

SAMRÅDSREDOGÖRELSE PLANPROGRAM TULLHOLMEN

Inledning

Förslag till planprogram för Tullholmen har upprättats den 27 september 2017. Denna samrådsredogörelse innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under programsamrådet samt stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer och förslag till förändringar av programmet med anledning av synpunkterna. Efter att planprogrammet har godkänts kommer detaljplaner att upprättas för olika delar inom programområdet.

Syfte med planprogrammet är att i ett tidigt skede ange utgångspunkter och principer för kommande detaljplan för området. Ett planprogram är det första steget i en detaljplaneprocess och är en del i en eller flera detaljplaneprocesser. I detta fall är det troligt att planprogrammet kommer att resultera i ett antal olika detaljplaner.



Hur samrådet har bedrivits

Programsamråd enligt PBL 5:10-11 ägde rum 4 oktober till 3 november 2017. Planen har skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt till ägare till fastigheter och byggnader inom och gränsande till planområdet, och till organisationer verksamma inom området. Planen har dessutom funnits tillgänglig för allmänheten hos stadsbyggnadsförvaltningen, i Bibliotekshuset och på kommunens hemsida. Annons om samrådet var införd i VF och NWT den 4 oktober 2017.

Ett samrådsmöte hölls den 19 oktober 2017. Anteckningar från mötet bifogas samrådsredogörelsen (bilaga 1).

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör främst trafiksituationen på Packhusgatan och Sjömansgatan, markförorening, trafikbuller, luftkvalité, MKN vatten, Natura 2000, elsäkerhet och behovsbedömning. Flytt av anläggning – mottagningsstation med sina konsekvenser har också lyfts av verksamhetsutövare. Även frågor om gestaltning av Packhusgatan och Sjömansgatan har berörts i vissa yttranden. Synpunkter/noteringar om bl.a. förskolan, spontanidrott, närlekplatser, dagvatten, och kulturmiljö har också lämnats.

Stadsbyggnadsförvaltningen lyfter fram att vid utformningen av området måste hänsyn tas till bullerproblematiken, luftkvalitén, markföroreningar och strålning från mottagningsstation -ställverket. Stor vikt måste även läggas på gestaltningen av både Packhusgatan och Sjömansgatan.

Ändringar i planförslaget efter samrådet

- Kompletterande text om grönstrukturplan – rubriken Grönstrukturplan.
- Komplettering och revidering om gestaltning av Sjömansgatan – rubriken Trafik och gatustruktur.
- Komplettering av konsekvenser för trafik - Trafikkonsekvenser
- Kompletterande text om parkering samt bilpool – rubriken Parkering.
- Kompletterande text om lek och spontanidrott – rubriken Lek, spontanidrott och grönområde.
- Kompletterande text om beskrivning av passage och övergångsställe – rubriken Övergångsställe.
- Förtydligande text om beskrivning av bef. byggnad och beteckning J1 inom delområde 3 - rubriken Förutsättning, mark och bebyggelse.
- Kompletterande och förtydligande text om hållbar dagvattenhantering – rubriken Tekniska system.

Kvarstående synpunkter från programskedet

Kvarstående synpunkter från programskedet handlar främst om trafik, elsäkerhet, stadsbild och höjd/skala på byggnader och ytor för spontanidrott samt flytt av ställverket.

Kommentar:

Kvarstående synpunkter förs vidare till respektive detaljplan inom programområdet.

Ställningstagande

Efter gjorda förändringar bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att programmet är färdigt för godkännande i Stadsbyggnadsnämnden.

Inkomna yttranden

Totalt 20 yttranden har inkommit. Yttranden har kommit in från Länsstyrelsen, Trafikverket, Luftfartsverket, Teknik- och fastighetsnämnden, Barn- och ungdomsförvaltningen, Kultur- och fritidsnämndens arbetsutskott, Miljönämnden, Karlstads Elnät- och Stadsnät AB, Karlstads Energi AB, Skanova AB, Värmlandstrafik, Värmlands Museum, två fastighetsägare, fyra privatpersoner samt ett anonymt yttrande. Yttrandena återges i sammanfattning nedan. Kommentarer och förslag till förändringar redovisas med *kursiv stil*.

Yttranden av upplysningskaraktär och utan erinran

Kultur- och fritidsförvaltningen, Karlstads energi AB, Skanova AB, Mariebergsskogen AB Värmlandstrafik och Luftfartsverket har meddelat att de inte har något att erinra mot förslaget.

Yttranden från statliga remissinstanser

Länsstyrelsen

Tidigare ställningstagande

I kommunens översiktsplan är området utpekade som ett utbyggnadsområde för stadsutveckling. Länsstyrelsen har i granskningsyttrande till översiktsplanen uppmärksammat kommunen på kravet att byggnadsverk inte ska bli olämpliga med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Det pekas även på de planeringsnivåer som ska tillämpas vad gäller översvämningsrisk för samhällsviktiga verksamheter.

Kvarteren Kanoten och Fören angränsar till planområdet. I detaljplaner för båda dessa områden har frågor kring översvämning lyfts. Bullerstörning har också varit en fråga i båda planerna.

I detaljplanen för Kv. Kanoten har Länsstyrelsen uppmärksammat kommunen på att åtgärder eller verksamheter, som t.ex. muddring- och utfyllnadsarbete som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura2000-område kräver ett särskilt tillstånd. Trafiksituationen i området, som även har kopplingar till luftkvalitet och bullerstörningar, har också lyfts.

Sammanfattning

Länsstyrelsen välkomnar programförslaget och anser att det utgör ett gott underlag för kommande detaljplanering och den framtida bebyggelsens omfattning och utformning. Länsstyrelsen bedömer att frågor kring trafik, bullerstörningar och luftkvalité behöver utredas vidare och sättas in i ett större sammanhang. Frågor kring översvämning, elsäkerhet, geoteknik, kulturmiljö och tillgång till grönområden kräver också ytterligare analys. Miljö kvalitetsnormer behöver också redovisas tydligare. Tillståndsprövningar för vattenverksamheter, Natura 2000 och biotopskydd kan bli aktuella.

Behov av ytterligare utredningar

Trafik och hållbart resanden

Programområdet ligger i direkt anslutning till Packhusgatan och Sjömansgatan som utgör en viktig länk mellan E18, stadens södra delar och Hammarö kommun. Trafikmängden på Packhusgatan uppskattas idag till ca 8500 fordon per årsmedeldygn (f/d) och på Sjömansgatan 10 000 f/d.

Gatorna har redan idag utmaningar vad gäller framkomlighet och störningar, som lyfts i planprogrammet med som också uppmärksammades i samband med kringliggande projekt och planer. Kommunen uppskattar att det nya området kan alstra ytterligare 3500 f/d i det lokala trafiksystemet.

Länsstyrelsen välkomnar därför att kommunen kommer att studera utformning av korsningar/cirkulationsplatser och framkomlighet mer i detalj och för olika trafikslag. Länsstyrelsen ser också ett tydligt behov av att inför kommande detaljplaner ta fram en fördjupad analys som visar förslagets konsekvenser på det befintliga vägnätet, i synnerhet väg 236. Samtidigt är det viktigt att också redovisa hur övriga planerade och större infrastrukturåtgärder t.ex. Södra förbindelsen, utbyggnad av Karlstad C och utveckling av kollektivtrafiknätet kommer att påverka trafiksituationen på det lokala gatunätet. Kommunens egna trafikmodeller och Trafikverkets åtgärdsvalsstudier för Hammaröleden är två bra utgångspunkter för den fortsatta analysen.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att exploatering av programområdet i sig

inte föranleder stora förändringar i trafikmönstret, utan det som kan leda till förändring i trafikmönstret är pågående stadsutveckling inom Tingvallastaden och utbyggnad av Karlstads C- resacentrum. Karlstad kommunen har redan och i samband med Karlstads C och stadsutveckling inom Tingvallastaden låtit två trafik konsulter se över lösningar och åtgärder för trafikproblematiken som kan dyka upp pga. ovan nämnda planer. När förslagna trafiklösningar är framtagna, planeras en körning av trafiksimulering med syfte att bibehålla rimlig kapacitet och god trafiksäkerhet på bl.a. Tullhusgatan, Sjömansgatan osv.

Mer detaljerade utredningar kring bullerstörningar och luftkvalité kommer att behövas för att kunna bedöma om riktvärden klaras eller inte. Analysen ska baseras på områdets specifika förutsättningar och de mer detaljerade förslag som läggs fram i kommande detaljplaner.

Kommentar

Stadsbyggnadsförvaltningen delar Länsstyrelsens uppfattning angående buller och luftsituationen. Bullerfrågor och luftföroreningar kommer att studeras mer ingående i kommande detaljplanearbete och föras vidare till respektive detaljplan inom programområdet.

Kommunens planer för en förtätad bebyggelsestruktur stämmer i övrigt väl med nationella ambitioner för att skapa klimatsmarta stadsstrukturer och minska transportsystemets påverkan på klimatet genom att skapa goda förutsättningar för gång och cykel samt kollektivtrafikresor.

Grönområden

Som nämns i programmet är tillgång till grönområden en viktig stadsbyggnadsprincip för Karlstads bebyggelseutveckling. Alla invånare i Karlstads kommun ska ha tillgång till ett mindre grönområde inom 100 meters avstånd, större grönområde inom 300 meters avstånd och ett närströvsområde inom 30 minuters promenadavstånd.

Länsstyrelsen bedömer att det finns goda förutsättningar i Tullholmen att uppnå dessa mål men analysen kring tillgång till och behovet av grönområden av olika slag och funktion skulle kunna utvecklas inför kommande planering. Kommunens grönstrukturplan som nyligen har tagits fram är en mycket bra utgångspunkt för en sådan analys.

Kommentar:

Kommunen instämmer med yttrandet. Inför godkännandet av planprogrammet har tillägg gjorts gällande grönstrukturplan. Utgångspunkterna från grönstrukturplan ska beaktas i det fortsatta detaljplanarbetet.

Elsäkerhet

Programmet lyfter fram en prövning av olika lokaliseringalternativ för Karlstads mottagningsstation - Ställverket. Ett alternativ är en avskärmning av mottagningsstationen genom att bygga in anläggningen tex. i bottenplanet på en byggnad som på sätt minimera strålningar. Ett annat alternativ är att flytta anläggningen från området och hitta ett nytt lämpligt läge. En konsekvensanalys för val av olika lokaliseringalternativ ska tas fram i det fortsatta planarbetet.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att utöver strålning alstrar elanläggningar ljud som kan ge upphov till bullerstörning. Även övriga skyddsfrågor,

såsom driftsäkerhet och olovligt intrång, behöver tas med i kommunens kommande analys.

Kommentar:

I samband med kommande detaljplanering kommer utformning och placering av ny bebyggelse liksom beskrivning och förhållningssätt till elanläggningen med hänsyn till bl.a. elsäkerhet och mm. att särskild behandlas.

MNK Vatten

Miljö kvalitetsnormer för ytvattenförekomsten Mariebergsviken och Vänern-Hammarösjön behöver redovisas tydligt i kommande handlingar. Uppgifter kan hämtas från VISS (Vatten Informationssystem Sverige)
<https://viss.lansstyrelsen.se/>

Det är viktigt att MKN vatten för respektive vattenförekomst beskrivs i handlingarna så att det förstås om åtgärderna kan komma att leda till att MKN för vatten överskrids eller ej. I konsekvenser anges att MKN vatten preliminärt inte antas överskridas eller påverkas, utan snarare att det skulle kunna bli bättre. Detta ställningstagande behöver förklaras och tydligare motiveras i det kommande planarbetet. Det är här viktigt att förklara hur t.ex. det morfologiska tillståndet som idag är otillfredsställande inte kommer att ytterligare försämrats i och med planprogrammets genomförande.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen är medveten om morfologiska tillståndet inte är tillfredsställande, vilket också framgår av planprogrammet. Med tanke på miljön längs strandkanten är viktig för morfologiska tillståndet och programmet tar inte en strandkant i anspråk bör påverkan inte vara märkbart. Detta kommer i fortsättning att beaktas i samband med detaljplanering. Det kan även konstatareas att förslaget eventuell kan ta en mycket mindre del av strandkanten inspark för en torgyta med bassäng i sydvästra del längs Tullholmsviken. Kommunen menar att ianspråktagande av mindre del av strandkant längs en industritomt inte bör föranleda till en försämring av morfologiska statusen. I övrigt kommer MKN vatten förtydligas i den kommande detaljplanen.

Geoteknik

Tullholmen är till viss del ett utfyllnadsområde och kommunen bedömer i planprogrammet att ett antal geotekniska förstärkningsåtgärder erfordras. Kommunen är också tydlig med att geotekniska förhållanden och stabilitet mot vattenområden med ev. restriktioner och åtgärder ska beaktas och utredas i varje enskilt detaljplanearbete. Eventuella krav på uppfyllnad av marken, t ex i samband med översvämningssåtgärder, kommer att kräva särskild hänsyn till geoteknik och stabilitet i området.

Kommentar:

Det är en av utgångspunkterna i det fortsatta detaljplanearbetet.

Översvämningssåtgärder

Som kommunen uppmärksammar har SMHI tagit fram nya beräkningar av Vänerns vattennivåer, tappningar, vattentemperatur och is. Beräkningarna innebär också att nya planeringsnivåer ska tillämpas i Länsstyrelsens vägledning Stigande Vatten.

Det behöver också nämnas att Boverket har fått i uppdrag att utveckla sin tillsynsvägledning avseende risken för översvämning. Syftet med uppdraget är att skapa förutsättningar för att ny bebyggelse blir långsiktigt hållbar och att länsstyrelsernas tillsyn är samordnad och förutsägbar.

Tillsynsvägledningen ska bl.a. klargöra vilka underlag som behövs för länsstyrelsernas prövning och hur bebyggelse bör vara utformad för att anses lämplig i förhållande till risken för översvämning bl.a. i fråga om vilken återkomsttid som olika slag av bebyggelse bör tåla. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 28 februari 2018. Nya principer kring markanvändning och lokalisering av olika funktioner kommer förmodligen behöva tillämpas i samband med att den nya vägledningen släpps.

Kommentar:

Utgångspunkten i planprogrammet i det skedet är att det aktuella området ska klara översvämningsnivå för Vätern vid 200-årshändelse. Översvämningsfråga kommer i fortsättningen att beaktas i det fortsatta detaljplanarbetet.

Kulturmiljön

I Planprogrammet framgår att vissa av de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna kan bevaras medan andra föreslås rivas, men det är otydligt hur stora delar som föreslås rivas. Bagerihuset föreslås bli ”skyddsobjekt” men vad som menas med detta är inte helt klart. Inför det fortsatta planarbetet behöver kommunens intentioner med den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen i området utvecklas och förtydligas.

Kommentar

Inom ramen för kommande detaljplaner kommer en PM för kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer för respektive delområde tas fram. Det som framgår i programmet handlar om en bedömning med utgångspunkt från kommunens kulturmiljöprogram.

Luft

Länsstyrelsen ser det som positivt att Karlstad kommun redan har gjort översiktliga spridningsberäkningar för området. Gaturummets utformning har stor betydelse för hur luftföroreningar sprids och ansamlas. Detta innebär att när hushöjder med mera har preciserats kommer kommunen att behöva göra nya spridningsberäkningar för den aktuella detaljplanen.

Kommentar:

I samband med kommande detaljplanering kommer utformning och placering av ny bebyggelse liksom beskrivning och förhållningssätt till både Packhusgatan och Sjömansgatan med hänsyn till luftkvalitén att särskild behandlas. Frågan förs vidare till respektive detaljplan inom programområdet

Planprogrammet konstaterar att det kommer att behövas en ny förskola. Med tanke på de värden som beräknats för PM10 bör förskolan inte anläggas i anslutning till Packhusgatan. Det kommer också att krävas kontinuerliga mätningar av PM10 på Packhusgatan. Då sådan utrustning kräver el och är relativt skrymmande bör placering av sådan utrustning preciseras i kommande detaljplan.

Kommentar:

Synpunkten beaktas i det fortsatta detaljplanarbetet.

Buller

Området är idag utsatt för trafikbuller och ett antal utredningar har redan tagits fram. Ytterligare utredningar kan behövas i samband med kommande detaljplanering för att avgöra hur byggnaderna ska placeras och vilka planbestämmelser i övrigt som krävs för att avsedda markanvändningar ska bli lämpliga. Det finns flera olika typer av planbestämmelser som kommunen kan använda sig av och kombinera på olika sätt för att klara nivåerna i förordningen.

Kommentar:

I samband med detaljplanearbete kommer trafikbullerfråga och tänkbara åtgärder som exempel placering/utformning av bebyggelsen prövas. Vid avvägning mellan olika intressen och för att möjliggöra förtätning som stadsbyggnadsprinciper – en hållbar lösning – kan det krävas att avsteg från huvudregeln behöver tillämpas. Bullerförordning (SFS 2017-359) med eventuella avsteg kommer att vara vägledande för planerad bebyggelse inom området.

Tillstånd enligt annan lagstiftning

Vattenverksamheter

Översvämningståtgärder och andra anläggningsåtgärder i vattenområde utgör vattenverksamhet och kan kräva tillstånd eller anmälan enligt vad som föreskrivs i 11 kap. miljöbalken.

Kommentar:

Frågan beaktas i det fortsatta detaljplanarbetet.

Natura 2000-området Klarälvsdeltat

Kommunens inställning är att programområdet inte berörs av Natura 2000-område då närmaste gräns för detta ligger på ett avstånd av ca 400 meter från programområdet. Länsstyrelsen vill tydliggöra att bestämmelserna om Natura 2000-områden reglerar åtgärder och verksamheter som på ett betydande sätt kan påverka miljön inom ett sådant område. Det innebär att även åtgärder och verksamhet utanför Natura 2000-området kan komma att aktualisera en tillståndsprövning.

Verksamheter inom vattenområdet så som översvämningståtgärder, muddring och andra anläggningsåtgärder, samt exploatering av våtmarksområden är verksamheter som, enskilt eller tillsammans, på ett betydande sätt kan påverka miljön i Natura 2000-området Klarälvsdeltat (SE 0610190) och därmed kräver tillstånd enligt 7 kap 28 § miljöbalken. Om några åtgärder kommer att vidtas inom vattenområdet framgår inte av planprogrammet.

I planer och projekt, som kan ha betydelse för de utpekade områdena och deras bevarandestatus, ska konsekvenser för målsättningen vad gäller bevarandet bedömas. Det underlag som ska tas fram ska göras på ett sådant sätt att påverkan på ingående naturtyper och typiska arters gynnsamma bevarandestatus framgår tydligt. Ett sådant underlag saknas i det föreliggande planprogrammet.

För att kunna ta ställning till frågan om tillstånd enligt Natura 2000-bestämmelserna krävs behöver kommunen utreda och förtydliga planprogrammets eventuella påverkan på Natura 2000-området. Länsstyrelsen har i samband med övriga detaljplaner, samt i olika skeden i tillståndprocessen gällande anläggning av kaj och småbåtshamn inom Tullholmsviken, lyft frågan om Natura 2000 och påtalat vikten av att förslagna åtgärder måste bedömas utifrån en samlad bild över alla planerade och pågående verksamheter. Runt Tullholmsviken är en betydande del av vikens naturliga strand- och vattenområden redan idag ianspråktagna.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömer preliminärt att Natura 2000-området inte kommer att påverkas av exploateringen. Följande resonemang ligger till grund för bedömningen.

Programmet förutsätter att strandkanten i stor sträckning ska bevaras som naturmark. Växligheten längs strandkanten som ev. berörs av exploateringen består framför allt av gräsmatta och delvis vass samt det är ett litet begränsat område som ligger på ett avstånd av ca 500 meter från Natura 2000 norra gräns. Eftersom det inom det aktuella området inte finns några betade strandängar, lövskog och inte heller hällmarkstallskog bedöms att strandområdet inte innehåller någon häckningsplats för ingående häckande arter som är utpekade i Natura 2000, dvs. att bevarandestatus inte kommer att förändras.

Eventuella muddrings- och utfyllnadsarbeten under byggskedet för bassängen kan medföra grumling av vattnet i och nedströms Tullholmsviken. Viss grumling inom området kan bedömas vara acceptabel ”enligt de föreslagna föreskrifterna för det planerade naturreservatet tillåts viss muddring i syfte att möjliggöra båttrafik samt för att minska risken för översvämningar”. Konsekvenserna av muddring och andra grumlande arbeten kan begränsas genom att de koncentreras i tid till ett samlat tillfälle. En i tid begränsad grumling gör det möjligt för växter och djur att lättare och snabbare återetablera sig. Det är ofta bättre med en ”stor” muddring eller annan grumlande verksamhet vid ett tillfälle än flera ”små” vid upprepade tillfällen. Kommunen kan tänka sig att fram en samlade bedömning om påverkan på Natura 2000 när detaljplan för delområde 1 tas fram.

Biotopskydd

Kommunen har identifierat att alléerna inom programområdet omfattas av biotopskydd. Skyddet behöver beaktas i kommande planläggning. Åtgärder som kan skada dessa objekt är förbjudna och kräver dispens enligt 7 kap. 11§ miljöbalken (1998:808).

Kommentar:

Frågan förtydligas och beaktas i det fortsatta detaljplanarbetet.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen anser att ett planprogram över ett större utbyggnadsområde, som avses att genomföras med flera detaljplaneetapper, bör vanligtvis utredas med stöd av en övergripande MKB. Planprogrammet för Tullholmen väcker ett stort antal frågor kring bl.a. buller, översvämningar, trafikallstring, luftkvalité, markföroreningar, geoteknik och strålning. Länsstyrelsen anser att med hänsyn till antalet miljöfrågor

som planen berör, i kombination med planens storlek och mängden bostäder och verksamhetsytor som ryms i förslaget, finns det mycket som talar för att planen skulle kunna medföra betydande miljöpåverkan.

Kommunen har å andra sidan tagit fram ett omfattande planeringsunderlag och sammantaget bedömt att planens föreslagna markanvändning och dess konsekvenser preliminärt inte medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt PBL 4 kap 34§ har därför inte upprättats.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att nya bestämmelser kring miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar kommer träda i kraft den 1 januari 2018. Miljöbalkens nya bestämmelser kommer att gälla för alla detaljplaner som påbörjas efter detta datum.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen delar Länsstyrelsens uppfattning om att planprogrammet väcker ett antal frågor och omfattar ett stort område. Stadsbyggnadsförvaltningen vill tydliggöra att det aktuella planprogrammet omfattas av 3 olika delområde som kommer att planläggas i olika etapper. Men de berörda frågeställningarna skiljer sig från ett delområde till ett annat, vilket gör att dessa frågor hanteras och kommer att ingå i planens konsekvenser inför varje enskild detaljplan. Kommunen menar att frågeställningarna hör hemma till planen konsekvenser som hanteras i det fortsatta detaljplanarbetet.

Planer och projekt som omfattar verksamheter eller åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område ska alltid antas medföra betydande miljöpåverkan.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltning anser utifrån rådande förhållanden och föreslagna markanvändning/förändring enligt programmet, att det inte finns någon anledning att Natura 2000-område äventyras av förslaget. Frågan kommer att belysas och studeras vidare inför detaljplanarbete för delområde 1.

Trafikverket

Hållbara resor och trafikmodell

Genomförande av aktuell plan kan oavsett mer hållbara resmönster komma att innebära ett ökat antal biltransporter som belastar väg 236. En grov uppskattning enligt programmet ger att planen medför ca 3 500 fordon per årsmedeldygn i tillskott på Packhusgatan. Påverkan på väg 236 bör därför klarläggas då Hammaröleden har en funktion som matarled från Hammarö för flera trafikslag. Frågan behöver ses i ett övergripande perspektiv.

Karlstad kommuns trafikmodell redovisar flera scenario med förutsättningar om en Södra förbindelse, med ny sträckning av väg 236 genom Örsholmen samt med båda åtgärderna genomförda. Såvitt Trafikverket kan bedöma visar nuvarande underlag i modellen att trafikmängderna på väg 236 i höjd med Packhusgatan ökar oavsett scenario men dock i olika omfattning. Trafikverket bedömer att denna trafiksituation måste ses över särskilt då trafikmängderna redan idag är påtagliga vid pendlingsstid.

Det är då av vikt att förutsättningar som ligger utanför aktuellt planprogram vägs in och att åtgärder som skapar bättre förutsättningar kan genomföras i rimlig tid/turordning. En trafikutredning med underlag från kommunens trafikmodell kan vara ett bra planeringsunderlag för att kunna redovisa både problematik och åtgärder för att minska påverkan på väg 236.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att andelen av trafiktillskottet som eventuellt trafikeras på Packhusgatan i södergående riktning och vidare söderut på Hammaröleden inte är märkbar på ett sätt som skulle kunna försämra trafiksäkerheten på Hammaröleden. Stadsbyggnadsförvaltningen vill tydliggöra att det som skulle kunna påverka framkomligheten på Hammaröleden - väg 236 (enligt detaljplan för kv. Kanoten) är Packhusgatan i norrgående riktning. I detaljplan för kv. Kanoten förutsatt att Packhusgatan i norrgående riktning, på avsnittet mellan Lagergrens gata och Tullhusgatan, ska breddas till två körfält. Utrymme för två fält och andra trafikåtgärder beaktas i den fortsatta planläggningen för delområde 1. Frågan om övergripande trafikutredning hänvisas till Länsstyrelsens kommentar under rubriken - Trafik och hållbart resande.

Avtal korsningspunkt

I samband med utbyggnad av kvarteret Kanoten har ett avtal upprättats mellan Trafikverket och kommunen som reglerar ombyggnation av korsningspunkten Packhusgatan/väg 236. Syftet med åtgärderna var att öka framkomlighet i korsningspunkten genom bland annat ombyggnad av refuger och flytt av ljussignaler etc.

Avtalet reglerar krav från Trafikverket att framkomligheten på Hammaröleden inte påverkas och belastningsgrad vid korsningspunkten Packhusgatan/väg 236 inte överskrider 0,8 på grund av ökad trafik från bostadsutbyggnad i området. Med utgångspunkt i detta bör påverkan på väg 236 klarläggas enligt ovan.

Kommentar:

Se ovan kommentar.

Två åtgärdsvalsstudier

Två åtgärdsvalsstudier har genomförts som rör Hammaröleden. Båda har lyft problematik kring korsningspunkterna och med utgångspunkt i dessa bör resonemang tas vidare för att tillsammans med eventuell trafikökning till följd av ökat bostadsbyggande och nya verksamheters trafikgenerering se över trafiksituationen i enlighet med intentionerna i dessa studier.

Kommentar:

Se ovan kommentar.

Sammantagen bedömning

Trafikverket ser positivt på föreslaget planprogram för den förtätade stadsdelen Tullholmen. Inför det fortsatta arbetet behöver en trafikutredning, gärna baserad på trafikmodellens resultat eller ny mikroanalys, visa påverkan och konsekvenser på väg 236. Med utgångspunkt i övriga planer för trafiksystemet i Karlstad bör kommunen föreslå eventuella åtgärder för att bibehålla rimlig kapacitet och god trafiksäkerhet på Hammaröleden.

Kommentar:

Se länsstyrelsens kommentar under rubriken – Trafik och hållbart resande.

Värmlands Museum

Platsens historia och karaktär

Värmlands Museums bedömning är att den föreslagna omvandlingen av området till en ny stadsdel med ny utformning och nytt innehåll bör föregås av en bebyggelsehistorisk utredning. Här bör ingå en karakterisering av den befintliga bebyggelsemiljön och analys över konsekvenserna av den nya planen sett ur ett stadshistoriskt perspektiv. Det skulle också ge en möjlighet att ta vara på de befintliga karaktärstragen och ta med dessa som en resurs i utformningen av den nya stadsdelen.

Kommentar:

Hänsyn till kulturmiljövärden och arkitektur har delvis behandlats i planprogrammet och kommer fortsättningsvis att beaktas i fortsatt detaljplanearbete. I övrigt har stadsbyggnadsförvaltningen tagit fram ett PM-kulturhistoriska värden för delområde 1. PM:et redovisas en sammanställning av delområdets kulturhistoriska värden samt förslag till antikvariska riktlinjer inför ny detaljplan för delområde 1.

Luffartsverket

LFV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot planprogrammet. Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet. Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

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

Kommentar:

Synpunkten har noterats och förs vidare till det fortsatta detaljplanearbetet.

Hammarö kommun

Hammarö kommun är med sitt läge beroende av att trafiknätet i Karlstads kommun fungerar för att ta sig till och från Hammarö. Hammarö kommun vill poängtera att omfattningen av alla planer med ny bebyggelse runt de vägar som Hammaröborna använder för att ta sig från och till eller vidare genom Karlstad begränsar möjligheten att detta ska ske på ett smidigt sätt utan köer. Hammarö kommun skulle därför vilja få en större delaktighet kring de nya planer som påverkar trafiknätet in och ut till Hammarö kommun genom Karlstad. Hammarö kommun önskar också en

ökad dialog kring det nya Karlstadstråket för kollektivtrafik och hur man här kan samverka för att öka Hammaröbornas kollektivresande samt för de som pendlar in till Hammarö kommun för arbete.

Kommentar:

Kommunen ser fram emot fortsatt samarbete och dialog kring Karlstadsstråket-BRT. Fråga har noterats och beaktas i kommande detaljplaner inom Tullholmen och även vid projektering av berörda gator. I övrigt se kommentar till Länsstyrelsen och Trafikverkets yttrande ovan.

Yttranden från kommunala remissinstanser

Kultur- och fritidsförvaltningen

Kultur- och fritidsnämnden ställer sig positiv till att det byggs fler lägenheter i centrala Karlstad och tror att detaljplanen för Tullholmen kan bli ett lyft för det gamla industriområdet och för Karlstads kommun. Dock ser vi med oro att det saknas grönytor för spontanlek och rörelse inom detaljplaneområdet och nämnden anser att här måste mer göras.

Kommentar:

Planprogrammet har förutsatt att strandkanten längs Tullholmsviken resp. Mariebergsviken bibehålls som grönstråk. Närlekplatser och ytor för spontanidrott beaktas i samband med kommande detaljplaneläggning.

Miljönämnden

Miljöförvaltningens kommentarer

Skolor, förskolor och fritidshem är exempel på anmälningsskyldiga verksamheter enligt miljöbalken. Miljöförvaltningen är ansvarig tillsynsmyndighet. Miljöförvaltningen anser att det är viktigt att förskolor placeras så att möjligheten till daglig utevistelse med en god kvalitet säkerhetsställs. Buller, luft och skydd mot UV-strålning är frågor som bör beaktas.

Kommentar:

Frågeställningar beaktas i det fortsatta detaljplanearbetet.

Förorenad mark

På den aktuella platsen har det förekommit verksamheter som inneburit att marken blivit förorenad. Miljöförvaltningen bedömer att planområdet inte är tillräckligt utrett för att kunna avgöra omfattningen av de avhjälpandeåtgärder som krävs. Planområdet kommer behöva utredas mer för att få en bättre bild över markföroreningar. Frågan om marksanering handläggs av miljöförvaltningen som tillsynsmyndighet enligt miljöbalken.

Kommentar:

Komplettering av markföroreningar och eventuella avhjälpandeåtgärder ska i enligheter med miljöbalken behandlas med hänsyn till markanvändning i det fortsatta detaljplanearbetet.

Luftkvalitet

Enligt luftutredningen samt i planprogrammet framgår det att partikelhalten överstiger de lägsta satta riktvärdena för års- och dygnsmedelhalter i beräkningssnittet längs Packhusgatan. Vilket innebär att halterna ska följas upp med kontinuerliga mätningar och beräkningar för att kontrollera att halterna inte stiger. Miljöförvalt-

ningen anser att det behöver klargöras hur ansvarsfördelningen ska vara för uppföljning av luftkvaliteten.

Kommentar:

Uppföljning av överskridande tröskelvärde av partikelhalter förtydligas i det fortsatta detaljplanarbetet. Det brukar vara väghållare som är ansvarig för eventuella uppföljningar av luftkvalitet i form av mätning om det behövs.

Buller

Delar av området kommer att exponeras för höga trafikbullernivåer från väg. När det gäller den ekvivalenta ljudnivån från trafik så uppfyller man riktvärdet 60 dBA enligt förordning 2015:216 vid alla byggnader utom de med en fasad i direkt anslutning till Packhusallén. Det innebär att speciella krav måste ställas på bostädernas utformning i området. Fastigheterna måste vidare byggnadstekniskt konstrueras för att klara kraven på godkända inomhusnivåer enligt Boverkets byggregler. Miljöförvaltningen anser att man bör överväga att som planbestämmelse införa att delar av området byggs med högre ljudklass än C.

Samtliga scenarier som utretts i bullerutredningen har utgått från att hastigheten kommer vara 40 km/h för Packhusgatan/Packhusallén. Vid ändrade hastigheter påverkas bullernivåerna vilket miljöförvaltningen anser är viktigt att beakta i det fortsatta planarbetet.

Kommentar:

Bullerfrågor och eventuella bullerbestämmelse kommer att särskild behandlas i detaljplaneskede.

Grönstruktur/Ekosystemtjänster

Grönområden fyller flera viktiga funktioner utifrån ekonomi, hälsa, livskvalitet, attraktivitet och klimat för att nämna några exempel. Planområdet är idag till stora delar hårdgjort. Med tanke på att området avses genomgå en stor förändring finns goda möjligheter att påverka andelen gröna ytor. Miljöförvaltningen ser gärna att det i planbeskrivningen samt i kommande detaljplanearbete tydligare framgår att gröna innergårdar, gröna väggar och tak blir en naturlig del i detta område. I planprogrammet beskrivs hur strandlinjen/strandpromenaden kommer göras mer tillgänglig och attraktiv vilket är positivt. Utifrån ekosystemtjänster är det viktigt att det skapas kvalitativa gröna strukturer där flera olika funktioner kan ingå. Till exempel kan reglerande ekosystemtjänster fungera genom att förbättra luftkvaliteten samt för att fördröja och infiltrera dagvatten samt ge skydd för värme.

Kommentar:

Synpunkten sammanfaller med planens intention. Stadsbyggnadsförvaltningen delar Miljönämndens uppfattning att det är viktigt att området utformas så att stadsmiljön inte upplevs oattraktiv. Gröna gårdar, gröna tak mm kommer att studeras närmare i detaljplanarbetet.

Avfallshantering

Avfallshanteringen ska vara lättillgänglig för både boende, verksamhetsutövare samt för renhållningens bilar. För att minimera biltrafik inne i området vore det önskvärt att koncentrera hämtning av avfall utefter ett huvudstråk där alla fastigheter utefter stråket bör ha sitt avfallsutrymme placerat. Gatorna ner mot vattnet skulle då kunna fungera som gångstråk och endast tillåta biltrafik för i- och urlastning. Det vore optimalt om det längs huvudstråket fanns underjordsbehållare, som

kan ta emot större mängder avfall och därför kräver färre tömningstillfällen. I området bör det även finnas en återvinningsstation, även den med underjordsbehållare, för förpackningar, tidningar samt planera plats för ytterligare faktorer som kan bli aktuella i framtiden.

Det ska vara lätt att låna, laga, hyra, dela och återbruka kläder och prylar. Redan tidigt i planeringen ska platser för cirkulär ekonomi avsättas. Alla aktörer som blir involverade i planering och byggnation ska se till att goda förutsättningar för återbruk, reparation och delande skapas inom området.

Det vore önskvärt med en kvarters/områdeslokal där man kan lämna kläder och prylar till second hand, underlätta för delning genom att utgöra central för att enkelt låna/byta/äga ihop, reparera cyklar, laga kläder och annat samt stimulera till social samvaro som studiecirklar, möten, café, pub etc.

Kommentar:

Grundstrukturen till programmet bedöms ge goda förutsättningar för avfallshandling. Avfallshandlingen kommer att studeras i detaljplanarbetet.

Hållbara transporter

Planområdet ligger centralt i Karlstad och planförslaget förordar därför möjlighet till mjuka åtgärder för att verka för ett lägre bilinnehav, genom att ta fram en grön resplan för att minska behovet av parkeringsplatser. Miljöförvaltningen vill även trycka på att det är viktigt att alla parkeringsplatser förses alternativt förbereds för möjlighet till laddning av elfordon. De bör även förses med motorvärmare.

Med ett tillskott på cirka 1500 nya bostäder i ett centralt område med goda förutsättningar att ha och använda cykel, anser miljöförvaltningen att det tydligt bör framgå hur cykelparkeringar avses lösas inom området. Cykelparkeringsplatser ska vara säkra, attraktiva, lättillgängliga, väderskyddade och funktionella och placeras nära entréer. Cykelparkeringsplatser ska prioriteras framför bilparkeringar genom att med placering och utformning ges bästa tillgänglighet så att det uppmuntrar till ett aktivt cyklande hela året. Antalet cykelparkeringsplatser bör regleras så att 2 platser/lägenhet finns i nära anslutning till bostaden samt 2 platser/lägenhet inomhus i cykelgarage/förråd i anslutning till bostaden. Det ska även finnas cykelparkeringsplatser för besökande i nära anslutning till entréer vid bostäder, förskolor och livsmedelsaffärer etc.

Kommentar:

Synpunkterna överensstämmer med planens intention. Stadsbyggnadsförvaltningen ser det som positivt med tillämpning av både grön resplan och bilpool, men kommunen kan inte ställa detta krav i planarbetet utan det är upp till exploatören att komma in med åtgärder som skulle kunna ligga till grund för en minskning av antal p-platser. Tanken med bilpool och grön resplan har även lyfts i planprogrammet, och kommer fortsättningsvis betonas vidare i det fortsatta detaljplanarbetet. För kännedom kommer gällande parkeringsnorm att vara utgångspunkt för cykel- och bilparkering. Det kan även noteras att områdets läge med närhet till centrum, kollektivtrafiknära läget ger goda förutsättningar för att tillämpa ett lågt parkeringstal.

Energi och klimat

Ett övergripande mål för samhällsplaneringen är att skapa förutsättning för hållbara alternativ. Att minska förbrukningen av energi och hitta nya lösningar för en håll-

bar energiförsörjning blir allt viktigare. Nya bostadshus samt verksamhets- och kontorsbyggnader bör därför uppfylla höga krav på energieffektivitet och det är önskvärt att underlätta för framtida solkraftinstallationer med avseende på bland annat takens utformning, placering och skuggning. Grönstrukturer och mikroklimat kan medföra ett minskat behov av kyla i ett framtida varmare klimat och kan därför ses som en hållbarhetsaspekt som bör beaktas i planarbetet.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen delar synpunkten att hög bebyggelse och hög bebyggelsestäthet kan medföra sämre markklimat, skuggor och att visa byggnader riskerar att hamna i skymundan, vilket också beskrivs i planprogrammet. Det är viktigt att i detaljplanarbetet ta hänsyn till detta. Det bedöms att det finns goda möjligheter till goda solförhållanden med tanke på att programmet förslår ett rutnät av gatustruktur i öst-västlig resp. syd-nordlig riktning.

Barn- och ungdomsförvaltningen

Med anledning av att barn- och ungdomsnämndens sammanträde ligger efter inlämningsdatum för synpunkt på PP Tullholmen lämnar vi här ett förhandsbesked. Barn- och ungdomsförvaltningen bifaller planprogram för Tullholmen med följande justeringar:

1. Behov av yta till två förskolor med 4-6 förskoleavdelningar/förskola.

Kommentar:

Det kan noteras att programområdet genererar ca 180 förskolebarn vilket innebär 10 avdelningar med 18 barn/avdelning. Det är en utmaning att klara lokalbehovet för skola och förskola i centrum med den förtätning som planeras.

2. Behov av yta till grundskola F-6. Alternativt en skola F-9 om det visar sig att Mariebergsskolan med klass 7-9 inte har möjlighet att ta emot fler elever

Kommentar:

Lokalförsörjningen har nyligen tagit fram en förstudie där behovet av en F-6 skola inom området har utretts. Dialog om utökning av högstadium på skolområdet syd har däremot förts gällande att utöka Mariebergsskolan samt eventuellt en ny F-9 skola inom Jakobsbergsområdet på lång sikt. En så stor skola som en F-9 innebär att det ytmässigt skulle ta upp ca 20 000 kvm, vilket inte bedöms vara rimligt i detta område. Det är därför bedöms att en F-9 skola inte är realistiskt inom det aktuella programområdet.

3. I och med det redan idag stora behovet av yta tillsammans med de rekommendationer vi fått från Boverket är det viktigt att ytorna är tillräckliga och att det finns möjlighet att samnyttja parkmark, park/allmän yta. Vi har även ett behov av att kunna stängsla in lekområde för att få en säker utevistelse för barnen.

Kommentar:

Rent generellt brukar utemiljön för barn och elever vid förtättningsprojekt vara ganska begränsande. Vid förtätning av stad ska också flera olika intressen tas till vara på en begränsad yta. Ambitionen är att förskolor och skolors utemiljö i möjligaste mån ska uppnå Boverkets riktlinjer. I många fall, framförallt vid förtätning av en stad, är det inte möjligt och då behöver utemiljön fokusera mer på

kvalitén och på det pedagogiska värdet samt hitta andra möjliga lösningar till samutnyttjande av olika funktioner i stadsrummen. Det är viktigt att se på förtätning av staden ur ett kommunperspektiv där flera funktioner behöver samnyttjas på liten yta. Stadsbyggnadsförvaltningen menar att det är viktigt att de kommunala behoven blir tillfredsställda så att kommuninvånarna får tillgång till god service.

I övrigt håller kommunen på att ta fram ett förvaltningsövergripande utvecklingsarbete gällande förskolor och grundskolor i samhällsplaneringen, där frågan om behovet av utemiljö diskuteras. Tanken är att arbetet ska mynna ut i en riktlinje som så småningom ska beslutas av Kommunfullmäktige 2018. Då denna ännu ej är klar måste en bedömning göras ifrån fall till fall.

Teknik- och fastighetsnämnden

Teknik- och fastighetsförvaltningen uppskattar att stadsbyggnadsförvaltningen i ett planprogram lägger gemensam grund för det fortsatta detaljplanarbetet inom berörda kvarter.

Markanvändning- offentlig service (skola, förskola)

Föreslaget ger ett tillskott på ca 1500 bostäder vilket medför ett stort behov av kommunal service såsom förskola och skola. Teknik- och fastighetsförvaltningen som ansvarig för lokalförsörjningen avseende nämnda behov anser att lokalbehovet bör belysas i perspektiv utöver planprogramområdet.

Totalt kommer inom Tingvallastaden och Tullholmen ca 2500 bostäder färdigställas på sikt. Detta innebär att behovet av såväl skola som förskola är stort och måste beaktas i kommande detaljplaner för området eftersom dessa två områden tillhör skolområde syd och Orrholmsskolans upptagningsområde.

Den höga exploateringen kommer att kräva nytänkande och kreativa åtgärder för att skapa tillräckliga byggrätter men framförallt erforderliga ytor för utemiljö till förskolor och skolor. Här skulle planprogrammet behöva utvecklas för att studera hur mer ytor kan reserveras i ett tidigt skede för att bättre prioritera barns behov av utemiljöer.

Teknik- och fastighetsförvaltningen har under 2016/2017 utfört en förstudie där det kan konstateras att Orrholmsskolan behöver utökas från dagens dryga 140 till ca 700 elever under en 10-års period. Eftersom det inte finns möjlighet att skapa uteyta i enlighet med Boverkets rekommendationer har förvaltningen försökt hitta alternativa lösningar för att utemiljön ska bli godtagbar och så stor som är möjlig. En lokaliseringstudie med volymstudie har därmed utförts och slutligen kommit fram till att följande alternativ är det mest rimliga ur ett verksamhet- och fastighetsägarperspektiv, som förvaltningen vill titta vidare på:

- En 3-parallell F-6 skola tillskapas på befintlig fastighet, Rodret 1. Idrottshall inklusive specialsalar flyttas till Orrholmens IP under förutsättning att ny detaljplan möjliggör denna lösning. Vidare kan produktionskök förläggas i KF:s gamla bageri under förutsättning att kommande detaljplan för Tullholmssågen möjliggör detta. Om denna lösning inte kommer till stånd står förvaltningen inför fakta att BUF inte kommer kunna erbjuda elever plats på skolan. Eftersom hela skolområde syd är fullt finns ingen annan möjlighet.

- Alternativet skulle kunna vara att bygga två mindre skolor, varav en 3 parallellig 4-6 skola placeras i anslutning till KF:s gamla bageri. Det betyder att yta behöver beaktas i samband med kommande detaljplaneläggning. Detta är dock inte den bästa lösningen ur ett fastighetsägar- och verksamhetsperspektiv.

När det kommer till förskola genererar Tullholmen inklusive Tingvallastaden ca 250 förskolebarn vilket innebär 14 avdelningar med 18 barn/avdelning. Förslagsvis behövs 5+5 avdelningar inom planprogrammet för Tullholmen. Resterande 4 avdelningar placeras på annan del av centrum förslagsvis i norra delen.

Sammanfattningsvis ser teknik- och fastighetsförvaltningen en stor utmaning i att klara lokalbehovet för skola och förskola i Karlstads centrum med den förtätning som planeras. Utemiljön för barn och elever är och kommer fortsättningsvis vara begränsande. Det är viktigt att de kommunala behoven blir tillfredsställda så att kommuninvånarna får tillgång till god offentlig service. Förvaltningar och aktörer behöver arbeta tillsammans för att hitta innovativa och hållbara lösningar som tidigt i samhällsplaneringsprocessen kan säkra behovet av skolor och förskolor i boendets närområde utan bilberoende skjutsande.

Kommentar:

Inför godkännande av planprogram har företrädare från Teknik- och fastighetsförvaltningen och Stadsbyggnadsförvaltningen träffats och diskuterat olika alternativa lösningar och storlek för förskola inom programområdet. Behovet av förskolor och utformningen av skolgårdar kommer att studeras närmare i samarbete med berörda parter i detaljplanskede för varje enskilt delområde.

Ur planprogrammets illustrationer framgår inte möjlighet till spontanidrott inom planområdet. Enligt den strategiska planen ska det finnas möjlighet till ett mindre grönområde inom 100 m. Denna fråga ska beaktas i kommande detaljplaner.

Kommentar:

Programområdet ligger i direkt anslutning till Stadsträdgården och ett par hundra meter från grönområdet kring Orrholmen och Wennbergsparken. Programmet förutsätter att vägen till grönområdena inom 100 - 300 meter ska vara utan större fysiska och psykiska barriärer. Stadsbyggnadsförvaltningen menar att det finns goda förutsättningar i Tullholmen att uppnå dessa mål.

Trafik

Biltrafik och gatustruktur

Trafiken kommer att öka inom programområdet till följd av exploatering i området, Tyggårdsviken, Kanoten och även i form av omfördelning av trafik i samband med ombyggnader i Tingvallastaden inklusive Karlstad C. Programmet bör kompletteras med data från de senaste trafikmätningarna som genomförts. Den nya utformningen av Packhusgatan innebär en stadsgata i form av en esplanad med breda trottoarer och träd planterade i en allé med möjlighet till s.k. kantstenparkeringar. Packhusgatan öster om Tullhusgatan får detta sannolikt inte plats inom sektionen. Förvaltningen ser inte att det går att förutsätta att Sjömansgatan ska gestaltas som en fortsättning på Packhusgatan. I Kanoten planen så fanns det ett krav från Trafikverket och Hammarö kommun att Packhusgatan ska utformas med två körfält i norrgående riktning från Lagergrens gata till Tullhusgatan. Detta måste beaktas vid

utförning av cirkulationen (se sid 29 i planprogrammet för Kanoten.). Kanotenplanen i övrigt anger "utfartsförbud från kvarteretsmark mot huvudgata (Packhusgatan).

Kommentar:

Detaljplan för kv. Kanoten har förutsatt att Packhusgatan ska gestaltas som stadsgata och det kommer även i fortsättningen att beaktas i det tillkommande detaljplanearbetet. Framkomligheten och behovet av två körfält i norrgående riktning ska beaktas i detaljplanskede för delområde 1. Stadsbyggnadsförvaltningen vill också lyfta fram att det är extra viktigt att både Packhusgatan och Sjömansgatan ska gestaltas stadsmässigt dock ej som en trafikled.

Förvaltningen ser svårigheter att inrymma ett torg i korsningen Packhusgatan, Tullhusgatan. Ett torg anser förvaltningen som trafikfarligt och det skulle påverka trafikflödet för mycket.

Kommentar:

Gestaltning av korsningen Packhusgatan-Sjömansgatan-Tullhusgatan kommer att utföras i dialog med berörda parter. En trafiklösning med tillräckligt utrymme för korsningen studeras och redovisas i detaljplanearbete för delområde 1. Utformning av korsningen ska även ta hänsyn till en övergripande trafikutredning som tas fram inför planarbete för Karlstad C.

I samband med pågående utredning om kapacitet på Sjömansgatan så finns det indikationer på att de flesta/samtliga korsningar kommer att bli överbelastade. I detaljplanen för kvarteret Kanoten så nämns bl.a. att inga nya anslutningar får göras mot Packhusgatan. I förslag till planprogram föreslås en ny anslutning mot Sjömansgatan och två nya mot Packhusgatan (bilden s 17). Förvaltningen avråder från detta eftersom det är olämpligt med fler korsningspunkter där det går mycket trafik.

I samband med förändringar av infrastrukturen föreslås en ny trafiklösning för korsningen Packhusgatan-Sjömansgatan-Tullhusgatan, vilket kan underlätta framkomligheten i korsningen. Här kommer det att krävas planering för att förbättra framkomligheten samtidigt som barriäreffekten ska minska och det ska skapas säkra passager över Sjömansgatan, Tullhusgatan och Packhusgatan.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen om oro över trafikökning på Sjömansgatan som kan innebära mer barriäreffekter. Avsikten är att tillskapa tillgängliga fungerande gator för samtliga trafikslag - gång- och cykel, kollektivtrafik, biltrafik. Gestaltning av gatan och åtgärder som bryter ner barriäreffekten samt gatusektionen studeras i detaljplanearbetet. Detta är en viktig fråga som behandlas och övervägs i det kommande arbetet med detaljplanen.

En gestaltning av Sjömansgatan med alléplantering, kantstensparkering, gc-väg m.m. ska eftersträvas på ett sätt som kompletterar och utvecklar Packhusgatans karaktär. Förvaltningen ser dock frågetecken kring kantstensparkering på Packhusgatan med anledning av trafikmängden. På Sjömansgatan kommer det vara mer trafik än på Packhusgatan, vilket gör kantstensparkering mindre lämpligt. Förvaltningen anser att kantstensparkering bör undvikas om det är mer än 8000 f/d vilket det sannolikt kommer att bli.

Kommentar:

Möjligheterna för kantstensparkering längs stadsmässiga gator är en förutsättning för både stadsliv och tillkommande etablering/verksamheter i bottenplan.

Sjömansgatan och Packhusgatan upplevs med nuvarande utformning som barriärer för området. Med tanke på den framtida trafikökningen finns risken att de blir än större barriär jämfört med idag. Förvaltningen önskar ett vidare resonemang om hur denna barriäreffekt kan överbryggas. Stadsbyggnadsförvaltningen har ett åtagande inom ramen för tidigare strategisk plan som omfattar en studie av stråket från Karlstad C, Stadsträdgården och stadsdelen Viken till Mariebergsskogen.

Förvaltningen ser att detta arbetet bör aktualiseras och samordnas med gestaltningen av Sjömansgatan. En vidare översyn av stadsdelen Viken kan också vara på sin plats utifrån nämnda förändringar och genomgripande stadsutveckling.

Gång-, cykel och kollektivtrafik

Gångväg och cykelväg utförs separerade från varandra så att de gående tillåts fläna i lugn takt medan cyklister på väg till eller från olika stadsdelar kan hålla ett högre tempo. Det vore bra att försöka få till en uppdelad GC-väg från Mariebergsviken till korsningen med Tullhusgatan. Längs med Packhusgatan så bedöms gång- och cykeltrafiken kunna färdas i blandtrafik (på gc-banan). Detta eftersom den nybyggda delen av Packhusgatan är planerad för gemensam gång- och cykeltrafik. Lämpligt vore om planprogrammet även innefattar delen fram till korsningen med Gustaf Lovens gata eftersom denna del saknar en länk för cykeltrafiken. Utrymme bör säkras för gång- och cykelvägar längs Sjömansgatan, Tullhusgatan, Packhusgatan och eventuellt även Orrholmsgatan. Likaså ska hållplatslägen med väderskydd för attraktiv busstrafik prioriteras.

Kommentar:

Planprogrammet föreslår en gång- och cykelkoppling i förlängningen av Sjömansgatan mot Packhusgatan. Stadsbyggnadsförvaltningen ser det också som viktigt att knyta ihop programområdet med angränsande stadsdelar. Önskemålet om uppdelad gc-väg behandlas och utreds vidare i kommande detaljplanarbetet under förutsättning att det finns tillräckligt utrymme.

Störningar (luftkvalitet, buller)

Förvaltningen ser vissa oklarheter i angivna trafikmängder på Packhusgatan och Sjömansgatan bl.a. med hänsyn till framtida trafikscenarier med anledning av genomförande av stadsdelsvision Tingvallastaden och projekt "Tåg i tid". Förvaltningen ser gärna en fortsatt analys av vilket underlag som ska nyttjas för bl.a. bedömningar av luftkvalitet och buller.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen vill förtydliga att delområde 1 har tidigare studerats i ett förslag till detaljplan varför många utredningar (buller, luftkvaliteten och markföroreningar) redan funnits kring detta delområde. För delområde 2 och 3 har endast områdets struktur beskrivits liksom föreslagna markanvändningar. Störningar i form av luft och trafikbuller för delområde 2 och 3 kommer att tas fram i det fortsatta detaljplanarbetet, när trafikmängden på Sjömansgatan är korrekt uppskattad.

Översvämningssåtgärder

Med tanke på att Sjömansgatan är en tillfartsväg till sjukhuset och är en viktig transportväg finns en förstudie på hur Sjömansgatan kan översvämningssäkras till dimensionerade nivå. Programförslaget förutsätter också att den planerade översvämningssåtgärden längs Packhusgatan förlängs västerut utmed Sjömansgatan. När dessa två gator (Packhusgatan och Sjömansgatan) översvämningssäkras kommer förbindelsen till stora områden som Centralsjukhuset, Orrholmen, Viken osv. förbättras vid en eventuell översvämning.

Kommentar:

Det stämmer.

Parkering

Förvaltningen poängterar vikten att i det fortsatta arbetet värna programmets intention att behovet av cykel- och bilparkering för boende och verksamheter i sin helhet ska lösas inom kvartersmark. Korttidsparkering i form av kanstensparkeringar på allmän plats kan finnas i den mån trafikmängden tillåter. Kommersiella verksamheter (handel mm) bör ägnas särskild omsorg när det gäller parkering, angöring och tillgänglighet inom ramen för det fortsatta planarbetet.

Kommentar:

Bil- och cykelparkering och parkeringslösningar kommer att beaktas i enlighet med gällande parkeringnormen 2016 i kommande detaljplanering, där även (en) tillämpning av grön resplan kan prövas.

Tekniska system

Förvaltningen ser gärna att programmet tar ett övergripande ansvar för områdets dagvatten. Förvaltningen saknar ett avsnitt om hållbar dagvattenhantering i delen "offentliga miljöer". Fördröjning av dagvatten kan även ske genom tex öppna dagvattensystem och utmed vägar och cykelvägar.

När det gäller VA-utbyggnad behöver huvuddelen av spillvattnet inom delområde 1 först ledas söderut och sedan mot Tullhusgatan

Kommentar:

Planprogrammet har kompletterats med ett avsnitt om hållbar dagvattenhantering samt önskemålet om öppna dagvattensystem förs vidare till kommande detaljplanarbetet. Planprogrammet har även kompletterats med upplysning om framdragnings av VA ledning inom delområde 1.

Tillägg till yttrande

Göran Karlström (L) yrkar "Godkänna upprättat förslag till samrådssvar för program Tullholmen, samt föreslå att man i det föreslås även i det vidare arbetet att man överväger att vid behov tydligt kunna öka höjden på byggnationen i området för att slippa ge avkall på de krav som finns på ytor för utemiljö och spontanidrott mm. Nämnden delar också uttalat förvaltningens medskick och oro för trafik- och parkeringssituationen kring Packhusgatan och Sjömansgatan, samt korsningen med Tullhusgatan. Mycket stor omsorg måste läggas på lösning som lyckas kombinera både transport-/trafikkrav och människors behov av enkel och smidig anslutning mellan programområdet och centrummiljön för övrigt.

Kommentar:

Frågan om spontanidrott är intressant och förs in i planprogrammet som kopplat till gestaltning. Utökning av skalan på byggnation studeras vidare i detaljplanskede, men en ökning av exploateringen kan ställer krav på mer utrymme för kommunala service tex. förskola.

Yttranden från företag och organisationer

Karlstad Energi AB

Karlstads Energi AB ser positivt till förtätning av bebyggelsen generellt då det vanligtvis på ett effektivt sätt kan utnyttja befintliga tekniska system. I det här fallet placeras bebyggelse i närhet till fjärrvärmesystemet varför anslutning bedöms kunna utföras på ett mycket effektivt sätt. Fjärrvärme är en naturlig uppvärmningsform i detta område. Inom Karlstads stad är fjärrvärme det miljömässigt mest fördelaktiga alternativet. Fjärrvärmens möjliggör dessutom ett effektivt utnyttjande av lokala resurser som annars gått till spillo.

Karlstads Energi AB deltar gärna i planeringen av området i syfte att skapa bästa möjliga förutsättningar för en effektiv fjärrvärmeanvändning samt för att säkerställa bästa tekniska lösning för fjärrvärmeledningar. Karlstads Energi AB vill vara med och medverka till trafikflödet i nya områden genom åtgärder som ger så lite och så säker körning som möjligt (backning skall t ex undvikas). Att minska trafikflödet och belastningen på de mindre gatorna i området ger god effekt och därav kommer placering av avfallsutrymmen vara viktig. För att få en minimal tid av exponering i områden, samt acceptabel arbetsmiljö för våra chaufförer, ska avfallshanteringen planeras efter bästa tänkbara rutt.

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

Kommentar:

Frågan förs vidare till detaljplanskede.

Karlstads el- och stadsnät AB

I planprogrammet föreslås att man kan i en framtid tillåta annan bebyggelse än idag (dvs lätt industri J1). Här är det viktigt för oss att även dagens verksamhets också tillåts i planprogrammet. I dialog med stadsbyggnadsarkitekten förstår vi detta som en del av intentionen med planprogrammet, men att beteckningen för lätt industri (J1) fallit bort från föreslagen tillåten verksamhet.

Kommentar:

Delområde 3 inom programområdet har kompletterats med beteckningen J1.

I bakgrunden till planprogrammet anges att "Utredning kring flytt och omplacering av Karlstads El- och Stadsnäts verksamhet pågår". Det menar vi är helt felaktigt och bör styrkas från dokumentet.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen tillsammans med företrädare på Karlstads El- och stadsnät har den 17 februari 2017 blivit kallade till ett möte av kommunled-

ningskontoret. Enligt kallelsen var syftet med mötet att utreda bl.a. flytt/ändring av mottagningsstation och fibernoden. Citat från kallelsen ”I takt med att Karlstad växt har detta centrala läge (fastigheten Ställverket 4) blivit alltmer attraktivt för annan användning som bostäder. Därför behövs en ökad kunskap om det finns förutsättningar att förändra fastigheten för att sedan kunna besluta om nästa steg”

I kapitlet förutsättningar Delområde 3 - Ställverket 4 beskrivs mark och bebyggelse. Beskrivningen av byggnaden längs Orrholmsgatan bör kompletteras med att den inrymmer stadsnätsnoden för flera kommuners stadsnät. Vidare finns oklarheter runt beskrivning av dagens nyrenoverade byggnader, kontor och garage som vi tycker inte beskriver dagens verklighet på ett helt riktigt sätt. I kapitlet markanvändning bör även befintlig verksamhet på delområde 3 möjliggöras. Beteckningen J har enligt stadsbyggnadsarkitekten fallit bort från bilden Användningskarta. Delområde 3 bör alltså ha bokstäverna BKRJ1 (bild sid 19)

Kommentar:

Delområde 3 inom programområdet har komplettats med beskrivning av användning av byggnaden längs Orrholmsgatan och med beteckningen J1.

Det är viktigt för oss att planprogrammet tillåter att vi driver vår befintliga verksamhet vidare och ger oss möjlighet att komplettera med andra verksamheter om miljökraven uppfylls. Den text som idag finns i planprogrammet menar vi har en helt annan synvinkel. Den säger, tolkar vi, att det ska byggas bostäder och om man löser t.ex. strålningsproblematiken kan den (vår nuvarande verksamhet) ev. få finnas kvar. Detta är inte ett acceptabelt sätt att skriva i planprogrammet tycker vi. Därför menar vi att den efterföljande texten (sid 20) runt Ställverket bör omformuleras. Borde formuleras i stil med:

”Om förutsättningar finns att lösa strålningsproblematik från befintlig anläggning och ev. befintliga markföreningar kan hanteras, eller alternativ plats för ställverk och stadsnätsnod kan frigöras och leveranstekniska förutsättningar är möjliga, bör marken tillåtas även för bostäder så länge miljökrav i övrigt uppfylls. En vidare utredning måste göras för att se på möjligheterna runt detta innan ett ev. detaljplanarbete vidtas. ”

Kommentar:

Vid fortsatt planläggning av delområde 3 kommer förutsättningarna i delområdet att behöva beaktas. Avgränsningen mellan föreslagen mark för bostäder och ställverket i planprogrammet ska ses som en vägledning, inte som en strikt avgränsning. Exakt avgränsning kommer att fastställas i kommande detaljplanering utifrån de analyser och utredningar som tas fram inför detaljplanearbete för delområdet. Detta innebär att frågan kring risk och hälsa, buller, markföreningar osv. behöver beaktas, oavsett om ställverket får kvarstå eller inte inom delområdet.

All ev. flytt av kablar, stationer etc. som föranleds av planprogrammet kommer vi att ta ut en avgift för.

För att klara det planerade effektbehovet kan det behövas sättas ytterligare nätstationer i delområde 1 - 3. I delområde 1 finns det en 130kV ledning (VII8) som matar Heden samt att det möjliggör en reservväg för att kunna försörja de centrala delarna av Karlstad med el. Även här bör strålningen från magnetiska fält hanteras.

Kommentar:

Frågan har noterats för beaktande i det fortsatta planarbetet.

Fortsatta utredningar

Mark och sanering bör beaktas. Vid bostadsbyggande på angränsande tomt blev återställningskostnader för marksanering betydligt dyrare än förväntat. Detta bör beaktas i en fortsatt utredning kring delområde 3.

Elförsörjning av centrala Karlstad kommer idag till stor del från mottagningsstationen på Ställverket 4. Denna är inte helt enkel att flytta, både rent maskinellt men också med tanke på den stora energivolym som stationen försörjer centrala Karlstad med. En flytt längre ut från centrum påverkar nätförluster och har tekniska begränsningar i hur långt man de facto kan flytta den utan att äventyra leveranssäkerheten.

Fiberkommunikation för Karlstad samt samarbetskommuner sammanstrålar rent fibermässigt inom Ställverket 4. Detta gäller även de externa tjänsteleverantörernas utrustning. Det skulle innebära ett stort och resurskrävande arbete, och risk för leveransstörningar, att flytta denna verksamhet till annan plats. Konsekvenser av detta kan redovisas separat till berörda parter i fortsatt beredning. Detta måste beaktas i en utredning innan man tar beslut runt lokalisering. Detta bör också beaktas när det kommer till markarbete i gator och mark utanför Ställverket 4 då fibervägar ligger i marken.

Vår bedömning är att flytt av våra två verksamheter skulle föranleda stora kostnader och innebära tekniska utmaningar som måste beaktas i kommande utredningar. Detta kommer att påverka leveranserna av el och kommunikation till karlstadsborna. Om man ska flytta anläggningarna måste alltså en gångbar alternativ plats finnas. Detta måste utredas vidare i samverkan med oss.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattning om vikten av både ställverket och fibernoden. En flytt eller anpassning av anläggningarna ska föregås av analyser och utredningar som bl.a. redovisar konsekvenserna för elförsörjning, ekonomi osv.

Viktiga beaktanden

Pga. verksamhetens strategiskt viktiga karaktär och komplexa natur vill vi poängtera vikten av att vi får vara delaktiga i den utredning kring möjligheter som berör vår verksamhet inför ett framtida detaljplanearbete. Ta ej bort möjlighet till fortsatt verksamhet av bef. karaktär på delområde 3 Ställverket 4.

Delområde 3 har en höjd över 47 m som medför att platsen för ett ställverk ur ett översvämningssperspektiv får mindre påverkan vid en översvämning.

Kommentar:

Karlstads El- och Stadsnät AB har fått planprogrammet i egenskap av fastighetsägare. I detaljplanearbetet kommer även bolaget ingå i sändlistan. Stadsbyggnadsförvaltningen kontaktar i fortsättning företrädare från Karlstads el- och Stadsnät AB för en fortsatt dialog när delområde 3 blir aktuella för detaljplanläggning. Stadsbyggnadsförvaltningen vill också förtydliga att en eventuell flytt eller anpassning av stadsnätssnoden och även framtagande av detaljplan med planeringsunderlag kommer att utföras i samverkan med verksamhetsutövare, fastighetsägare och eventuella exploatörer.

TeliaSonera Skanova AB.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttnings. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

Önskemål om upprättande av prickeområde över våra anläggningar. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den och tar hänsyn till de arbeten som måste utföras i samband med detta samt i god tid informerar Skanova

Kommentar:

Frågan har noterats för beaktande i det fortsatta detaljplanearbetet.

Klövern AB.

Vi ställer oss positiva till förslaget. En viktig parameter är att hela området får så bra möjlighet till vattenkontakt (visuellt) som möjligt, vilket kan uppnås genom att byggnadshöjden varierar i olika delar av området.

Klövern friköper gärna Skepparen 5 i samband med planprocessen vilket varit utlovat sedan tidigare, framförallt i och med det befintliga servitut som belastar Skepparen 5. Vi ställer oss också positiva till att fastighetsgränsen mot Skepparen 6 och 7 justeras.

Kommentar:

Frågan har noterats och förs vidare till detaljplanskede.

Karlstads Paddlarklubb

Det byggs en hel del runt viken och så kommer det att fortsätta ett tag till. Detta har vi inga direkta synpunkter på. Konsekvensen däremot bekymrar oss. Idag finns en hel del motorbåtstrafik längs älven som passerar Karlstads Paddlarklubb (KPK). Av dessa finns det några seriösa båtägare som använder sitt sjövätt, men tyvärr är de flesta egoistiska fartdårar. Vi bedriver kurser där vi utbildar unga och vuxna i att lära sig paddla och inte minst njuta av paddellivet i naturen. Är man nybörjare och skall lära sig paddla, så vill man inte ha en massa vågor som ställer till det. Vi hade en allvarlig incident i somras, där en motorbåtsförare höll på att köra ner en hel grupp nybörjare. Där han bara på någon meters avstånd körde utan att sänka farten, och nästan körde över ett par kanoter. Vi anmälde detta till polisen, men eftersom detta hände på vattnet, så står polisen handlingsförlamade. De finns bara på land. Jag har bett polisen använda fartkamera, men de slår ifrån sig och hänvisar till

Kustbevakningen. Jag anmälde även till Kustbevakningen om att göra fartkontroller, men de har inte ens besvarat mitt önskemål. De lyser med sin frånvaro.

I och med all byggnation runt Tullholmsviken, så kommer naturligtvis motorbåstrafiken att öka. Vi har idag bekymmer med motorbåtar och blir de fler så lär inte bekymren avta. Eller rättare sagt, hur får vi förare av motorbåtar att använda sjö-vett? Där kanske ni kan lägga in en passus för de som får bryggplatser, att om det kommer till er vetskap om att de inte håller fartbegränsningen på 5 knop, så mister de sin bryggplats.

Kommentar:

Fartbegränsning för båtar är inte en planfråga och hanteras tyvärr inte i det sammanhanget.

Yttranden från fastighetsägare, grannar och allmänhet

Boende på Rosenborgsgatan 14

Tillåt betydligt högre byggnader vid lämpliga platser.

Runt området finns andra höga byggnader: Seglet, Bryggudden och det planerade kv. Fören. För att ta tillvara på utsikten över Vänern bör bebyggelsen vara lägre närmast strandlinjerna och bli högre och högre längre inåt land. Det föreslagna torget och kv. Skepparen bör vara lämpliga för hus på ca 20 våningar.

Kommentar

Byggnadshöjd och utformning är en detaljplanefråga som studeras vidare i kommande detaljplanläggning.

Idéer kring kv. Skepparen, Sjömansgatan och Stadsträdgården.

För att lösa parkeringsbehovet föreslår jag att stora delar av kv. Skepparen byggs som ett stort parkeringsgarage. Garaget däckas över och fungerar då som innergård/marknivå för husen som ska byggas där. Tänk om denna överdäckning även skulle inkludera Sjömansgatan från Orrholmsgatan till blivande rondellen vid Tullhusgatan. Då skulle stadsträdgården kunna förlängas in i kv. Skepparen. Den hårt trafikerade Sjömansgatan skulle gå under jord och inte längre vara en barriär mellan Viken och Orrholmen. Höjdskillnaden som uppstår i stadsträdgårdens södra ände förses med en slänt med planteringar.

Kommentar:

Parkeringar och passage över Sjömansgatan kommer studeras vidare i detaljplanearbete.

Rondellen vid korsningen Tullhusgatan/Sjömansgatan:

Bygg två rondeller i olika plan! En vanlig rondell för fordon i marknivå. Sedan en "svävande" rondell för cyklister och fotgängare ovanpå. Vid Brommaplan i Stockholm skissas det på en liknande lösning. Inga trafikljus och övergångsställen som stoppar trafiken. Nackdel med detta är att det behövs ramper för att komma upp till den övre rondellen. Längd och höjd på dessa kan minskas om fordonsrondellen sänks ned något så att nuvarande marknivå hamnar mitt emellan båda rondellerna. Detta förslaget kan kopplas ihop med överdäckningen av kv. Skepparen. Övre rondellen blir då som en mellanplan när man ska ta sig från det nya torget över Tullhusgatan till kv. Skepparen. På samma sätt nås taket till den nya Coopbutiken (om det blir gård på det taket såklart). Det kanske till och med går att ta tillvara på Hel-

mias tak och bygga bostäder där? Då blir det tre hela kvarter som får sin marknivå i samma höjd.

Mitt sista förslag växer lite utöver planprogramsgränsen. När resecentrum byggs kommer trafiken på Hamngatan begränsas kraftigt. Detta medför ökad trafik Hamntorget - Tullhusgatan - Sjömansgatan - Jungmansgatan. Detta kommer troligtvis medföra köproblem för trafik på Handelsgatan, Köpmannagatan, Konduktörsgatan och Vikengatan. Jag föreslår vänstersväng förbjuds vid dessa korsningar. Infart till Viken sker då via rondellen vid Löfbergs samt en ny rondell som byggs vid ICA Viken. Dessutom behövs troligtvis en rondell i Korsningen Sjömansgatan/Hööksgatan.

Detta är bara ett urval av mina idéer. Hoppas ni orkar läsa och kanske får lite inspiration.

Kommentar:

Synpunkterna kring trafikökning på Sjömansgatan och behovet av passage över Sjömansgatan samt utformning av korsningen stämmer väl och kommer studeras vidare i detaljplanearbete. När det gäller planskilda korsningar för gående, cyklister och bilister bedöms att det inte finns tillräcklig utrymme och även exploateringsekonomi. Men placering och utformningar övergångsställe är en viktig framkomlighetsåtgärd för både cyklister och gående. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder och gestaltning av övergångsställen ska beaktas och studeras vidare i både den fortsatta planläggningen och detaljprojekteringen.

Boende på Näbbgatan 22

1. Vi bor i ett tvåplanshus och att få stora höghus som närmsta granne känns skrämmande. En önskan är att husen närmast oss på Näbbgatan inte reser sig högre än tre-fyraplans.

Kommentar:

Det är ofrånkomligt i en växande stad att områden förändras på ett sätt som kan upplevas negativt av en del som redan bor i området. I kommande detaljplanering kommer tillkommande bebyggelses utformning och placering att studeras så att den så långt möjligt bidrar på ett positivt sätt till området, och att dess påverkan på befintliga miljöer blir rimlig.

2. På bilden, som visas över det kommande Konsum området, ser det ut som att det är högre hus ner mot vattnet, än de som är inom området, det är inte schysst mot de som bor innanför och då förlorar utsikten ner mot vattnet. Bygg de högre husen ut mot Tullhusgatan, de lägre ner mot vattnet och inte så tätt, människor behöver ha lite utsikt.

Kommentar:

Stadsbild, utsikter, byggnadshöjd kommer att studeras vidare i kommande detaljplaneläggning.

3. Närmast oss och Konsum finns idag ett plank med tegelstolpar samt tre träd, något som vi och våra grannar vill ha kvar.

Kommentar:

Önskemålen om att bibehålla en "grön ridå - träd" längs Näbbgatan förs vidare till kommande detaljplanearbete.

4. Jag har tagit en promenad i det nybyggda området på Bryggudden, bakom Löfbergs Lilas nya parkeringshus, vilket upplevdes som "bara betong". En mörk del av vår stad, pga. den höga höjden av husen. Två tonåringar lekte i den lilla lekparken som är framför husen, de skrek högt och det ekade hårt mellan betonghusen. Ett hemskt ljud som uppstår, då det byggs högt och i betong/tegel/puts samt i ett allt för litet utrymme mellan byggnaderna.
5. Vänligen bygg med trävirke eller mer inslag av trä, vilket ger mer liv åt byggnader och motverkar ekoljud.

Kommentar:

Utformning och val av byggmaterial behandlas i den kommande planläggningen för respektive delområde. Synpunkten har noterats och förs vidare till kommande detaljplanearbete.

Terrassbyggnader, likt de vid Akers Brygge i Oslo vore fint, så alla får lite utsikt. Inte som fyrkantiga betongkuber vid bageriets lastkaj, vilket visades på träffen den 19/10 2017.

Kommentar:

Det som visades på träffen är en volymskiss. Utformning och materialval är en detaljplanefråga.

6. Innan ni börjar med bygget ska ni fixa framkomligheten, dvs vägarna, så att vi som bor på Orrholmen/ Tullholmen kommer kunna ta oss fram tryggt. Gåendes, med bil eller cykel och utan störningar. Som cyklist och gående ska vi inte behöva trängas ut i vägbanan, vilket ofta sker här på Näbbgatan, då lastbilar och privata bilar parkerar utefter gatan där vi ska gå. Värre blir det vid ett byggkaos, eftersom vi inte har någon trottoar eller markerad gångväg som hade varit tryggare. Det bor ju barn här också.

Kommentar:

Det är ofrånkomligt att byggnation medför vissa störningar. Åtgärder för att begränsa störningar hanteras inom ramen för kommande detaljplanläggning, till exempel genom regleringar i exploateringsavtal eller villkor i miljötillstånd. Frågan har noterats och förs vidare till kommande detaljplanearbete.

7. Bil är frihet för många och ett måste för en stor del av Karlstads invånare och pendlare. Ge utrymme för parkering, träd och växter.

Kommentar:

Träd med kanstensparkering i mellan kommer att vara en utgångspunkt för inre gator.

Boende på Tullhusgatan 27

Det verkar att parkeringsplatser blir ett problem. Parkeringsplatser bör vara lika till antalet som antalet lägenheter. Att skapa färre är att blunda för verkligheten. I dag är Tullholmsgatans hastighet 40 km/tim. Tyvärr inbjuder den långa rakan i dag till

att få kör 40 km/tim. I planprocessen bör övervägas möjligheter att ändra på detta. Flera människor i rörelse skapar ökade risker. Dessutom ökar bullret när trafiken kör för fort.

Kommentar:

Nyttillkommande bostäder och dess behov av parkeringsplatser ska lösas och tillskapas av exploatör i samband med bygglov i enlighet med gällande parkeringsnorm 2016.

När det gäller gestaltning av Tullhusgatan har frågan besvarats, se kommentar till boende på Alexandra och Sebastian ovan.

Boende i Karlstad

Vi har längtat efter att området utvecklas och gillar även huvudstrukturen i planen. Promenadstråket och torget mot Tullholmsviken kopplar ihop Stadsparken och Viken på ett snyggt sätt. Vi saknar en liknande koppling mellan Stadsparken och Mariebergsviken som skulle kunna behöva ett liknande torg i korsningen mellan Sjömansgatan och Konduktörsgatan enligt oss.

Trafiklösningen på området kommer vara en utmaning som vi ser det. Trafikmängden från Hammaröleden har ökat påtagligt under de 3 åren som vi nu bott på Orrholmen så till den grad att det blir köbildningar som numera även hindrar framkomligheten för gång- och cykeltrafikanterna.

Det kan vara värt att satsa på åtgärder som får ned hastigheten på Sjömansgatan. Trots trafikljus för gångtrafikanter i korsningen Sjömansgatan-Orrholmsgatan så har vi märkt vid ett flertal tillfällen att bilister kör genom rött här som om de inte lägger märke till trafikljusen. Lösningen är inte bra som den är idag där man som cyklist som kommer från Orrholmsgatan möter svängande biltrafik när man ska komma till övergångsstället. GCV som fortsätter här genom parken mot stationen är redan idag underdimensionerad och kommer inte klara av ökade trafikmängder.

Korsningen Sjömansgatan - Konduktörsgatan är ingen bra lösning vad gäller GCV. Det ser man t ex redan på spåren som gång- och cykeltrafikanter lämnat efter sig på gräsyrtorna om att man svänger av från Orrholmens GCV till höger upp mot GCV längs Sjömansgatan. Att ta sig över från Orrholmen till Konduktörsgatan och tillbaka är inte tillfredsställande från ett säkerhetsperspektiv i dagsläget.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen om passage och övergångsställe på Sjömansgatan. Övergångsstället vid Packhusgatan och/eller Sjömansgatan skulle kunna utföras på olika sätt tex. genom refug och förhöjda övergångsstället eller förse det med trafikljus. För kännedom är ett förhöjt övergångsställe en trafiksäkrare lösning än trafikljus. Detta är dock en fråga som avgörs i detaljprojektering. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder och gestaltning av övergångsställen ska studeras närmare i både den fortsatta planläggningen och detaljprojekteringen.

Vi önskar gc-vägar längs med Tullhusgatans båda sidor så att man slipper korsningen i onödan. Som det är idag är Tullhusgatans asfaltyta för biltrafik för bred vilket leder till fortkörningar. Cyklar man från centrum längs med Tullhusgatan så ska

man korsar den redan vid Samhällsbyggnadshuset när gc-vägen egentligen kunde fortsätta på västra sidan om gatan hela vägen ner till Orrholmsgaraget.

Lösningen med en gc-väg för långt från Tullhusgatan (p.g.a. järnvägsrälsen) riskerar att bilister inte uppfattar cyklisterna som även de får grönt ljus samtidigt. Upplevt ett flertal riskabla incidenter, främst på eftermiddagarna när flest bilister kör från centrum och är på väg mot Hammaröleden.

Kommentar

Det stämmer väl att Tullhusgatan är för bred vilket bidrar till fortkörning. I det kommande detaljplanarbetet kommer en ny utformning av Tullhusgatan tas fram.

Med hänsyn till planområdets goda gång- och kollektivtrafikförbindelser och närheten till service bör en lägre parkeringsnorm kunna tillämpas ev. mindre än 8 platser per 1000 kvm i BTA exklusive besöksparkering.

Reaktion:

Vi tycker att kommunen ska våga gå längre vad gäller att förändra vanan att alla ska ha bil och utmana parkeringsnormen. Varför inte följa Malmös exempel med att se till att ett hus byggs för dem som föredrar cykel och inte vill investera sina pengar i kostnaden för bil/parkering. Går det att bli mer sträng i planprogrammet och att skriva "att en lägre parkeringsnorm ska tillämpas."

Kommentar:

Synpunkterna överensstämmer med planens intention. Stadsbyggnadsförvaltningen ser det som positivt om tillämpning av dsk. grön resplan och bilpool, men kommunen kan inte ställa detta krav i planarbetet utan det är upp till exploatören att komma in med åtgärder som skulle kunna ligga till grund för en minskning av antal p-platser. Tanken med bilpool och grön resplan har lyfts i planprogrammet, och kommer fortsättningsvis betonas och behandlas vidare i det fortsatta detaljplanarbetet. För kännedom kommer gällande parkeringsnorm att vara utgångspunkten för cykel- och bilparkering i samband med bygglovsprövning. Stadsbyggnadsförvaltningen menar att områdets läge med närhet till centrum, och det kollektivtrafiknära läget ger goda förutsättning för tillämpning av ett lågt parkeringstal.

En annan viktig aspekt vad gäller att stimulera bygga bra och rymlig cykelförvaring och då tänka in både vanliga och ovanliga cyklar som är tyngre, bredare och längre såsom trehjuliga cyklar plus el- och lådcyklar som ökar i antal. Tänk även på utrymme och låsmöjligheter för cykelvagnar.

Kommentar

Synpunkten stämmer väl med avsikten för grön resplan.

Sen en fråga. Hur säkerställer man att byggbolagen verkligen bygger p-hus och p-däck? Skriver kommunen och respektive bolag avtal som följs upp?

Kommentar:

Parkering och p-hus är en bygglovsfråga men parkeringsfrågan måste ses över när kommunen tar fram detaljplan för enskilda delområde.

En nyckel till minskad trafik tror vi är att bygga en attraktiv skola på området. Dagens fria skolval bidrar till att barn skjutsas med bil genom staden och det skulle

kunna förebyggas om människor valde den närmsta skolan. Planen föreslår en ny förskola medan skolan inte verkar vara ett självklart behov. Det rimmar inte riktigt. Det är viktigt att programmet sätter sig in i hur skolfrågan centralt i staden är tänkt att lösas. Varken Orrholmsskolan eller Kvarnbergsskolan har kapacitet att ta emot fler elever i nuläget.

Kommentar:

Frågeställningen har besvarats och hänvisas till barn- och ungdomsnämndens kommentar ovan.

Det är mycket positivt att "Programmet förutsätter att området utvecklas till en stadsdel som innehåller en blandning av bostäder i olika upplåtelseform och olika innehåll dvs. stora och mindre lägenheter, studentbostäder, vårdboende, äldreboende osv." Orrholmens styrka idag är just blandningen av boendeformer. Det är mycket positivt så håll fast vid det!

Även om förtätning är nödvändig och det finns bra förutsättningar för det i aktuellt område tycker vi att utemiljöerna i anslutning till de nya lägenheterna är för snåla. Bostadsrättsföreningarna vid Tullhusgatan tycker vi borde vara det som är norm för de kvarter som byggs. Gröna större gårdar med närlekplatser är önskvärt. Det räcker inte med att hänvisa till Stadsparken.

Skola/förskola

Gc-väg till Orrholmens förskola

"Ett tillskott av ca 1500 nya bostäder enligt förslaget medför ett stort behov av kommunal service såsom förskola och ev. skola. En ökning med så många nya bostäder innebär ett behov av ny förskola för drygt 200 barn, vilket sammantaget ger ett behov av 5000 kvm utemiljö. En skola har inte ett lika uttalat behov av utemiljö. Detta innebär att totalt ca 7500 kvm mark behövs för förskola inom hela programområdet. Ytan ska framför allt avses för ett framtida behov av skola, men kan i andra hand även fungera för ytterligare bostäder. Det här stycket är otydligt. Menas att det både ska rymmas förskola och skola på de ca 7500 kvm. Sedan tycker vi att skolverksamhet visst har ett uttalat behov av utemiljö. Idag har Orrholmsskolan infört en rörelse- och hälsoprofil så ta tillvara deras erfarenheter av vilken utemiljö som faktiskt används idag och vilket behov som finns framöver. Dagens skola har inte heller en gymnastiksal som lever upp till behoven. Det är värt att ta med i beräkningarna när mer konkreta planer kring skolfrågan görs.

Kommentar:

Behovet för förskola med sin utemiljö har redan besvarats och hänvisas till Barn- och ungdomsnämndens yttrande ovan.

När det gäller Orrholmsskolan och behovet av en ny idrottshall har kommunen redan tagit fram en förstudie med syfte att utreda möjligheterna att riva och bygga en ny Orrholmsskolan för att möta det ökade elevunderlag som framtagna prognoser visar samt tillkommande exploatering. Detta innebär att gällande detaljplan för skolan måste ändras och prövas i en planprocess.

Vi har bott och arbetat på ett flertal olika platser i Karlstad under 20-års tid och under byggperioder är det allt för vanligt att man inte planerar tillgängligheten för gång- och cykeltrafik ordentligt. Därmed ökar olycks- och skaderisker. Vi vill ge

kommunen och därmed byggbolagen utmaningen att tillgänglighålla en säker bil- och GCV-infrastruktur för en mångfald av trafikanter under hela byggprocessen.

Kommentar:

Det är ofrånkomligt att byggnation medför vissa störningar. Åtgärder för att begränsa störningar hanteras inom ramen för kommande detaljplaneläggning, till exempel genom regleringar i exploateringsavtal eller villkor i miljötillstånd. Frågan har noterats och förs vidare till kommande detaljplanarbete.

Arkitektur

Arkitektskisserna i planprogrammet tycker vi ser lovande ut, men vi har genom åren lärt oss att byggbolagen gärna presenterar vackra bilder i planeringsfasen, för att sedan banta ned verkligheten till dussinvaror så att det anpassas till budgeten efter avkastningskraven. Detta är ett relativt stort planområde och därmed borde man kunna ställa krav på byggbolagen att vidhålla utlovade planer. Förhandla rättvist för nuvarande och framtida generationer.

Kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen delar synpunkten att ambitionerna gällande arkitektur, uttryck och karaktär är viktiga frågor som måste följas upp och beaktas vid bygglov, projektering och genomförande.

Anonym 1

Varför kravet att det måste byggas ett höghus på Lidltoften, varför kan det inte få vara lite luft i området. Det förtätas mycket nu i området. Har samma synpunkter på "Viken – Planering för bostäder, handel och kontor vid Tullholmsviken, planprogram för Tullholmen." Vill att man skapar luft mellan byggnader, inte bara bygger högre hus.

Kommentar:

Det är alltid viktigt att vid planering av ny bebyggelse se vilka de befintliga förutsättningarna är. I många fall bör ny bebyggelse anpassas i utformning, placering, skala och höjd till befintliga förhållanden, och andra gånger kan det vara acceptabelt eller till och med önskvärt att ny bebyggelse avviker från mönstret. I planprogrammet lyfts betydelsen fram av en högre byggnad som fondmotiv vid korsningen Packhusgatan-Sjömansgatan eller på platser som anses intressant ur ett stadsbyggnadsperspektiv. Rent generellt motiverar platsens läge i stadens övergripande struktur en markering med högre byggnad(er).

Samrådsredogörelsen är sammanställd och kommenterad av stadsbyggnadsarkitekt Ossman Sharif, den 25 januari 2018.

Bilagor

Bilaga 1 Anteckningar från samrådsmöte 2017-10-19