan ligger Centralstationen. Norr om gatan ligger Bussterminalen. Kommer man från Karlstad till Sthlm med buss, så stannar den vid Bussterminalen och släpper av passagerarna i marknivå. Ska man åka hem till K-d igen med buss, får man åka upp en våning i själva byggnaden i Bussterminalen och stiga på bussen där. Det är bussvägar inne i huset!

Ska man vidare i Sthlm med tunnelbana får man gå över gatan, promenera in i Centralstationen och söka upp sin T-banelinje eller snabbtågslinje. Sthlms lokaltrafiks busshållplatser finns på gatorna runt om Centralstationen.

Kommer man med tunnelbana till T-centralen i Centralstationen, och ska till K-d med buss, ja, då får man åka upp till gatunivå, gå över gatan och sedan gå in på bussterminalen på norra sidan och åka upp till andra våningen. Det är absolut inget problem. Det finns rulltrappa och hiss.

Precis så skulle vi också kunna ha det i K-d- Behåll busstationen där den är nu. Bygg en bussterminal på höjden på nuvarande plats om det behövs. Det är redan jättebra förbindelser med stadsbussar, länsbusbussar m m på Drottninggatan, och så slipper vi kaoset på Hamngatan.

Busstationen i K-d har ett jättebra läge! Var rädd om det! Och många ska inte vidare med tåg, som någon så riktigt påpekade på infomötet 3 dec 2018.

Vi slipper det blivande kaoset med enflig väg åt båda hållen. Och med massor av bussar, både lokaltrafiken och länstrafiken mm, som ska trängas där! Gör en väl fungerande övergång på Hamngatan, mellan Busstation och Centralstation. På sikt kan man göra en tunnel under Hamngatan. Eller är det så att det redan är planerat ett affärskomplex eller ett nytt bostadshus på nuvarande busstationstomten? Är det det som är tanken?

Kommentar:

Tanken är att busstationstomten ska utvecklas till två stads kvarter med flera olika funktioner, som t.ex. bostäder och kontor. Dagens busstationlösning är för skrymmande för det centrala läget och kopplingen till andra kollektivtrafikslag är inte tillräckligt bra, särskilt inte efter att stadsbussens linjenät förändrats. Att lokalisera regionbussen och stadsbussen i direkt anslutning till Karlstad C har stora vinster och är ett viktigt steg i att kunna möta framtidens transportbehov.

Boende Milléngsgatan 2 (ej sakägare)

Efter besök i bibliotekshuset och sett er utmärka ritningar, datamodellering och samtal med närvarande personal. Så.....

Tågen öppnar dörrar ungefär högst fem minuter före avgång. Taxi och bussresenärer till morgontåget kommer ofta tio till trettio minuter före avgång och stationshuset är stängt. Således får resenärer gå och stå utomhus i regn, blåst, snöglopp, snöstorm, kyla, iskyla och kombinationer av dessa. Det synes saknas tak över perronger, gångstråk, hisschakt liksom vindskydd och räcken (de behövs till exemplet för handikappade, de med gångbesvär, vid halka, många samtidigt gående och trängsel)

Gör gärna även en simulering i full vinterskrud. En rollator eller rullstol eller kryck/käppanvändare i 15 cm snö eller frusen blötsnö.

På sådana frågor fick jag inget svar från den trevliga informatören.
(Var ensam besökare i denna del av lokalen)

Kommentar:

På perrongen kommer tak och väderskydd att finnas. Dessa utformas i enlighet med Trafikverkets standard för den stationsklass som Karlstad C ingår i.

I övrigt i reserummet kommer olika typer av åtgärder göras för att öka komforten för resenären. Stora delar av

reserummet kommer att vara beroende av markvärme för att undvika halka och snö som försvårar framkomligheten. I ramper och trappor i offentliga miljöer ställs krav i Boverkets byggregler på t.ex. räcken/ledstänger. Vid busshållplatserna kommer väderskydd finnas. De kommersiella lokaler som planen möjliggör kan också bidra till en högre service- och komfortnivå.

Efter samrådet har förslaget kompletterats med en länk mellan befintligt Stationsbus och en ny stationsbyggnad i väster. Detta möjliggör även för en entré till de båda byggnaderna från Vikentunneln, vilket bör öka komforten för resenären som då kan röra sig torrskodd från perrongen in till stationsbyggnaderna.

Privatperson 2 (ej sakägare)

Fina bilder!

<https://karlstad.se/karlstadvaxer/projekt/tag-i-tid/resecentrum/>

Men det saknas en sak som är ett inslag i stadsbilden. Tvåhjuliga fordon! Allt från motorcyklar till mopeder cirkulerar i Karlstad Centrum året runt.

Jag hoppas innerligt att det finns med i planeringen. Det börjar komma många eldrivna, miljövänliga tvåhjuliga fordon också, vilket jag hoppas att kommunen anser vara välkomna.

Se exempel på den nystartade affären i Karlstad för just el-mopeder.

<https://boschbikestore.se/>

Ett drömscenario:

En fin MC-parkering (ca 7 X 2 meter i yta) där man kan ställa sitt fordon vid stationen för att underlätta pendling eller besök i vår vackra stadskärna.

Ett marddrömscenario:

Ingen parkering. Gästande motorcyklister har ingenstans att ställa sina fordon utan de är hänvisade till bilparkering. Då kommer en mc att ta upp en bil-ruta. Det är inte optimalt på något sätt. Så har det blivit i Stockholms Kommun när de gjorde så. Läs gärna mer här och ta lärdom:

<https://www.svmc.se/Distrikt/Stockholm/Nyheter/Parkera-ratt-och-riskera-P-skador-i-Stockholm/>

Mer frågor? Tips? Idéer?

Här gärna av er?

Kommentar:

Förslaget om MC-parkering vidarebefordras till projektledaren inför kommande projektering.

Boende Smedjegatan 1 (ej sakägare)

Bygg gångbron över järnvägen minst lika bred som vägen tillsammans med trottoarerna den ansluter till på stadssidan, och placera gångbron helt i linje med dessa så att gångbron även känns välkomnande när man kommer gående från staden.

Man skulle även kunna bygga en av dom nya byggnaderna i form av ett stort liggande "K", för att ge byggnaden en unik utformning samt en naturlig anknytning till staden. Det finns redan en liten antydning till en sådan utformning i åtminstone en av byggnaderna jag såg på bild.

Kommentar:

Bron föreslås utformas med generösa mått, dock inte full gatubredd. Bron är förskjuten från Västra Torggatan för att bevara siktlinjen.

Byggnadernas form på godsmagasintomten har fått sin form med anledning av att byggrätten behöver brytas ner i flera kvarter och byggnadskroppar för att inte upplevas allt för massiv och dominerande. Hög- och lågdelar har anpassats bland annat efter intilliggande kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

Boende strandvägen 1B (ej sakägare)

Två synpunkter på förslaget till detaljplan för Resecentrum

1. När järnvägen drogs fram genom Karlstad kom den att skära av södra delen av V Torggatan som gick genom Stadsträdgården från den nuvarande delen av gatan. Jag noterar att förslaget till detaljplan innehåller en gångbro (GC-bro?) mitt för V Torggatan, över spårområdet till Trädgårdsgatan. Det är bra!

Men jag skulle önska att denna återknytning av V Torggatan med ”allen” i Stadsträdgården gjordes tydligare. Bredare, rakare och också gick över Hamngatan. Nu kan man förstås inte blockera infarten till P-huset eller entren till hotellet i V Torggatans södra ände men om man förlägger trappan/rampen norr därom?

2. För mig känns det som ett naturligare trafikflöde om den planerade gatan utmed spårområdet mynnar på Vikengatan mitt för Båtsmansgatan.

Bifogar plankarta med mina synpunkter inritade

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer det olämpligt att leda bron över Hamngatan, både ur ett stadsbildningsperspektiv och ur ett målpunktsperspektiv. Det är positivt för stadslivet och för tryggheten i stan att människor vistas i gaturummet, inte trafikseparerat ovan gatan.

Trädgårdsgatans utfart skulle innebära att befintlig byggnad skulle behöva rivas, vilket inte bedöms motiverat i detta läge.

Boende Kyrkebolsgatan 6 (ej sakägare)

Översiktliga synpunkter: Många delar är visionella och klart spännande i sin utformning. Jag har begränsat mina synpunkter till det somt berör dagliga persontransporter med syfte att underlätta för pendlartrafiken vilken är betydande in till arbetsställen i centrala staden men även ytterområdena och stimulera till kollektivt resande

Dagens busscentral: Behåll busscentralen som är modern och trafiksäker med sin konstruktion som ”säckstation” där resenärerna väntar inomhus på både region- och fjärrbussar och som har biljett- och annan service för väntande. Utveckla kopplingen med stadsbussarna på Drottninggatan och ordna ett separat och säkert övergångsställe till hållplatser på norra sidan. Bygg modern cykelförvaring i direkt anslutning. (Se bit.bilder som illustration). Anslutning för laddning av el-cyklar bör finnas. Modern digitalteknik bör användas -mobilapp-för tillträde/ läsning/betalning etc.

Nytt: Bygg inglasad bro som portal över Hamngatan och som ”inbjuder” till Karlstad centrum och

resecentrum. Placering prel. enligt bif. kartsnitt. Denna kopplar direkt till "Perrong Väst". Beroende av vad som händer med "spår 21" så påverkar detta den fria höjden -antingen över kontakt-ledningen (min 5,5 m) eller brohöjd 4,5 m. Utrustas med hiss, rulltrappor och vanliga trappor och utforma väderskydd på "perrong Väst" i stil med bef. perrongtak Bygg rullband på platsen som alternativt förflyttningssätt till vanligt gående eller cykel. (bif. ideskisser). Ordna cykelbana fram till Vikentunneln och vidare till Ljöfbergsviadukten.

Övrigt: Väderskydda tillkommande perronger i liknande stil och komplettera föreslagna hissar och trappor med rulltrappor. Bibehåll förslaget om hållplatslägen för stadstrafiken I första hand på Järnväggsgatan och utveckla ett bra system för gående+cykeltrafik I gatans mynning för övergång till stationsområdet. Bygg cykelförvaring på strategiska ställen både norr och söder järnvägen. Det senare särskilt viktigt när Trädgårdslänken byggs.

Bibehåll Hamngatan med nuv. utformning med 2 filer och medge även biltrafik i normal volym.

Kommentar:

Att länsbussarna ska vara kvar i nuvarande busstation är med nuvarande uppdrag inget alternativ då huvudsyftet med resecentrumet är att samla samtliga kollektivtrafikslag på en plats i syfte att underlätta byten mellan dessa.

Att bibehålla fyra filer på Hamngatan skulle strida mot kommunens Trafikplan och motverka de långsiktiga målen för ett hållbart stadsbyggande. Kommunens mål är bl a att minska genomfartstrafiken genom centrum och att minska Hamngatans barriärverkan.

Privatperson 3 (ej sakägare)

En fundering är ju varför man inte bygger vidare för ALLA bussar vid busstationen och gör ett riktigt center där. Riv den gamla tegelbyggnaden (yrkesskolan) och ev flytta gula villan där RIA håller till. (vet ej kanske den är k-märkt) annars kan den ju flyttas till stadsparken eller till gamla stadshuset istället för glashuset som var på gång. Då blir det väldigt gott om plats för busstransporterna och det blir inte alltför långt ifrån centralstationen. Därifrån kan man göra en lång rullbana (rulltrappa) på södra sidan av Hamngatan, på eller under jord till centralstationen. Då kan Hamngatan förbli som den är. Det är väl bra om trafiken flyter istället för att den står still i onödiga köer.

Kommentar:

Att länsbussarna ska vara kvar i nuvarande busstation är med nuvarande uppdrag inget alternativ då huvudsyftet med resecentrumet är att samla samtliga kollektivtrafikslag på en plats i syfte att underlätta byten mellan dessa.

Att bibehålla fyra filer på Hamngatan skulle strida mot kommunens Trafikplan och motverka de långsiktiga målen för ett hållbart stadsbyggande. Kommunens mål är bl a att minska genomfartstrafiken genom centrum och att minska Hamngatans barriärverkan.

Privatperson 4 (ej sakägare)

Kollade filmen på ombyggnationen kring järnvägsstationen, Viken och Hamngatan. Upplevde filmen som obegriplig främst beroende på ljusinfallet i animationerna. I samtliga kommer solljuset från norr! Märkligt!

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkten.

Samrådsredogörelsen är sammanställt av:
Anna Pettersson
stadsbyggnadsarkitekt



KARLSTADS KOMMUN

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