

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## DETALJPLAN FÖR TULLHOLMSSÅGEN 4.FL.

---

### Inledning

Planförslaget har upprättats med utökat planförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900) 5 kap, vilket innebär att samrådet följs av granskningsförfarande. Detaljplanen har föregåtts av ett planprogram, Planprogram för Tullholmen som godkändes mars 2018.

Denna samrådsredogörelse innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under detaljplanesamrådet samt stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer och förslag till förändringar av planförslaget med anledning av synpunkterna.

### Hur samrådet har bedrivits

Förslag till detaljplan för Tullholmssågen 4 m.fl. har upprättats den 13 juni 2018. Förslaget har varit föremål för samråd under tiden juli-september 2018. 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 29 juni 2018.

Ett samrådsmöte hölls den 22 augusti 2018. Anteckningar från mötet bifogas samrådsredogörelsen (bilaga 1).

### Sammanfattning

Inkomna yttranden berör främst trafiksituationen på Packhusgatan och Sjömansgatan, markförorening, trafikbuller, luftkvalité, MKN vatten, översvämningsrisker, skolgård, Natura 2000 och behovsbedömning. Flytt av telestation 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.

### Ändringar i planförslaget efter samrådet

- Komplettering och revidering om gestaltning av bottenplan mot allmän platsmark – rubriken Trafik och gatustruktur samt generell planbestämmelse på plankarta.
- Införande av höjdsättning som planbestämmelse med hänsyn till översvämningsrisker i Väneren.
- Komplettering av MKN vatten – konsekvenser för vatten.
- Kompletterande text om parkering samt bilpool – rubriken Parkering.
- Framtagande av miljökonsekvensbeskrivning MKB, bifogas.
- Framtagande av PM-översämningar, bifogas
- Komplettering av solstudien så att den även omfattar brf. Inre Hamnen.

- Komplettering av både luft- och bullerutredning med hänsyn till pelarstrukturen.
- Förtydligande text om beskrivning av bef. byggnad och beteckning - rubriken Förutsättning, mark och bebyggelse.
- Planbestämmelse för förskola/skola har tagits bort från två kvarter, ett kvarter mitt i planområdet och det andra längs Packhusgatan.
- Plankartan har kompletterats med upphävande av tomtindelning för del av kvarteret Kostern Arkivnr. 354/1960.
- Plankartan med sina bestämmelser har kompletterats och förtydligats.

## Ställningstagande

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

## Inkomna yttranden

Totalt 27 yttranden har inkommit. Yttranden har kommit in från Länsstyrelsen, Trafikverket, Lantmäterimyndigheten, Hammarö kommun, Teknik- och fastighetsnämnden, Barn- och ungdomsnämnden, Miljönämnden, Telia Company, Coop Värmland, Värmlands Museum, Handikappföreningar i Karlstad, bostadsrättsförening Inre Hamnen och nio privatpersoner.

Yttranden med synpunkter har inkommit enligt nedanstående förteckning. Vissa yttranden återges i sin helhet. Kommentarer och förslag till förändringar redovisas med kursiv stil.

## Yttranden av upplysningskaraktär och utan erinran

Kultur- och fritidsnämndens arbetsutskott, Vattenfall Eldistribution AB, Carlstads Gillet, bostadsrättsförening Fören 2, Försvarsmakten 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 utpekat som ett utbyggnadsområde för stadsutveckling. Länsstyrelsen har i granskningsyttrandet uppmärksammat kommunen på kravet att ett byggnadsverk inte blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Det pekas även på den dåvarande planeringsnivån som ska tillämpas vid bedömning av översvämningsrisk.

Den 6 december 2017 lämnade Länsstyrelsen ett yttrande över förslag till planprogram för Tullholmen. Det framgick från yttrandet att frågor kring trafik, bullerstörning och luftkvalité behövde utredas vidare och sättas i ett större sammanhang.

Även frågor kring översvämning, geoteknik, kulturmiljö samt tillgång till grönområden krävde ytterligare analys. Vidare betonade Länsstyrelsen behovet av att tydligt redovisa

konsekvenserna för uppfyllnad av miljökvalitetsnormer. Länsstyrelsen har även upp-lyst kommunen att tillståndsprövningar för vattenverksamheter, biotopskydd och eventuellt Natura 2000 kan bli aktuella.

Kvarteren Kanoten och Fören angränsar till planområdet. I detaljplanerna för båda områdena har frågor kring översvämning lyfts. Att Tullhusgatan skulle översvämningsssäkras i en nära framtid var en förutsättning för att detaljplanen för Fören 1 skulle kunna vinna laga kraft. Trafiksituationen i området, som har följder för luftkvalitet och bullerstörningar, har också lyfts som en viktig fråga.

### **Länsstyrelsens roll**

Enligt 5 kap. 7 § PBL ska ett utökat förfarande tillämpas om ett förslag till en detaljplan är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse, kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte är förenligt med kommunens översiktsplan och Länsstyrelsens granskningsyttrande över denna.

Länsstyrelsen ska enligt 5 kap. 14 § PBL vid samråd särskilt:

1. ta till vara och samordna statens intressen,
2. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser,
3. verka för att sådana frågor som användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och
4. verka för att en bebyggelse eller ett byggnadsverk inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Under samrådet ska länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i denna lag, om det behövs från allmän synpunkt.

Länsstyrelsen har dessutom ansvar att tidigt i planeringsprocessen förvarna om det finns risk för att planen tas in för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL.

### **Övergripande synpunkter**

Länsstyrelsen välkomnar kommunens planer för Tullholmsområdet. Utvecklingen av stadsdelen stämmer väl med nationella mål för att skapa klimatsmarta stadsstrukturer och kommer att skapa goda förutsättningar för byggande av bostäder.

Planområdets centrala läge intill en större genomfartsled kräver dock att frågor kring buller och luftkvalité noggrant utreds. Områdets tidigare markanvändning och det vattennära läget skapar också utmaningar vad gäller föroreningar, översvämningssrisk och hänsyn till befintliga naturvärden.

### **Behovsbedömning**

Planområdet är stort och omfattar ett 6 hektar stort markområde mitt i centrala Karlstad, ett tätbefolkat område där många människor arbetar och bor. Planen möjliggör drygt 1000 bostäder, plus handel och övriga verksamheter, som bl.a. kommer innebära en märkbar ökning av trafik i det befintliga vägnätet. Trafikökningen kan påverka bullersituationen och luftkvalitén både inom och utanför planområdet; enligt mätningar riskerar miljökvalitetsnormer för luft redan idag överskridas i närliggande områden.

Även miljö kvalitetsnormer för vatten behöver beaktas då planförslaget innebär bygandet i vatten. Vattenförekomsten Hammarösjön uppnår idag inte god kemisk eller ekologisk status. Natura 2000 området Klarälvsdeltat ligger på ett avstånd av ca 400 meter från plangränsen. Det framgår också av planbeskrivningen att planen väcker frågor kring bl.a. översvämningar, dagvatten, markföroreningar och geoteknik.

Länsstyrelsen har haft samråd med kommunen om behovsbedömningen den 15 mars 2017. Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen anser att antalet miljöfrågor som planen berör, i kombination med planens storlek, läge, antalet bostäder och mängden trafik som kommer att genereras, talar för att planen skulle kunna antas medföra betydande miljöpåverkan.

Vid framtagandet av detaljplanen har kommunen låtit göra ett antal olika utredningar och studier; flera konsekvenser för miljön redovisas redan i planbeskrivningen. Detta underlagsmaterial utgör en bra utgångspunkt för en eventuell miljökonsekvensbeskrivning.

#### *Kommentar*

*Inför granskning har SWECO fått i uppdrag att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning MKB som behandlar avgränsningsområde naturmiljö inklusive Natura 2000, vatten inklusive MKN vatten, luftkvalitet inklusive MKN luft, markföroreningar, boendemiljö inklusive MKN buller, klimat, risker och säkerhet - översvämningar, stads- och landskapsbild, friskluftsliv och rekreation och kulturbesöksvärden. Miljökonsekvensbeskrivningen prövas och samrådsparallellt med detaljplanens granskningsförslag. En sammanfattning av planens konsekvenser under respektive avgränsningsområde enligt MKB ser ut så här:*

#### **Naturmiljö**

*Inom planområdet föreslås ny parkyta vilket ökar grönstruktur, vilket bedöms vara lite positivt eftersom det tillför ett grönområde inom planområdet där det tidigare saknats. Förutsättningarna för befintlig markflora bedöms försämrats inom detaljplaneområdet, vilket bedöms vara lite negativt. Exploateringen av strand- och vattenområde kompenseras genom kompensationsåtgärder och den negativa effekten motverkas således. Sammanfattningsvis bedöms påverkan på naturmiljö vara lite negativ. Påverkan på vassmosaiken i vattenområdet bedöms vara lite negativ för alternativ 1 (med bassäng) och obetydlig för alternativ 2 (utan bassäng).*

#### **Natura 2000**

*Sammanfattningsvis bedöms inte genomförandet av detaljplanen påverka bevarandestatusen för utpekade naturtyper eller arter inom Natura 2000-området, tillsammans med övriga planerade projekt inom eller i nära anslutning till Natura 2000-området bedöms påverka Natura 2000-området negativt.*

#### **MKN vatten**

*Sett till hela vattenförekomsten storlek medför detaljplanen en obetydlig påverkan på kvalitetsfaktorerna och prioriterade ämnen. På lokal nivå kan vissa parametrar försämrats under en begränsad tid under byggskedet, men vidtagande av skyddsåtgärder minimerar risken. Tillsammans med andra planer och projekt kan kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd påverkas i liten grad. Vattenförekomstens potential att uppnå god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus 2027 för hela vattenförekomsten bedöms inte påverkas av planen om korrekta skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder utförs.*

#### **MKN Luft**

*En luftutredning togs fram inför planarbetet där beräkningar gjorts för ett framtida scenario där området är fullt utbyggt enligt planprogrammet med ny bebyggelse längs Packhusgatan, respektive Tullbusgatan. Utsläppshalterna av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>), partiklar (PM<sub>10</sub>) samt bensen beräk-*

nades. Utredningen visade att utsläppshalterna för de beräknade luftföroreningarna ligger långt under miljö kvalitetsnormerna. Dock överskrids nedre utvärderingströskeln/ miljömålet Frisk luft för partiklar (PM10) längs Packhusgatan. Det innebär att det kommer att krävas kontinuerliga mätningar av PM10 på Packhusgatan för att kontrollera att inte halterna stiger. Eftersom miljö kvalitetsnormerna till skydd för människors hälsa klaras bedöms konsekvenserna av de ökade utsläppen av luftföroreningar vara måttliga.

#### **Boendemiljö - trafikbuller**

I samband med att nya bostäder uppförs ger det ökade bostadsmöjligheter och kontor för människor i kommunen. Beräkningsresultat för buller visar att nya bostäder i de föreslagna lägena kan utformas så att alla boende kommer att ha tillgång till goda ljudmiljöer, under förutsättning att bullerskyddsåtgärder utförs. Vidare bedöms det finnas goda möjligheter att utforma relativt tysta innergårdar inom planområdet. Störningar från vägtrafikbuller kan dock inte uteslutas.

#### **Markföroreningar**

Förhöjda föroreningshalter har observerats i området, vilket innebär att det finns stor risk för att markföroreningar påträffas och kan spridas under byggskedet. Vissa massor på platsen är så pass förorenade att de behöver åtgärdas (saneras), vilket innebär en möjlighet att sanera och föra bort massor som är förorenade. Det är positivt för marken på platsen eftersom det innebär en minskad föroreningsbelastning. Återanvändande av massor i så stor utsträckning det är möjligt innebär en god resurshushållning.

#### **Risk och säkerhet - översvämning**

Området kring Tullholmsviken är låglänt och ligger inom område med översvämningsrisk. En del av marknivån i området ligger under +46,48 (dimensionerad nivå 200-års händelse). Bostadsområdet är dimensionerat för att klara 200-års händelse för Vänern i enlighet med Karlstads kommuns riktlinjer för översvämning och planområdet klarar en 200-års händelse samt BHW utan vind (en 10 000-års händelse) utan större påverkan. Bebyggelse av kajen medför en viss risk för drunkningsolycka, då människor kommer att vistas närmare vatten jämfört med idag.

### **Riksintressen**

#### **Riksintresse för kommunikationer**

E18 och väg 236/Hammaröleden, i den del som passerar centrala Karlstad och leder till hamnen, utgör riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 §. Väg 236 har också pekats ut i Funktionellt prioriterat vägnät och utgör en viktig led mellan Karlstad och Hammarö.

I samband med planprogrammet för Tullholmen lyftes behov av en fördjupad analys som visar trafiktillskottet och planens konsekvenser på befintligt vägnät kring området, där framförallt väg 236 är väsentlig. I sammanhanget har även kommunens planer på en sydlig förbindelse, utbyggnad av Karlstad C samt utveckling av kollektivtrafiknätet m.m. betydelse för trafiksituationen.

Trafikverket anser att detaljplanen och dess tillskott av trafik behöver ses i sammanhang med hela stråket mellan E18 och väg 236/Hammaröleden (Klaramotet – Karl IX:s gata – Klaraborgsbron – Klaraborgsgatan – Jungmansgatan – Sjömansgatan – Packhusgatan – Packhusallén), den så kallade Vikenförbindelsen. Det är av vikt att tillse att utformning och utförande genomförs så att Vikenförbindelsen dimensioneras rätt och kan nyttjas innan annan planerad infrastruktur finns framme i sin helhet, exempelvis Södra förbindelsen.

Påverkan av tillkommande trafik på väg 236 ska redovisas. Förutsättningar som härrör från andra planer och projekt utanför aktuellt planområde bör också vägas in.

*Kommentar*

*Stadsbyggnadsförvaltningen har tidigare bedömt att exploatering av planområdet i sig inte föranleder stora förändringar i trafikmönstret, utan det som kan leda till förändring i trafikmönstret är pågående stadsutveckling utanför den här planen tex. utbyggnad av Karlstads C- resecentrum. Stadsbyggnadsförvaltningen menar att trafikfrågan som ligger utanför detaljplanen håller på att utredas i en övergripande trafiksimulering för Vikenförbindelsen där ingår även trafiktillskottet från detaljplan för Tullholmssågen och kapacitetsberäkning på Packhusgatan i norrgående riktning mot Sjömansgatan – Jungmansgatan.*

Stadsbyggnadsförvaltningen gör också i samrådsredogörelsen för planprogrammet bedömningen att trafiktillskottet från planområdet inte märkbart skulle kunna försämra trafiksäkerheten på Hammaröleden. Dock skulle framkomligheten på Hammaröleden kunna påverkas av trafiken på Packhusgatan (enligt detaljplan för kv. Kanoten). I detaljplan för kv. Kanoten förutsattes att Packhusgatan, på avsnittet mellan Lagergrens gata och Tullhusgatan, breddas till två körfält. Det är således av stor vikt att detaljplanen ger tillräckligt med utrymme för en sådan breddning samt övriga eventuella trafikåtgärder.

*Kommentar*

*Förutsättningar gällande framkomligheten på Packhusgatan har redan beaktats genom att gatan enligt planen får en bredd på ca 23 meter vilket klarar behovet för bl.a. biltrafiken (två körfält i norrgående riktning och ett körfält i södergående riktning), gångbanor, trädplantering och kantstenparkering. Med tanke på framkomligheten på Packhusgatan och anslutande gator har planen även föreslagit en ny trafiklösning i form av cirkulationsplats istället för dagens trafiklösning för korsning Packhusgatan-Sjömansgatan-Tullhusgatan. Utformning av denna trafiklösning utgick också från en trafiksimulering som tagits fram i samband med projektet Vikenförbindelsen.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen bekräftar att de trafikåtgärder som föreskrivits i planen är tillräckliga för att uppnå tillfredsställande framkomlighet på Packhusgatan och stämmer väl med tidigare ställningstagande för utformning av Packhusgatan i enlighet med detaljplan för kv. Kanoten.*

**Miljökvalitetsnormer****MKN vatten**

Tullholmsviken är en del av vattenförekomsten Hammarösjön. Miljökvalitetsnormen för Hammarösjön är att den ska uppnå god ekologisk status senast år 2027. För att uppnå denna juridiskt bindande norm behövs bland annat fler naturliga kantzoner.

Idag är 63% av kantzoner runt Hammarösjön naturliga, medan övriga består av artificiella ytor såsom bebyggelse, vägar och bryggor. Senast år 2027 måste minst 80% av kantzoner vara naturliga. Det krävs alltså ett återskapande av naturliga kantzoner för att uppnå miljökvalitetsnormen. Planförslaget innebär ianspråktagande av ett ca 3400 kvm stort vattenområde och ytterligare en minskning av naturlig kantzoner.

Länsstyrelsen lyfte redan vid programsamrådet vikten av att förklara hur det morfologiska tillståndet, som idag är otillfredsställande, inte kommer att försämrats i och med den planerade utbyggnaden. I planhandlingarna konstaterar även kommunen att en utredning på kvalitetsfaktornivå krävs för att kunna göra en bedömning över förslagets påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten.

Inför granskning behöver kommunen tydligt redovisa hur miljö kvalitetsnormen förväntas följas trots den exploatering av strand- och vattenområden som planen föreslår. Detta kräver ett helhetsgrepp där kommunen presenterar vilka områden som kommer att exploateras och var någonstans det kommer att återskapas naturliga kantzoner längs Hammarösjöns stränder.

Kommunen bör i sammanhanget beakta värdet av att behålla en redan befintlig kantzon kontra att återskapa kantzoner, då det senare kan bli dyrt att genomföra och sällan skapas lika bra livsmiljöer för flora och fauna som en befintlig kantzon.

*Kommentar:*

*Frågan om MKN vatten har integrerats och behandlats i den utförda miljökonsekvensbeskrivningen. Miljökonsekvensbeskrivningen diskuterar påverkan på lokal nivå (Tullholmsviken) och även i stort perspektiv till hela vattenförekomsten (Hammarösjön). Den framtagande miljökonsekvensbeskrivningen pekar på att sett till hela vattenförekomsten storlek (Hammarösjön) medför planen en obetydlig påverkan på kvalitetsfaktorerna och prioriterade ämnen. På lokal nivå (Tullholmsviken) kan vissa parametrar försämrats under en begränsad tid under byggskedet, men vidtagande av skyddsåtgärder minimerar risken. Tillsammans med andra planer och pågående projekt kan kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd påverkas i liten grad. Vattenförekomstens potential att uppnå god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus 2027 för hela vattenförekomsten enligt MKB:n bedöms inte påverkas av planens genomförande om korrekta skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder i enlighet med MMD:s beslut M 4003-15 utförs.*

Planhandlingarna skulle med fördel kunna kompletteras med en mer detaljerad beskrivning över hur torget, kajkanten och vattenområdet kan planeras och utformas så att befintliga naturmiljöer bibehålls i så stor utsträckning som möjligt.

Även om delar av strandkanten inom planområdet kommer att bebyggas, är det viktigt att Tullholmsviken kan fortsätta fungera som ett så naturligt reproduktionsområde som möjligt för fisk och för den rika bottenfaunan, detta särskilt med tanke på vikens närhet till Natura 2000-området Klarälvsdeltat.

*Kommentar:*

*Rubriken gestaltning i planbeskrivningen har kompletterats med utformning av torget och kajen så att befintliga naturmiljöer i möjligaste mån kan behållas. Gestaltningen har kompletterats med text om möte mellan torget, kajkanten och vattnet.*

Mark- och miljödomstolen lämnade den 7 juli 2016 tillstånd för att anlägga en kaj längs Tullholmsvikens nordöstra strand (Mål nr M 4003-15). Ett villkor för tillståndet var att: *Återkommande vasslätter i angränsande strandområden ska genomföras. En skötselplan för detta ska tas fram i samråd med Karlstads kommuns Natur- och parkenhet samt Länsstyrelsen i Värmland.*

Området som utpekades som föremål för denna slätter ska enligt planförslaget nu tas i anspråk för bad, bryggor och kajkant. Inför granskning behöver kommunen därför tydliggöra hur man avser att uppfylla villkoren som gäller för den tidigare tillståndsgivna vattenanläggningen. För det fall kommunen vidhåller en exploatering i ovan nämnda område är det lämpligt att kommunen även undersöker möjligheten till ekologisk kompensation.

*Kommentar:*

*Inför granskningen har SWECO i Karlstad fått i uppdrag att ta fram ett förslag på hur kompensationsåtgärd avseende habitat för sötvattensfauna i Tullholmsviken kan utföras på bästa sätt. Rapporten beskriver åtgärden som är tänkt att kompensera för tre projekt som kommunen*

driver i området längs Tullholmsviken (kaj längs Tullholmsvikens nordöstra strand i enlighet med MMD:s beslut M 4003-15, pår samt brygganläggning i anslutning till kajen och anläggande av torgyta mm i enlighet med ny detaljplan för Tullholmsågen 4 m.fl.). Rapporten beskriver även hur kompensationsåtgärderna är planerade att utföras och hur stor yta för kompensationsåtgärderna behövs för de ovannämnda projekten. De utförda kompensationsåtgärder SWECO – Karlstads den 4 dec 2018 bifogas som bilaga till planhandlingarna.

Genomförandebeskrivning i planbeskrivningen har kompletterats med förslag till kompensationsåtgärder.

## Strandskydd

Strandskyddet föreslås upphävas inom hela planområdet förutom för öppet vattenområde betecknat (**W**) och parkmarken (**PARK**) som direkt gränsar till Tullholmsviken.

Som skäl för att upphävande av strandskyddet ange kommunen att:

1. Marken är till största delarna belägen på redan ianspråktagen mark för industriverksamheter, parkering och biltrafik som gör att den saknar betydelse för strandskyddets syften
2. En stor del av det berörda området är avskuret från stranden och vattnet genom en cykelväg och saknar därför betydelse för allmänhetens friluftsliv.
3. Området är starkt påverkat av industriverksamhet som pågått under drygt 100 år.
4. Det avser ett område som behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse i form av förtätning av befintlig bebyggelse som inte kan ske utanför området.

Kommunen hänvisar också till att strandområdet kommer att utgöras av allmän platsmark (torg, gång- och kajpromenad) och därmed vara tillgängligt. Dessutom föreslås att i anslutning till strandpromenaden och torget anlägga en allmän badplats/vattenlekplats som kommer att främja det rörliga friluftslivet, vilket överensstämmer med strandskyddets syfte.

Länsstyrelsen gör bedömning att punkt 1 och punkt 4 utgör godtagbara skäl för ett upphävande av strandskydd såsom avses i planen. Länsstyrelsen instämmer med att planförslaget kan komma att främja det rörliga friluftslivet.

### *Kommentar:*

*Kommunens mening med punkt 2 och 3 är en del av kvartersmark/industritomt som ligger väster om cykelvägen. Denna yta som redan är avskuren från stranden genom cykelvägen berör återinförande av strandskyddet.*

## Hälsa och säkerhet

### Översvämningsrisk

Vid programsamrådet framförde Länsstyrelsen att Boverket skulle komma med en ny tillsynsvägledning avseende översvämningsrisk. Vägledningen publicerades i februari 2018 och innehåller nya principer kring markanvändning och lokalisering av olika funktioner i förhållande till översvämningsrisk.

En utgångspunkt i Boverkets riktlinjer är att ny sammanhållen bebyggelse ska lokaliseras till områden som inte hotas av översvämningsrisk dvs vattendragets högsta beräknade nivå. I Karlstad ligger högsta beräknade nivån för Väneren på 47,07 (RH2000).

Avsteg från ovanstående kan dock motiveras vid förtätning av befintliga strukturer. Om det inte är möjligt att lokalisera tillkommande bebyggelse på nivåer så att översvämningsrisken undviks bör planen istället reglera bebyggelsens placering eller utfö-

rande så att den nya bebyggelsen klarar översvämning motsvarande de grundläggande utgångspunkterna. För bostäder bör tillgängligheten generellt säkerställas med tillfartsvägar som klarar översvämning motsvarande de grundläggande utgångspunkterna.

Planer får inte heller försvåra eller omöjliggöra framtida skyddsåtgärder för den befintliga strukturen. Den fysiska planeringen bör ha som mål att minska sårbarheten för översvämningar. Då detaljplanen för Tullholmssågen innebär en utveckling och förnyelse av en hel stadsdel menar Länsstyrelsen att det är rimlig att ställa höga krav på hantering av översvämningsrisk.

Inför granskning behöver kommunen beskriva översvämningssituationen i planområdet utifrån Boverkets nya vägledning och nivåerna för högsta beräknat flöde. För att göra avsteg enligt Boverkets riktlinjer krävs en motivering till varför det i detta fall går att acceptera en högre sannolikhet för översvämning. I motiveringen ska det dessutom visas att konsekvenserna av en översvämningshändelse ska kunna hanteras på ett godtagbart sätt.

Vidare bör kommunen redovisa de åtgärder som rimligen kan genomföras med hänsyn till platsspecifika förhållanden, omgivande markanvändning och bebyggelsens placering och utformning. Åtgärder kan exempelvis handla om lokalisering av tekniska anläggningar, placering av byggnader, höjdsättning av mark och gator, samt övriga skyddsåtgärder.

*Kommentar:*

*Rent generellt att förtäta och planera kompletterande bostäder till områden högre än beräknat högsta vattennivå i Vänern, är inte rimligt i Karlstad. I princip ligger hela tätorten med tillfartsvägar under vatten vid den nivån. Beräknad högsta vattennivå (eller dimensionerande nivå) har tagits fram genom beräkningar som underlag för dammsäkerhetsåtgärder. I sådana fall är det rimligt att ställa mycket höga krav – ett dammbatteri kan få oerhört stora, katastrofala, följder. Förhållningssättet i Karlstads översvämningssiktlinjer i samband med planering innebär istället att särskilt samhällsviktiga funktioner ska förläggas och utformas så att de inte riskerar att skadas vid en översvämning med högsta beräknad vattennivå i Vänern (en 10 000-årsbändelse), och att man accepterar för bostäder m.fl. funktioner en återkomsttid om 200 år (en 200-årsbändelse) eller mindre än en återkomsttid om 10 000 år.*

*Med anledning av risken för framtida påverkan av stigande vattennivåer i Vänern har ett PM-översvämning för planområdet genomförts av SWECO i Karlstad. PM-översvämning redovisar schematiskt de risker och konsekvenser som kan uppstå vid olika scenarier och vid olika förhöjda vattennivåer i Vänern. Den utredningen beskriver även översiktligt lämpliga och nödvändiga åtgärder mot översvämning samt påverkan på spill- och dagvattensystemen inom området.*

*Utgångspunkten enligt planen är att det aktuella området som helhet "utom kajen" ska klara översvämningsnivå för Vänern vid 200-årsbändelse och även tillkommande byggrätter med anslutande gator kommer till högsta grad att klara högsta dimensionerande vattennivå exkl. vindpåverkan dvs. (+46.77 RH 2000). Det kan också noteras att en införande av höjdsättning på berörda gator till minst +46.77 innebär i princip att färdig golvnivå för tillkommande byggnader kommer att per automatik ligga på en nivå som skulle kunna motsvara hösta dimensionerande vattennivå alltså +47.07. Kommunen vill tydliggöra att en höjdsättning av berörda gator i genomsnitt med ca 10 cm bedöms inte få märkbara konsekvenser varken på kulturmiljö och eller på kringliggande miljöer och bostäder. Planbeskrivningen har kompletterats med en gatuprofil bifogas som tydliggör varför färdig golvnivå kan hamna på +47.07 eller högre. I övrigt har planen*

också översvämningsskyddet tekniska anläggningar (el, va osv.) genom en generell planbestämelse som klarar av +47,07.

När det gäller högsta dimensionerande vattennivå inkl. vind +47.07 ligger det planområdet i direkt anslutning till Packbusagatan som klarar högsta dimensionerande vattennivå. Detta innebär att tillgängligheten gällande räddningstjänsten och ambulans vid högsta vattennivå kommer att klaras via Packbusagatan och till viss del via Tullbusgatans norra del. Det kan också konstateras att räddningstjänsten och ambulans även kan nå största delarna av planområdet vid högsta vattennivå om 20 cm vattendjup via Näbbgatan, Tullbusgatan och Timmergatan.

Sammanfattningsvis anser Karlstads kommun inte att det är möjligt att förtäta och planera kompletterande bebyggelse inom staden till beräknade nivåer med en återkomsttid som är längre än 10 000 år. Den beräknade högsta vattennivån med vindpåverkan, +47,07 m, förutsätter att ett 10,000-årsbändelse inträffar samtidigt som stark sydlig vind. Det kan också påpekas att sammanträffandet av dessa effekter har en återkomsttid som är längre än 10 000 år, som är Boverkets riktlinje. Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av den beräknat högsta nivån i Vänern.

### Buller och luft

Gaturummets utformning har stor betydelse för bullernivåer och hur luftföroreningar sprids och ansamlas. Länsstyrelsen har därför vid programsamrådet uppmärksammat kommunen på behovet av att ta fram nya beräkningar för buller och luft när hushöjder och bebyggelsens utformning preciserades i detaljplan.

Beräkningsresultat för buller har presenterats enbart på en nivå 1,5 m över mark. Spridningsberäkningar har tagits fram baserade på planprogramförslaget, WSP:s Karlstad Trafikmodell Prognos 2040 och trafikhastigheter på 30-35 km/h.

Länsstyrelsen anser att nya spridnings- och bullerberäkningar bör genomföras för Packhusgatan utifrån de hushöjder som presenterats i detaljplanen. Då Trafikverket bedömer att trafiksituationen bör analyseras i ett större sammanhang kan det även finnas behov av att justera beräkningarna utifrån modellerat antal fordonsrörelser samt skyltad hastighet i nya framtagna trafikmodeller. Vidare anser Länsstyrelsen att det är rimlig att ta höjd för köbildning, då sådana redan i dagsläget förekommer. Spridningsberäkningen för luft bör presenteras på ett sätt som gör det möjligt att jämföra mot de aktuella normerna, d.v.s. antal dagar då en viss föroreningshalt överskrids. Detta då percentil-begreppet inte längre används i förordningen.

#### *Kommentar:*

Utredningen om luftföroreningar kring planområdet har förtydligats med hänsyn tagen till, köbildning, en homogen bebyggelse (7 vån längs Packbusgatan) enligt planförslaget, vägens utformning, framtida trafikmängd (12 000, 15 000 och 20 000 f/d), vägens skyltade hastighet (40 km/h) och saltning som vinterväghållningslösning. Resultatet för luftsituationen redovisas i form av årsmedelhalt, dygnsmått och timmått och jämförelse mot utvärderingströsklarna (nedre och övre). Den kompletterande luftutredningen med hänsynstagande till tillkommande förutsättningar visar att halterna inte blir så höga att miljö kvalitetsnormerna överskrids, och att gällande riktvärde för miljö kvalitetsnormen klaras, men de s.k. utvärderingströsklarna överskrids. Detta innebär att kommunen som är väghållare måste följa upp luftsituationen genom mätningar eller modellberäkningar. Uppföljningskravet gällande luftsituation på Packbusgatan har säkerställts i genomförandebeskrivningen.

Utredningen om bullerstörningar från Packbusgatan och Tullbusgatan har också förtydligats och kompletterats med nya förutsättningar dvs. framtida trafikmängdsökningar (idag 12 500,

15 000 och värsta fall 20 000 f/d), förslagna höjder och vägens hastighet (40 km/h). Denna visar att exploateringen utmed Packhusgatan kommer att bli utsatt för ekvivalenta ljudnivåer upp till 64 dB(A), ett värde som ligger över nuvarande riktvärde 60 dB(A) enligt förordning SFS 2017:356. För dessa bostadshus kan man antingen förelägga mindre lägenheter om högst 35 kvadratmeter eller göra lägenheter genomgående så att minst hälften av bostadsrummen i en bostad är vända mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasaden, och minst hälften av bostadsrummen är vända mot en sida där 70 dB(A) maximal ljudnivå inte överskrider mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden. Övriga hus som inte har fasad i direkt anslutning till Packhusgatan har fasadnivåer som ligger under riktvärdet på fasad 60 dB(A). Uteplatser/balkonger placeras i lägen så att man uppfyller den ekvivalenta nivån på 50 dB(A). Kompletteringen visar dock att nya bostäder i de föreslagna lägena kan utformas så att alla boende kommer att ha tillgång till goda ljudmiljöer. Vidare bedöms det finnas goda möjligheter att utforma relativt tysta innergårdar inom planområdet.

Karlstad kommun avser att göra det möjligt att inrätta en skola/förskola i bottenplan på byggnad i anslutning/nära anslutning till Packhusallén. Den beräkning som utförts i samband med planprogrammet visar dock på höga dygnshalter av PM10 (28 µg/m<sup>3</sup> i medeltal under 36 dygn). På dessa nivåer kan barn få försämrad lungutveckling, ökad sensibilisering för allergener samt vid luftvägsbesvär få en försämring av symptomen. (Se vidare information och referenser i *Miljö och hälsa 2018, Regional miljöhälsorapport för Södermanlands, Värmlands, Örebro och Västmanlands län.*)

Länsstyrelsens inställning är därför att det är olämpligt med skola/förskola i anslutning till Packhusgatan. Bostäder är inte heller lämpliga i bottenplan och ingen friskluftsventilation bör finnas som tar in luft från denna gata. Även bullersituationen motiverar att en annan placering av förskolan vore mer lämplig.

*Kommentar:*

*Möjligheterna för skola/förskola på utpekade kvarter har tagits bort från planen.*

### Förorenad mark

Det framgår från planhandlingarna att vissa delar av planområdet har markföroreningar. Flera utredningarna har utförts men kommunen konstaterar att vidare undersökningar och utredningar behöver utföras, dock har provtagning av mark under byggnader och vid befintliga ledningsstråk etc. inte kunnat utföras. Enligt kommunen ska behov och omfattning av ytterligare undersökningar och åtgärder avgöras i nästa skede, när kommande markanvändning och utformning av byggnader på området är fastställd.

Länsstyrelsen vill påminna om att planbestämmelser inte får innehålla krav på olika typer av utredningar och liknande. I och med att en detaljplan vinner laga kraft ska marken vara lämplig för den användning som planen anger. Alla utredningar som behövs för att säkerställa föroreningsgrad måste därför ha genomförts innan planen antas.

För att Länsstyrelsen ska kunna bedöma markföroreningsnivån ska området vara tillräckligt undersökt och åtgärdsalternativ framtagna. Inför granskning rekommenderas därför att kommunen tar kontakt med Länsstyrelsens miljöskyddsmyndighet för att förtydliga föroreningssituationen och diskutera genomförandet av kvarstående undersökningar och åtgärder.

*Kommentar:*

*Inför granskningen har kommunen tillsammans med miljökonsulten -SWECO träffat länsstyrelsen*

sen vilket resulterat i att planen kompletterats med en framtagande av åtgärds mål (generella och specifika åtgärds mål) utifrån påträffade föroreningar inom planområdet. Planbestämmelsen som hanterar sanering har förtydligats genom hänvisning till förslagna åtgärds mål som finns i planbeskrivningen.

## **Tillstånd enligt annan lagstiftning**

### Vattenverksamheter

Planområdet är beläget nära vatten. Översvämningsåtgärder och andra anläggningsåtgärder i vattenområde utgör vattenverksamhet och kan kräva tillstånd eller anmälan enligt vad som föreskrivs i 11 kap. miljöbalken.

*Kommentar:*

*Frågan har belyst under rubriken genomförande i planbeskrivningen.*

### Biotopskydd

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

*Kommentar:*

*Frågan har belyst under rubriken genomförande i planbeskrivningen.*

## **Prövningsgrundande synpunkter**

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10 § PBL ta in en detaljplan för prövning. Mot bakgrund av ovan nämnda anledningar anser Länsstyrelsen att frågor kring översvämnings-, miljö kvalitetsnormer för vatten, buller och luft, förorenad mark samt riksintresse kommunikationer måste utredas vidare före det att ställning kan tas till om planförslaget föranleder någon prövning eller ej.

*Kommentar:*

*Frågorna har kommenterats under respektive avsnitt ovan.*

## **Trafikverket**

### Hållbara resor och trafikmodell

Trafikverket ser påtagliga värden i att planera för en förtätad bebyggelsestruktur där stödjande samhällsservice också ges plats. Området ger goda möjligheter till gång och cykel samt kollektivtrafikresor och förslaget innebär bra möjligheter att fortsatt planera för en hållbar transportförsörjning.

*Kommentar:*

*Kommunen delar uppfattningen.*

### Trafikförutsättningar

Kommunen bedömer att exploateringen av området innebär upp mot 3000 tillkommande fordon per årsmedeldygn. Samtidigt försvinner ca 250 lastbilsrörelser per dygn då delar av Konsums verksamhet flyttas. En ny livsmedelsbutik planeras dock i planområdet. Kommunen beskriver att stadsdelens trafikstruktur kommer att ändras och karakteriseras av stadsliga lösningar där en miljöanpassad trafik tillåts på ”mjuka trafikanters” villkor. Man lyfter särskilt positiva effekter för cykeltrafikanter. Trafikverket konstaterar att Tullholmsområdet innebär goda möjligheter att gynna hållbara lokala strukturer.

*Kommentar:*

*Kommunen delar uppfattningen.*

### Trafiktillskott

I samband med planprogrammet lyftes behov av en fördjupad analys som visar trafik-tillskottet och planens konsekvenser på befintligt vägnät kring området, där framför-allt väg 236 är väsentlig. I sammanhanget får kommunens planer på sydlig förbindelse, utbyggnad av Karlstad C, kollektivtrafiken etc., betydelse för trafiksituationen. Trafikverket efterlyser ett sådant underlag.

Stadsbyggnadsförvaltningen gör också i samrådsredogörelsen för planprogrammet be-dömningen att trafiktillskottet från planområdet inte märkbart skulle kunna försämra trafiksäkerheten på Hammaröleden. Dock skulle framkomligheten på Hammaröleden kunna påverkas av trafiken på Packhusgatan i norrgående riktning (enligt detaljplan för kv. Kanoten). I detaljplan för kv. Kanoten förutsattes att Packhusgatan i norrgå-ende riktning, på avsnittet mellan Lagergrens gata och Tullhusgatan, breddas till två körfält. Det är således av stor vikt att detaljplanen ger tillräckligt med utrymme för en sådan breddning samt övriga eventuella trafikåtgärder.

#### *Kommentar:*

*Behovet av tillräckligt utrymme för två körfält i norrgående riktning och ett körfält i södergående riktning på Packhusgatan har redan beaktats i samrådsförslaget. Stadsbyggnadsförvaltningen menar att planförslaget har utformat Packhusgatan med en sektion/bredd på 23 meter vilket klarar behovet för bl.a. biltrafik (två körfält i norrgående riktning och ett körfält i södergående riktning), mittrefug, gångbanor, trädplantering osv.*

Trafikverket anser att detaljplanen och dess tillskott av trafik även behöver ses i sam-manhang med hela stråket mellan E18 och väg 236/Hammaröleden (Klaramotet – Karl IX:s gata – Klaraborgsbron – Klaraborgsgatan – Jungmansgatan – Sjömansgatan – Packhusgatan – Packhusallén), den så kallade Vikenförbindelsen. Det är då av vikt att tillse att utformning och utförande genomförs så att Vikenförbindelsen dimension-eras rätt och kan nyttjas innan annan planerad infrastruktur finns framme i sin helhet, exempelvis Södra förbindelsen.

#### *Kommentar:*

*Rent generellt sker utvecklingen inom transportområdet mycket snabbt och osäkerheterna kring hur vi kommer att färdas i framtiden är större än någonsin. Utöver teknikutvecklingen sker mycket som sannolikt kommer att påverka vårt färdmedelsval, exempelvis MaaS (Mobility as a Service), delningsekonomin och andra förutsättningar för hållbart resande. Karlstads kommun ligger i framkant när det gäller att satsa på hållbara alternativ till de individuella bilresorna. Exempel på detta är satsning på kollektivtrafiken och det framtida cykelnätet i kommunen. De-taljplan för Tullholmssågen är ett bra exempel på ett stadsutvecklingsområde där lokaliseringen ger förutsättningar för hållbara resval. Kommunens bedömning är att det finns alla förutsättningar för att det aktuella planområdet ska kunna bidra till ett hållbart resande.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att exploatering av planområdet i sig inte föranleder stora förändringar i trafikmönstret, utan det som kan leda till förändring i trafikmönstret är pågående stadsutveckling utanför den här planen tex. utbyggnad av Karlstads C- resecentrum. Vi menar att andelen av trafiktillskottet som eventuell trafikerar på Packhusgatan i södergående riktning och vidare söderut på Hammaröleden inte är så märkbar som skulle kunna försämra framkom-ligheten på Hammaröleden på ett dramatiskt sätt. Stadsbyggnadsförvaltningen förtydligar 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 förslagna körfält och trafikåtgärder som höjer framkomlig-*

*beten har igen beaktats i den här planen. Sammanfattningsvis går det inte att utesluta att trafiktillskottet inte kan påverka Hammaröleden men utifrån planens förutsättning bedöms inverkan vara acceptabel.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen vill betona att trafikfrågan som ligger utanför detaljplanen kommer att i samband med Vikenförbindelsen utredas vidare i en övergripande trafiksimulering där ingår bl.a. trafiktillskottet från detaljplan för Tullholmssågen och kapacitetsberäkning på Packhusgatan i norrgående riktning mot Sjömansgatan – Jungmansgatan-Karl XI gata.*

### **Sammantagen bedömning**

Påverkan från tillkommande trafik på väg 236 ska redovisas. Förutsättningar som härrör från andra planer och projekt utanför aktuellt planområde bör vägas in.

*Kommentar:*

*Se kommentarer ovan.*

### **Värmlands Museum**

Värmlands Museum har tagit del av samrådshandlingarna daterade 2018-06-27 och lämnar här följande synpunkter med utgångspunkt i kulturmiljöfrågor.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en stadsutveckling med en blandning av bostäder, verksamheter, service och strandpromenad samt att utforma korsningen Packhusgatan- Tullhusgatan- Sjömansgatan som en ny urban trafiklösning. Det nya området förutsätts ha så höga arkitektoniska kvaliteter att det blir ett positivt tillskott i området.

I planprogrammet anges att det inför detaljplanarbetet ska tas fram ett PM för kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer för respektive delområde i planprogrammet. Vi kan konstatera att det PM som tagits fram av stadsbyggnadsantikvarien inte helt motsvarar den nu aktuella planen.

I PM - Kulturhistoriska värden anges att så mycket som möjligt av den befintliga bebyggelsen ska sparas för att områdets karaktär ska bevaras. Här sägs också att det som tydligast förmedlar områdets kulturhistoriska värde är fabriksbyggnaderna och dess tegelfasader mot Tullhusgatan, järnvägsspåren med port och lastkaj samt neonskyltarna på fasaderna. Särskilt viktiga karaktärsdrag utgör fasaderna med rött tegel, lagercentralens karakteristiska takform, fönstersättningen längs Tullhusgatan och bageriets förhöjda byggnadskropp. Dessa egenskaper ger tillsammans den mycket speciella och karaktärsskapande industrimiljö som är karakteristiskt för området.

Vi menar att planen på intet sätt tillgodoser denna kulturhistoriska värdering och att en allt för liten del av de befintliga byggnaderna skyddas för att de viktigaste karaktärsdragen i området ska bevaras. Vi konstaterar att endast en mycket liten del av anläggningen blir kvar och att en av landets ledande livsmedelsproducenter under 60 år, ritad av kooperativa förbundets arkitektkontor och uppfört med gedigna material till största delen blir helt raderad. Den lilla rest som sparas kommer dessutom att få byggas på och öppnas upp med fler fönster.

*Kommentar:*

*Hänsynstagande till kulturmiljövärden har gjorts genom att bevara både Bagerihuset och industrispåret. Bevarande av Bagerihuset med sitt läge i stadsmiljö, byggmaterial, volym med en höjd på ca 17 meter borde räcka till att industriminnet blir synligt och avläsbart. Även fasadskylten "BAGERI" och lastkajen som tydligt signalerar industriminnet omfattas av skyddsbestämmelsen. Ambitionen är att industriminnet även synliggörs vid namnsättning på tillkommande bo-*

*stads kvarter, gator och parkytor inom planområdet. Planförslaget har skyddat och säkerställt de ovan nämnda objekten genom rinningsförbud **r** och varsambetsbestämmelsen **k**.*

Vi tolkar det som att **q** och **k** motsäger varandra och vi önskar en tydligare beskrivning av vad **k** betyder. Till exempel anges i **k** att fönsterpartierna är ett väsentligt karaktärsdrag, men i **q** anges att nya öppningar (fönster) får finnas. På plankartan anges att gällande karaktärsdrag på befintlig bebyggelse som ska skyddas återfinns på s 12 i Planbeskrivningen - det ska vara på s 13 - 14.

*Kommentar:*

*Kommunen har i tidigare skede bedömt att Bagerihuset kan tålas små förändring så det kan komma i användning tex. för bl.a. skola, bostäder och centrumändamål. En ny användning innebär i sig att vissa öppningar i form av fönster bör tillåtas på ett sätt som kulturhistoriska värde kan behållas.*

*Enligt boverkets riktlinjer används **q** (skydd av kulturvärde) för att ange att fysiska delar eller specifika utföranden som är väsentliga för kulturvärdet ska bevaras, medan **k** (varsambetsbestämmelse) används för att specificera hur det generella varsambetskravet ska beaktas.*

*Planbestämmelsen **q**<sub>2</sub> enligt planförslaget innebär att byggnadens exteriör så som tegelfasad, lastbrygga med skärmtak, några små liggande fönsterpartier mot Näbbgatan, 4 stora fönsterpartier av glasbetong mot Tullhusgatan och fasadskylt ges en skyddsbestämmelse. Beteckningen **k** innebär att förändringar av byggnaden ska ske varsamt och med beaktande av det kulturhistoriska värdet. Stadsbyggnadsförvaltningen menar att beteckningen **k** inte i tillräcklig grad som kan säkerställa att byggnadens kulturhistoriska värde inte förvanskas. I övrigt har planbestämmelserna **q**<sub>2</sub> och **k** bearbetats och förtydligats.*

## Hammarö kommun

Karlstads kommun har tagit fram ett väl utarbetat förslag till detaljplan som möjliggör en stadsutveckling med ny blandad bebyggelse i ett tidigare industriområde. Hammarö kommun är med sitt läge beroende av att trafiknätet i Karlstads kommun fungerar väl för att ta sig till och från Hammarö och Packhusgatan är en viktig länk till Karlstad och E18 för Hammarös invånare. 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:*

*Önskemålet om delaktighet kring trafikstruktur och Karlstadstråket skickas vidare för beaktande vid projektering av både Karlstadstråket och Vikenförbindelsen.*

## Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har tagit del av samrådsförslaget och har följande synpunkter.

På plankartan saknas koordinater och rutnätskryss. Grundkartan bör uppdateras då den är från 2016. MSB-huset och rondellen mellan Packhusgatan och Packhusgatan saknas.

Egenskapsgränserna är felaktiga inom vissa kvarter. De visas som heldragna linjer. Egenskapsgränsen runt skärmtaket/lastbryggan är också heldragen. Bokstäverna som visar användning av kvartersmark bör stå överst. I ett av kvarteren står det underst. Bokstaven för parkering saknas på en del kvarter.

*Kommentar:*

*Plankartan har uppdaterats och kompletterats med koordinater och rutnätkryss.*

I genomförandebeskrivningen står att parkering skall lösas inom den egna fastigheten. Ett förtydligande bör göras.

*Kommentar:*

*Parkeringsfrågan beaktas och diskuteras i planskeden men det är en bygglovsfråga. Vi menar att exploatören är skyldig att redovisa hur behovet av p-platser på egen kvarter (kvartersmark) kan lösas vid bygglovsprövning.*

Rymms den illustrerade anläggningen inom W1?

*Kommentar:*

*Illustrationskartan har kontrollerats och justerats*

Bestämmelsen KAJ känns märklig då den inte är ansluten till vattnet. Kajen kan inte ha funktionen som en kaj där man anlägger båtar, då ett grönområde ligger emellan. Skulle inte området kunna ingå i TORG-området?

*Kommentar:*

*Plankartan har kompletterats och ytan har ritats som TORG med egenskapsbestämmelsen **kaj**. Den egenskapsbestämmelsen (**kaj**) stämmer väl med kringliggande planbestämmelse i detaljplan för kv. Kanoten.*

Hur löses tillfarten till kvarteren som ligger längs med Packhusgatan?

*Kommentar:*

*Bostadskvarteret får angöras via den nybyggda cirkulationsplatsen som ligger norr om MSB-huset.*

I kvarteret med handel finns en egenskapsbestämmelse  $f_2$  som reglerar att marken får bebyggas om den fria höjden är minst 4,5 meter samt att pelare får finnas. Plankartan bör kompletteras antingen med LOKALGATA om 3D-fastighet ska bildas eller med **x** vid traditionell fastighetsbildning för att kunna bilda servitut för allmän gångtrafik.

*Kommentar:*

*Plankartan har kompletterats med planbestämmelse **x**.*

## Luftfartsverket - LfV

LfV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

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

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten.

*Kommentar:*

*Frågan lyfts vidare för beaktande vid projektering.*

## Yttranden från kommunala remissinstanser

### Teknik- och fastighetsnämnden

Teknik- och fastighetsförvaltningens samrådssvar

- Med föreslagen utformning på ”Gårdsgata” föreslås den tillhöra kvartersmark med bestämmelsen x så att den fortfarande hålls tillgänglig för allmännyttig gång- och cykeltrafik. Med föreslagen utformning antas den inte kunna fungera för driftfordon då vändradien är för liten (12 istället för 18 m).

*Kommentar:*

*Vändplatserna har utökats till 14 meter. Tvärgator har inritats som gångfarts-gata/gårdsgata med syfte att allmänheten enkelt kan ta sig till strandkanten och de skapar en visuell kontakt med vattnet. Dessa funktioner kan inte tillgodoses genom kvartersmark med planbestämmelsen x.*

- Förvaltningen förordar förgårdsmark för att underlätta drift, skötsel och byggnation för såväl fastighetsägaren som kommunen. Förgårdsmark kan även medföra ett öppnare intryck.

*Kommentar:*

*Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen. En skiljeremsa av prickmark, som varierar från 1,5 meter till 2 meters bredd mellan byggrätterna och allmän platsmark, har redan sparats i planförslaget.*

- I detaljplanen så föreslås att stråket genom parkytan längs med Tullholmsviken ska vara ett gångstråk. I dagsläget så är det ett gemensamt stråk för fotgängare och cyklister. Förvaltningen förordar att det även i framtiden ska vara ett gemensamt stråk för fotgängare och cyklister.

*Kommentar:*

*Föreslagen gångväg enligt planförslaget förhindrar inte att ytan används för både fotgängare och cyklister. Plankartan har kompletterats med **gc-väg** istället för **gångväg**.*

- Vid de föreslagna busshållplatserna på Tullhusgatan så måste det finnas tillräckligt utrymme för väderskydd och perrong för resenärer. Utrymmet bör anpassas efter liknande väderskydd som används på etapp 1 på Karlstadsstråket.

*Kommentar:*

*Inför granskning har frågan undersökts och resulterat i att det finns tillräckligt utrymme för väderskydd och perrong.*

- Vid föreslagen utformning så kommer det med stor sannolikhet bli flera hörn som blir siktskymmande. Det kommer att bli fast bebyggelse inom de önskade siktriangelarna. I liknande området i Karlstad förekommer synpunkter om bristfällig sikt i korsningar. Inte minst för oskyddade trafikanter. I korsningspunkterna mellan lokalgatorna och GC-vägen på Tullhusgatan så bedöms sikten bli väldigt bristfällig.

*Kommentar:*

*Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att ett sparande av en skiljeremsa i form av förgårdsmark mellan kvartersmark och allmän platsmark förbättrar sikten för oskyddade trafikanter. I övrigt har planen kompletterats med planbestämmelse som ställer krav på utformning av bottenplan så att siket genom hörn kan skapas.*

### Parkering

- I dagsläget finns det mycket parkering på Tullhusgatan, ungefär 80 platser. Beläggningen är hög då den används som arbetsparkering för anställda på närliggande företag. Vid föreslagen utformning så kommer en del av parkeringsmöjligheterna att tas bort samtidigt som nya bostäder, verksamheter och en förskola planeras. Detta är olyckligt då det redan råden brist på parkeringsmöjligheter i området. Förvaltningen anser att befintlig situation kring parkering har behandlats för lite och det vore önskvärt om planen tillåter eller att det under exploateringen görs möjligt att även öka mängden parkering på allmän platsmark för att täcka det behovet som finns. (ev. Löfbergs parkeringsgarage).

*Kommentar:*

*Planen förutsätter att behålla så mycket som möjligt av kantstensparkeringar längs Tullhusgatan. Grundprincipen gällande parkeringar för privatändamål är att fastighetsägare ska lösa sitt behov av p-platser på kvartersmark i enlighet med kommunens parkeringsnorm. Vi menar att tillkommande bostäder och dess behov av parkeringsplatser ska lösas och tillskapas av exploatör i samband med bygglov i enlighet med gällande parkeringsnorm 2016. Planens förutsättning för Tullhusgatan är att gatan utformas på ett sätt som bidrar till att minska hastigheten och upplevs som lokalgatan dock ej trafikled. Det kan göras genom att minska den bredda asfalterad yta och ommöblera gatan med kantstensparkeringar, plantering, osv. Stadsbyggnadsförvaltningen menar att anläggande av kantstensparkering, snedparkering och plantering längs Tullhusgatan dämpar hastighet och medför att gatan upplevs som lokalgata i stället för trafikyta som det gör idag. Parkeringsfrågan längs Tullhusgatan har förtydligats mer i planbeskrivningen.*

- Det föreslås att det fortsatt ska finnas kantstensparkering på Packhusgatans södra sida. Detta bedöms olämpligt då det kommer vara höga trafikmängder på Packhusgatan. Kantstensparkering kan medföra en ökad olycksrisk.

*Kommentar:*

*Med tanke på framkomligheten på Packhusgatan föreslår planen att kantstensparkering inte får anläggas så nära till den planerade rondellen. Projektering av Packhusgatan, sista etapp har utgått från att närmaste kantstensparkering kommer att ligga på ett avstånd av ca 60 meter. Stadsbyggnadsförvaltningen vill också betona att kantstensparkering är en förutsättning för både stadsliv och tillkommande etablering/verksamheter i bottenplan.*

- Förvaltningen tycker att hämtning och lämning vid förskolan har behandlats för lite i planen. Detta bör förtydligas hur det är tänkt och hur stort behov det finns av att hämta och lämna.

*Kommentar:*

*Lämning och hämtning ska ske på lokalgata längs den planerade förskolan. Val av den avsedda tomten för förskolan har utgått från att tomten ska bli tillgängligt från Tullbusgatan, Timmergatan och Näbbgatan vilket gör att möjligheter för lämning och hämtning blir smidigt och enkelt. Planbeskrivning har förtydligats med detta.*

- Det står i planbeskrivningen om hur exploitören ska ta kostnader för åtgärder på Packhusgatan, GC-väg mm men inget om de nya lokalgator (allmänna) som blir inom planområdet bl.a. nuvarande Timmergatan. Det kanske är underförstått men kan förtydligas vad som gäller även här.

*Kommentar:*

*Planbeskrivningen har kompletterats och förtydligats.*

- När det gäller VA kommer vi behöva bygga ut ett nytt stamnät genom Timmergatan och ytterligare en lokalgata (står rätt i PB) där flera av fastigheterna inom nya planområdet får möjligheter till anslutning till denna ledning. De kan inte ansluta till redan befintliga ledningar som det står under denna rubrik.

*Kommentar:*

*Planbeskrivningen har kompletterats med upplysningen.*

- Tomten som föreslås för kommunalt ändamål är möjlig att bebygga men produktionskostnad överstiger vida nyproduktionskostnad då befintlig byggnad är klassad som kulturhistoriskt värdefull och ska bevaras.

*Kommentar:*

*Inför granskningen har frågan utretts och resulterats i att kommunen kommer endast tar över förskoletomten som ligger norr om Bageribuset, dock ej Bageribuset.*

### Tillägg till yttrande

Teknik- och fastighetsnämnden godkänner teknik- och fastighetsförvaltningens förslag till samrådssvar med tillägget:

Det är inte motiverat ur kostnadssynpunkt att behålla den ursprungliga fasaden på bagerifastigheten. Det är viktigt att väga in såväl hälso- som miljösynpunkter som buller, avgaser etc. Därför kan det vara motiverat att överväga det lämpliga med en placering överhuvudtaget av en förskola i det aktuella läget. Det är viktigt att man har tagit höjd för behovet av kommunala lokaler.

*Kommentar:*

*I tidigt skede under planarbetsgång har företrädare från teknik- och fastighetsförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen träffats och diskuterat olika alternativa lokaliseringar för förskola inom planområdet. Framtagna alternativa lokaliseringar har avvägts utifrån olika aspekter och omständigheter. Fördelarna med det som planen föreslagit är att marken inte behöver sanering, stora möjligheter för lämning och hämtning av barn, markvärde och logistiken.*

I en ny stadsdel som Tullholmssågen ser teknik- och fastighetsnämnden gärna en ännu högre bebyggelse. Teknik- och fastighetsnämnden anser att man ska vara restriktiv med att frångå normen.

*Kommentar:*

*God boendemiljö är ett helhetsbegrepp som syftar till att skapa god boendekvalitet såväl inne(inombus) som ute (boendemiljö runt ett bostadshus). Soliga och ljusa bostäder med soliga vindskyddade utemiljöer är baskvaliteter för ett bostadsprojekt. Sol- och dagsljusförhållanden är en viktig miljöfaktor i ett övervägande kallt klimat. Krav på solighet begränsar hur tätt och högt man kan bygga. Bästa möjliga solbelysta gårdar bör alltid eftersträvas i arbetet med att skapa en god boendemiljö. För att uppnå och skapa en så god boendemiljö som möjligt är det därför viktigt att i planeringsprocessen ta fram en struktur och skala som ska bidra till att skapa en attraktiv stadsdel där boende kan trivas genom att varje bostadshus och bostadsgård får sol under många timmar.*

*Planarbete för Tullholmssågen har i tidigare skede föregåtts av ett arkitektförslag som baseras på en struktur och skala som ska bidra till en god boendemiljö. Planförslaget bygger på ett rutnät av gatustruktur i öst-västlig resp. syd-nordlig riktning och ett stadsmässigt bostads kvarter som följer gatunätet på ett sätt som minimerar skuggeffekten vilket är en viktig baskvalité. Vi menar att stadsbyggnadsförvaltningen i tidigt skede har studerat bebyggelsens skala, utformning och placering så att den så långt möjligt bidrar till att minimera skuggeffekten och skapa en attraktiv och god boendemiljö.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen vill också påpeka att byggrätterna inom planområdet redan utökats med drygt 125 lägenheter från planprogrammet till detaljplan samrådsförslag.*

*Det kan också noteras att en utökning av skalan och exploateringen i sig innebär en utökning av trafiktillskott och behovet av mer utrymme för kommunal service tex. förskola eller skola. Dessutom medför en hög bebyggelsestäthet skuggor och att även vissa byggnader och bostadsgårdar riskerar hamna i skuggan.*

## Yrkanden

Per Scheutz (L) tilläggsyrkar att teknik- och fastighetsnämnden godkänner teknik- och fastighetsförvaltningens förslag med tillägget att det inte är motiverat ur kostnadssynpunkt att behålla den ursprungliga fasaden på bagerifastigheten. Det är viktigt att väga in såväl hälso- och miljösynpunkter som buller, avgaser etc. Därför kan det vara motiverat att överväga det lämpliga med en placering överhuvudtaget av en förskola i det aktuella läget. Det är viktigt att man har tagit höjd för behovet av kommunala lokaler. I en ny stadsdel som Tullholmssågen ser teknik- och fastighetsnämnden gärna en än högre bebyggelse. Teknik- och fastighetsnämnden anser att man ska vara restriktiv med att frångå normen.

*Kommentar:*

*Se kommentarer ovan.*

## **Miljönämnden**

### Miljöförvaltningens kommentarer

Miljöförvaltningen ser positivt på flera av de förslag som presenteras i planen, som att grön resplan tillämpas, bilpool för boende, fokus på att det ska vara lätt att cykla och gå till och från samt genom området och beskrivningen av den tänkta avfallshantering som innebär fullvärdig källsortering och sophämtning som undviker backning.

*Kommentar:*

*Synpunkten sammanfaller med planens intention.*

### Företrad mark

De markundersökningar som gjorts är översiktliga, området är stort och under befintliga byggnader har inga provtagningar gjorts. I fyllnadsmassor förekommer ofta föroreningar punktvis vilket betyder att höga föroreningar kan förekomma på ytor som inte undersökts i nuläget. Ytterligare provtagningar behöver göras enligt planbeskrivningen, vilket miljöförvaltningen också anser.

I planen föreslås ett område för bad och vattenlek vid strandkanten. Det har påträffats föroreningar i provtagna sedimentmassor och det finns oklarheter i vad som sanerats. Miljöförvaltningen vill därför trycka på att vidare undersökningar av sedimentmassor behöver göras för att kunna bedöma om denna typ av aktiviteter i och vid vattnet är lämpliga.

#### *Kommentar:*

*Inför granskningen har den miljötekniska markundersökningen kompletterats med några provpunkter i sedimentet. Provpunkterna visar att sedimentet är rent.*

### Buller

Lagstiftningen ger, som planförslaget också redovisar, en möjlighet att bygga större lägenheter i bullerutsatta lägen om det går att tillskapa en "tyst sida". Forskning har dock visat att vid höga fasadljudnivåer (över 60-65 dBA) är många störda av vägtrafikbuller trots att bostaden har en "tyst sida" (Ljudlandskap för bättre hälsa, Mistra, Vägverket, Vinnova, 1999-2007). Störningar från trafikbuller kan orsaka negativa effekter på hälsan som sömnproblem, stressreaktioner och ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar.

Någon övre gräns för maxljudnivåer finns inte att ta hänsyn till ur lagstiftningens perspektiv. Då maxnivåerna ut mot Packhusgatan och Tullhusgatan beräknats till upp mot 85 dBA ser miljöförvaltningen ändå, trots ovan nämnda forskning, att stora genomgående lägenheter är att föredra framför små (max 35 kvm) i dessa lägen. Små lägenheter saknar "tyst sida" vilket innebär att det inte finns någonstans att skydda sig/vila sig från bullret vilket torde kunna påverka upplevelsen av boendemiljön negativt.

Det kan också vara angeläget att vara observant på andra bullerkällor som till exempel fläktar och kylaggregat från närliggande byggnader och verksamheter. För att klara bostädernas ljudkrav är det viktigt att buller från eventuellt tillkommande ventilationsanläggningar, butiker/verksamheternas klimatanläggningar med mera är så luddämpande att inte riktvärdena för annat verksamhetsbuller överskrids.

Fastigheterna behöver 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.

Det höga trafikflödet runt planområdet kan vara svårt att påverka och kommer inte att kunna minskas så mycket att bullernivåerna sänks nämnvärt. Bullerreducerande åtgärder bör därför ses över. Genom att till exempel skapa en låg grön skärm nära bullerkällan kan ljudnivån sänkas med 3 - 10 dB och absorberande fasad kan ge dämpning upp mot 3 dB. Att man ser mycket grönt när man rör sig i ett område, gör att vi upplever bullernivåer från trafiken som lägre. Det ger också en visuellt trevligare och mjukare upplevelse av miljön, biologisk mångfald samt möjlighet till dagvattenhantering.

*Kommentar:*

Bebyggelsens placering enligt skissförslag i utredningen är enbart en av flera möjliga placeringar. Bullerfrågan har i samband med samrådsförslaget utretts och kompletterats inför granskning. Den beställda utredningen visar att ekvivalenta ljudnivåer från trafik på fasader längs Packbusgatan överstiger riktvärdet 60 dB(A) enligt förordning (SFS 2015:256) med ändring (SFS 2017:359). För dessa bus kan man antingen bygga mindre lägenheter om högst 35 kvadratmeter eller göra lägenheter genomgående så att minst hälften av bostadsrummen i en bostad är vända mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasaden, och minst hälften av bostadsrummen är vända mot en sida där 70 dB(A) maximal ljudnivå inte överskrider mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden. Detta har säkerställts genom planens förutsättning att bostads- kvarteren längs Packbusgatan och Tullbusgatan ska präglas av sammanhängande och slutna kvarter på ett sätt så att bebyggelsen kan skärma av trafikbuller, bullerbestämmelsen (m<sub>2</sub>).

**Parkeringsplatser**

Parkeringsplatser med laddningsmöjligheter för elfordon bör finnas för både privata och offentliga parkeringsplatser, alternativt förberedas för senare installation. En attraktiv utformning av laddningsstationer fyller också en pedagogisk funktion för att främja elfordon. Om inte garage är uppvärmda på vintern bör parkeringsplatserna förses med möjlighet till motorvärmare.

Även cykelparkeringar bör ha laddningsmöjlighet för elcyklar. Det bör finnas gott om parkeringsutrymmen för cyklar och annan cykelutrustning. Eftersom flertal boende i området väntas vara utan bil borde användning av cyklar inklusive cykelkärror och lastcyklar vara stort, troligtvis högre än parkeringsnormen.

*Kommentar:*

Bil- och cykelparkering och parkeringslösningar kommer att beaktas i enlighet med den gällande parkeringsnorm 2016 vid bygglovsprövning. Laddningsmöjligheter och andra tekniska utrustningar lyfts vidare för beaktande vid projektering.

**Energi och klimat**

Att minska förbrukningen av energi och hitta nya lösningar för en hållbar energiförsörjning blir allt viktigare. Nya byggnader bör därför uppfylla höga krav på energieffektivitet och det är önskvärt att planera för framtida solkraftsinstallation, med avseende på bland annat takens utformning, placering och skuggning.

*Kommentar:*

Det stämmer att hög bebyggelse och hög bebyggelsetäthet kan medföra skuggor och att vissa byggnader riskerar att hamna i skymundan, vilket också beskrivs i planen. Det kan också noteras att det finns goda möjligheter till goda solförhållanden med tanke på att planen föreslår ett rutnät av gatustruktur i öst-västlig resp. syd-nordlig riktning. I övrigt förutsätter planen inte något krav eller planbestämmelse som kan förhindra installation av solkraft.

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.

För att minska klimatpåverkan och främja miljövänligt byggnadsmaterial är trä att föredra framför betong. Att bygga flerbostadshus i trä minskar klimatpåverkan väsentligt eftersom framställning av cement till betongindustrin släpper ut stora mängder koldioxid.

*Kommentar:*

*Synpunkten sammanfaller med planens intention. Stadsbyggnadsförvaltningen delar Miljönämndens uppfattning att det är viktigt att nybyggnader uppförs så att klimatpåverkan undviks. Frågan behövs i planbeskrivningen för beaktande vid projektering.*

### Återbruk och delningsekonomi

Det ska vara lätt att låna, laga, hyra, dela och återbruka kläder och prylar. Redan tidigt i planeringen bör alla aktörer involveras för att skapa goda förutsättningar och avsätta platser för cirkulär ekonomi. Dessa platser kan utgöra en samlingspunkt för såväl delningsekonomi som för ökad social gemenskap.

*Kommentar:*

*Frågan är inte en detaljplanefråga.*

### Tillägg till yttrande

Torbjörn Nilsson (MP) yrkar bifall till miljöförvaltningens förslag: "Miljöförvaltningens tjänsteskrivelse skickas som yttrande till stadsbyggnadsnämnden." med tillägget:

1. "Miljönämnden anser att stråket mellan torget och korsningen Packhusgatan-Tullhusgatan bör planeras som parkmark och utgöra ett grönt stråk genom området.

*Kommentar:*

*Huvudsyftet med det stråket är att koppla och länka Stadsträdgården till Tullholmsviken. En förlängning av Stadsträdgården bedöms att kunna göras dels genom att förstärka den visuella effekten med hjälp av beläggning, plantering och typ av plantering längs stråket och dels genom att bryta ner den fysiska barriäreffekten med hjälp av trafiksäkerhetsbärande åtgärder och gestaltning av övergångsställen med fokus på fotgängare och cyklister. Stadsbyggnadsförvaltningen vill tydliggöra att stråket kan upplevas grönt genom plantering och gestaltning av kringliggande ytor.*

2. Miljönämnden anser också att man bör överväga att i de mest bullerutsatta lägena bygga verksamhetslokaler (kontor etc.) istället för bostäder."

*Kommentar:*

*Bullerfrågan för bostäder har behandlats i enlighet med bullerförordningen (SFS 2015:216) med ändring (SFS2017:356), vilket har säkerställts på plankartan genom bullerbestämmelse (m<sub>2</sub>) på plankartan.*

Christer Alnebratt (S) yrkar bifall till miljöförvaltningens förslag: "Miljöförvaltningens tjänsteskrivelse skickas som yttrande till stadsbyggnadsnämnden." med tillägget "Stråket från Stadsträdgården ner mot vattnet bör göras bredare och utformas som en förlängning av Stadsträdgården".

*Kommentar:*

*Storlek och bredd på stråket har tidigare studerats i förhållande till kringliggande byggnadsvolymer och gaturum eller stadsrum. Vi menar att det finns en relation mellan stråket som stadsrum och kringliggande gaturum inom planen. I övrigt är stråket inte så långt så att det kan upplevas som en lång korridor, utan det består av sekvenser av olika stadsrum i form av park, torg, osv.*

### Beslutsgång

Ordföranden ställer Torbjörn Nilssons (MP) yrkande i punkt 1 mot Christer Alnebratts (S) yrkande och finner att nämnden beslutar enligt Torbjörn Nilssons (MP) yrkande.

*Kommentar:*

*Se kommentarer ovan.*

## Barn- och ungdomsnämnden

### Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit fram ett förslag till en ny detaljplan för Tullholmsågen 4 m.fl. i område med centralt läge, som tidigare använts för industriändamål. Planens syfte är att möjliggöra en stadsutveckling med en blandning av bostäder, verksamheter, service och strandpromenad samt att utforma korsningen Packhusgatan – Tullhusgatan – Sjömansgatan som en ny urban trafiklösning. Detaljplanen omfattar drygt 1000 bostäder.

Med anledning av att staden förtätas ökar också behovet av centrala förskolor/skolor. Detaljplanen för Tullholmsågen 4 m.fl. är en del av planprogrammet för hela Tullholmen där förslaget var 1 500 nya bostäder. Med den stora ökningen av antal bostäder har barn- och ungdomsförvaltningen totalt sett ett behov av två förskolor med 4-6 förskoleavdelningar/förskola i Orrholmen. Den stora ökningen bostäder kommer även innebära en stor ökning av antal elever i grundskolan. Medel har beviljats för en ny- och tillbyggnation av Orrholmsskolan 2020 vilken bedöms klara det ökade antalet elever i årskurs F-6. För årskurs 7-9 kvarstår ett behov av elevplatser. Närmsta högstadium är Mariebergsskolan och den stora ökningen av bostäder innebär därför ett behov av att utöka antalet elevplatser på Mariebergsskolan. Alternativet är nybyggnation av ett högstadium i skolområde syd vilket barn- och ungdomsförvaltningen även påvisat i strategisk plan.

I och med denna detaljplan för Tullholmsågen 4 m.fl. finns därför ett behov av en förskola med 4-5 avdelningar samt en utökning av Mariebergsskolan alternativt ett nytt högstadium i skolområde syd.

Det är viktigt att förskolan och även skolan har en tillräckligt stor yta för utemiljö samt att möjlighet ges att samnyttja parkmark, park/allmän yta. Enligt boverkets allmänna råd ska friytan vara 40 kvm/barn i förskola och 30 kvm/barn för skola.

Med hänsyn till vatten och trafiksituationen inom området är det också viktigt att marken för utevistelse ska kunna avskärmas dagtid.

Barn- och ungdomsförvaltningen bifaller Detaljplan för Tullholmsågen 4 m fl med följande justeringar:

1. Behov av en utökning av antal elevplatser i högstadiet för skolområde syd.

*Kommentar:*

*Fastighetsavdelningen har tidigare tagit fram en förstudie där behovet av en F-6 skola inom området har utretts. Dialog om utökning av högstadium på skolområde 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 bedöms därför att en F-9 skola inte är realistiskt inom det aktuella området.*

2. Behov av tillräckligt stor yta för utemiljö, hänsyn ska tas till boverkets allmänna råd om 40 kvm/barn i förskola och 30 kvm/barn i skola.

*Kommentar:*

*Rent generellt brukar utemiljön för barn och elever vid förtätningsprojekt 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.*

*Detaljplanen med nuvarande utformning möjliggör en förskoletomt på drygt 2340 kvm. På den avsedda tomten tillåter planen en förskola på 540 kvm i byggnadsarea motsvarar ca 1500 kvm i bruttoarea om förskolan byggs i 3 plan. Planen har i direkt anslutning till förskolan, på förskoletomten säkerställt en förskolegård på ca drygt 1800 kvm vilket kan motsvara 26 kvm/barn om förskolan dimensioneras för 70 eller 30kvm/barn om förskolan dimensioneras för 60 barn. Det är en utmaning att klara lokalbehovet för skola och förskola i centrum med den förtätning som planeras.*

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

3. Möjlighet att samnyttja parkmark, park/allmän yta samt avskärmning av marken för utevistelse under dagtid.

*Kommentar:*

*Planen förutsätter att det som prickats på kvartersmark på förskoletomten får avskärmas och användas i första hand av förskolan som förskolegård. Allmän platsmark i form av park och naturmark inom och anslutning till planen kan också användas av förskolan under skoltid.*

## **Kultur- och fritidsnämndens arbetsutskott**

Kultur- och fritidsförvaltningen saknar ytor eller andra innovativa lösningar för barn- och unga att bedriva spontanrörelse. Förvaltningen hyser stor oro att detta nya område får samma saknad av dessa ytor som stadsdelarna Inre Hamnområdet och Kani-kenäsområdet. Förtätningen av staden ökar för varje centralt byggprojekt och kultur- och fritidsförvaltningen vill betona vikten av att sådana ytor kommer med tidigt i stadsplaneringen både denna gång och i framtiden. Det finns flera olika innovativa lösningar där dessa ytor kan inkluderas i bebyggelsen på ett bra sätt.

Exempel på detta är att utnyttja parkeringsgarage, tak, trappor, torg, gångvägar, vattnet eller så kallade mikroparker mellan husen. Kultur- och fritidsförvaltningen är mer än gärna med och utformar sådana ytor.

*Kommentar:*

*Frågan om spontanidrott är intressant och det bedöms att inom planen finns ytor som kan utnyttjas för spontanidrott och/eller spontanrörelse. Frågan lyftes vidare till projektör på teknik- och fastighetsförvaltningen för beaktande vid både gestaltning och projektering av allmän platsmark.*

## **Yttranden från företag och organisationer**

### **Handikappföreningarna Karlstad**

Föreningen vill också lyfta följande frågor:

- P-platser för besökande med särskilt tillstånd bör finnas till varje kvarter.
- Boendeparkeringarna ska ha lämpligt placerade anpassade platser för handikappade.
- Laddplatser för ”permobiler” i garage eller cykelrum?

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 bygglövsavdelningen, dels byggherre/projektör vid större objekt.

*Kommentar:*

*Frageställningarna är bygglovsfrågor och kommer att beaktas vid bygglovsprövningen i enlighet med Karlstads parkeringsnormen och BBR. Frågorna skickas vidare till både projektören och bygglovsenheten.*

## **Telia Company**

Telia Sverige Net Fastigheter AB (TSNFAB) vill börja med att påpeka att vi finner det anmärkningsvärt att samrådet inte skickats till oss för yttrande trots att vi är kända sakägare med en telestationsbyggnad inom planområdet. Detta trots att vi vid flertalet tillfällen varit i kontakt med kommunen för att försäkra oss om att vi inte skulle förbises.

*Kommentar:*

*Kommunen brukar i samband med planarbete samråda TeliaSonera Skanova AB som remissinstans när det gäller teleanläggningar. TeliaSonera Skanova AB har fått möjligheter att yttra sig över förslaget både under planprogrammet och även under samråd detaljplan för Tullholmssågen 4 m.fl. Kommunens uppfattning är TeliaSonera Skanova AB är en del av Telia Company AB.*

TSNFAB äger en telestationsbyggnad med ledningsrätt på fastigheten Karlstad Tullholmssågen 3. I planprogrammet anges att det pågår en diskussion med TSNFAB om en flytt av telestationsbyggnaden, vi motsätter oss helt en flytt och förutsätter att vi kan stå kvar i oförändrat läge.

TSNFAB motsätter sig planförslaget och hemställer att ett E-område för användning Tekniska anläggningar eller Telestation läggs till i plankartan som sammanfaller med området telestationsbyggnaden står på samt att det i planbeskrivningen anges att en telestation finns och kommer att kvarstå på samma plats den står idag.

Telestationsbyggnaden innehåller samhällsviktig och känslig teknisk utrustning Vid nybyggnation runt telestationen ska ett avstånd på minst 10 m beaktas.

TSNFAB förutsätter vidare att inga förändringar företas som påverkar TSNFAB:s byggnad och utrustning. Om förändringar företas ska kommunen eller exploitören ha klargjort vem som står för kostnaderna samt att dessa säkras upp via avtalsförbindelse. TSNFAB har även känslig teknisk utrustning på fastigheten och Telias riktlinjer för sprängning och borrning är därför bifogade om så kan komma att ske i samband med exploateringen.

*Kommentar:*

*Diskussion har förts med ledningsrättshavarna, genom Telia Company, om möjlighet att flytta teleanläggningen. Enligt verksamhetsutövaren Telia Company kommer teleanläggningen att kunna flyttas till en överordnad telestation och den behöver inte vara kvar inom planområdet.*

## **COOP Värmland.**

COOP Värmland ser positivt på att arbetet med planeringen av Tullholmssågen 4 m.fl. nu har resulterat i ett förslag till detaljplan. Arbetet med detaljplanen har genom-

förts i god dialog med Karlstad kommun och det finns i stort en samsyn kring hur området kan utvecklas.

### Viktigt för COOP

I detta skede är det angeläget att framhålla vad som är särskilt viktigt för COOP Värmland. COOP Värmland, tidigare Konsum Värmland och Kooperativa Förbundet har varit verksamma inom Tullholmssågen sedan 1950-talet och har bidragit till att ge området en speciell karaktär, allt sedan KF:s arkitektkontor ritade de första byggnaderna i området.

COOP kommer även fortsättningsvis att sätta prägel på området, även om vår tillverkning och lagerhantering har lämnat området. COOP vill, så snart som det är möjligt, etablera en ny butik vid korsningen Tullhusgatan/Packhusgatan. Butiken ska ligga i en byggnad som blir ett landmärke/utropstecken och bidrar till att annonsera den nya stadsdelen. Utöver butik kommer byggnaden att inrymma bostäder och parkering samt huvudkontor för COOP Värmland.

Den föreslagna detaljplanen är omfattande, ca 1 000 bostäder fördelat på 10 kvarter. Om det under samrådet blir tydligt att planarbetet kan komma att ta längre tid än planerat, ser COOP gärna att detaljplanen delas upp i etapper. På så sätt tror vi att en första etapp med en ny COOP butik kan realiseras snabbare.

För COOP är det mycket viktigt att den nya butiken blir väl synlig från korsningen Packhusgatan /Tullhusgatan och att utformning av torg och offentliga miljöer förstärker detta. Vidare är det viktigt att det vid den nya butikens entré finns lättillgängliga parkeringsplatser.

### Exploateringsgrad

COOP Värmland ser positivt på de utvecklingsmöjligheter som förslaget till detaljplan ger. Det är glädjande att utvecklingen av DC-området kan resultera i runt 1 000 nya bostäder och ny service i form av handel, skola och förskola. Bostäderna i området kommer att bidra till att kommunen kan nå sina bostadspolitiska mål.

Vi tycker att handelslokalerna är tillräckligt stora för att tillgodose COOP:s behov och det är bra att det finns möjligheter att anordna centrumverksamheter som ger breda användningsmöjligheter. Däremot tycker vi inte att det bör finnas krav på en minsta yta för centrumändamål, totalt ca 1 600 kvm. Bestämmelserna om minsta andel lokaler tror vi kan bidra till låsningar vid genomförandet och det kan då finnas risk för att det skapas lokaler som inte nyttjas.

*Kommentar:*

*Planbestämmelsen e4 har bearbetats inför granskning.*

### Genomförande

COOP Värmland kommer inte att ansvara för genomförandet av stadsutvecklingen utan avser att sälja området till en eller flera utvecklare. Utbyggnadstakten kommer att vara beroende av marknadsläge med mera.

Då området kan komma att byggas ut under en längre tidsperiod, kan det finnas behov att möjliggöra tillfällig markanvändning. Exempelvis kan olika tillfälliga parkeringslösningar vara lämpliga under områdets utbyggnad.

*Kommentar:*

*Planen förhindrar inte detta*

Det bör framgå av genomförandebeskrivningen att exploatören kommer att ha kvar befintliga anläggningar till dess försäljning av kvartersmark genomförts och exploatör väljer att påbörja utbyggnad av kvartersmark. Med det nuvarande förslaget kommer bland annat Packhusgatans föreslagna dragning att gå igenom COOP Värmlands nuvarande kontorsbyggnad Skutan. Utifrån COOP:s behov bör byggnaden stå kvar 3–5 år efter att detaljplanen vunnit laga kraft i väntan på att nytt kontor färdigställs. Där befintlig byggnad sträcker sig över såväl kvartersmark som allmän platsmark, behöver eventuell fastighetsreglering kompletteras med nyttjandeavtal. Annars riskerar COOP:s befintliga anläggningar att behöva rivas så fort kommunen påbörjar sin utbyggnad.

*Kommentar:*

*Inför granskning har frågan undersökts och alla parter är överens.*

Under rubriken Ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar och servitut bör det kompletteras med att gemensamhetsanläggningar kan komma behövas för att kunna ordna med effektiva parkeringslösningar. Om befintliga ledningar/anläggningar måste flyttas så behöver avtal upprättas med berörda ägare avseende ansvar, kostnader med mera. En karta över kommande markregleringar är önskvärd till granskningskedet.

*Kommentar:*

*Genomförandebeskrivningen har kompletterats med önskemålet.*

### **Tomträtten**

COOP Värmland har i nuläget tomträtt på fastigheten Kostern 10. COOP Värmland har tidigare tydliggjort att det finns intresse att förvärva fastigheten. I och med antagande av ny detaljplan måste tomträtten hanteras. COOP Värmland förutsätter dock att en överlåtelse kan ske i samband med att övriga regleringar görs.

*Kommentar:*

*Tomträttsfrågan har skickats vidare till teknik- och fastighetsförvaltningen.*

### **Fastighetsrättsliga frågor**

Planområdet berörs av tomtindelning för kvarteret Tullholmssågen och kvarteret Kostern. Dessa nämns inte i planbeskrivningen. I praktiken ser det inte ut som att Lantmäteriet har beaktat denna vid fastighetsbildning i området, men COOP Värmland förutsätter att denna upphävs för att inte på något sätt försvåra planerade fastighetsregleringar.

*Kommentar:*

*Plankartan och planbeskrivningen har kompletterats.*

### **Masshantering/marksanering**

I planbeskrivningen beskrivs en process hur sanering av markföroreningar kan hanteras. Denna får gärna förtydligas i genomförandebeskrivningen så att det tydligt framgår för eventuella kommande exploatörer vilket ansvar som åligger vilken aktör. En karta med förorenade områden och markeringar var marken ska saneras till MKM (mindre känslig markanvändning) och KM (känslig markanvändning) vore önskvärt.

*Kommentar:*

*Planbeskrivningen har kompletterats och kommer förtydligas inför antagande.*

### Kostnad för allmän plats med mera

Exploateringskostnaderna för om- och utbyggnad av allmän plats i området kommer att fördelas i ett kommande exploateringsavtal. I exploateringsavtalet bör det tydliggöras att kostnader för att iordningställa kommunalt ägd mark, såsom exempelvis kostnader för Tullhusgatan och Packhusgatan samt kommunens parkmark och vattenområde, inte bör belasta exploatören.

*Kommentar:*

*Frågan har lyfts till teknik- och fastighetsförvaltningen så att det förtydligas i genomförandevtal*

På sidan 33 i planbeskrivningen anges under rubriken kostnader: För åtgärder gällande projektering, flytt, ombyggnation, anläggning mm avseende allmänna VA ledningar, el-tele och fjärrvärme-ledningar samt anläggningar till följd av exploateringen bekostas av exploatören.

COOP Värmland anser att detta kan utgå och istället bör det under rubriken Avgifter förtydligas att kostnader såsom projektering, flytt, om- och nyanläggning av dessa nät regleras genom anslutningsavgifter.

*Kommentar:*

*Planbeskrivningen har justerats.*

### Parkering

Med nuvarande parkeringsnorm kan upp till 1 300 parkeringsplatser behöva anordnas i området. Vi ser goda möjligheter att kunna minska detta behov genom att arbeta med olika insatser inom ramen för en Grön resplan. De parkeringar som kommer behövas kommer i huvudsak att ordnas i parkeringshus och/eller garage. Då parkeringsbehovet, enligt kommunens policy, kan variera beroende på storlek av bostad och eventuella åtgärder med grön resplan är det totala behovet oklart, och kommer inte tydliggöras förens vid bygglovskedet. För att ändå kunna uppskatta det kommande behovet bättre bör parkeringspolicyns normer kompletteras med normer för skola och förskola samt för den verksamhet som planeras på Bageritomten. För att tydligare kunna bedöma behovet av parkering i området vore det även bra att veta om den gatuparkering som tillskapas i området kan inräknas i områdets parkeringsbehov.

*Kommentar:*

*Nej, Parkering på allmän platsmark får inte räknas in.*

För COOP är det angeläget att de parkeringsplatser som anordnas i anslutning till ny butik kan tillgodoräknas butiken. Med detta förslag är parkeringsplatserna placerade på allmän plats. För COOP:s del bör dessa platser i någon form vara reserverade för butiken alternativt att parkeringsplatserna förläggs på kvartersmark.

*Kommentar:*

*Frågan har lyfts vidare till gatubeten på teknik- och fastighetsförvaltningen om det går att styra parkering genom tex. tidsbegränsad parkering.*

Vi noterar även att framkomligheten och parkeringsmöjligheterna till skola och förskola i området behöver studeras vidare. Som förslaget nu är utformat ser det ut som att det saknas möjligheter för detta.

*Kommentar:*

*Skolan eller förskola har tagits bort från planförslaget, se ovan kommentar till Länsstyrelsen?*

I övrigt har vi följande synpunkter på planbeskrivningen och plankartan:

- På sidan 32 anges att tegel ska återanvändas i ny bebyggelse. Ambitionen är god, men hur detta rent praktiskt ska genomföras och vilka eventuella merkostnader det innebär för COOP Värmland framgår inte. Förslagsvis anges istället att likartat tegel ska användas i bebyggelsen.

*Kommentar:*

*Texten har omformulerats och tanken är tex. tegel får återanvändas i ny bebyggelse kanske på några bänkar eller vid entréer osv.*

- I planbeskrivningen kan förtydligas när Konsum Värmland etablerade sig på Tullholmssågen, på sidorna 6 och 12 anges olika tidpunkter.

*Kommentar:*

*Planbeskrivningen har justerats.*

- På sidan 11 ser det ut som att betydelsen av bestämmelserna P1 och P2 har blandats ihop jämfört med plankartan.

*Kommentar:*

*Markanvändning **P1** parkering under mark eller halvt nedgrävd har inte räknats in i BTA, planbestämmelsen **e1**.*

*Markanvändning **P2** parkering i plan 2 eller/ och delvis i bottenplan har räknats in i BTA, planbestämmelsen **e1**.*

*När det gäller planbestämmelserna **P1** och **P2** ska gestaltungsprinciper/ gatusektioner som tagits fram i samband med planarbetet vara vägledande. Se planbeskrivningen, rubriken Parkeering och bilden - principskisser visar nedgrävda parkeringar som är inbäddade/ omklädda av bostadskomplement och lokaler.*

- Bestämmelsen q<sub>2</sub> anger att industrispåret ska bevaras. Detta känns olämpligt med tanke på att det finns risker med spår i gång och cykelvägar. Förslagsvis kan det bevaras i miljön vid Bageriet men inte över tvärgator och nya kvarter. COOP Värmland anser sig inte ha något ansvar för att bevara industrispåret. Vad gäller industrispåret så är kartunderlag otydligt och det är svårt att bedöma var spåret ligger. Förslagsvis mäts spåret in och grund- och plankartan uppdateras till granskningskedet.

*Kommentar:*

*Lantmäteriavdelning har mätt in industrispåret och grundkartan har också uppdaterats. När det gäller bevarande av industrispåret har kommunen tidigare bedömt det som en viktig del av kulturmiljön och en tydlig signal om industriverksamheten inom området. I övrigt har både skyddsbestämmelser **q1** och **q2** utvecklats och förtydligats.*

- Enligt planbeskrivningen ska det finnas en yta avsedd för LEK denna saknas på plankartan. COOP Värmland förutsätter att denna ska placeras på allmän plats.

*Kommentar:*

*Plankartan har kompletterats.*

- Vad gäller allén på Tullhusgatan så bör det kanske förtydligas att nya träd kan planteras om något måste tas ned.

*Kommentar:*

*Planbeskrivningen har kompletterats med påpekande men allén är biotopskydd enligt MB, vilket innebär att ersättning av ett gammalt träd med nytt är tillståndspliktigt i enlighet med Miljöbalken.*

Skrivningen om Elnät på sidan 21 bör förtydligas.

- Utbredningen av föroreningarna inom området bör tydliggöras med en karta i planbeskrivningen.

*Kommentar:*

*Markföroreningar har bearbetats och planbeskrivningen har kompletterats med åtgärds mål.*

- Det har diskuterats om storköket i Bageriet ska fortsätta att användas, eventuellt kan det även finnas intresse av att driva bageriverksamheten vidare, för att möjliggöra detta bedömer vi att bestämmelsen J (industri) måste införas på plankartan.

*Kommentar:*

*Med tanke på att en införande av planbestämmelsen J industri ställer hårda krav på kringliggande byggrätter för bostäder går det inte att plankartan kompletteras med önskemålet.*

- På sidan 7 i planbeskrivningen bör Coop Värmland AB ändras till COOP Värmland ekonomisk förening.

*Kommentar:*

*Texten har justerats.*

- På sidan 10 i planbeskrivningen sista stycket: ändra Konsum Värmland till Kooperativa förbundet drev...fram till 1990-talet industriell verksamhet ... därefter övertog Konsum Värmland såväl verksamhet som mark...

- På samma sida ändra sista meningen: ...mindre grönyta i väster utgörs av allé...

*Kommentar:*

*Texten har justerats.*

- Markanvändningen i det södra bostadskvarteret bör ev. kompletteras med E1 om det blir aktuellt att bygga el-central inom fastigheten på befintlig plats.

*Kommentar:*

*El-central på kvartersmark behöver inte planstöd. Inför granskningen har behovet av el stationer utretts vilket resulterat i att plankartan kompletterats med en dubbelstation i direkt anslutning till parkeytan mitt i planområdet.*

- De träd som står på den östra delen av Näbbgatan hamnar i egenskapsgränsen för byggnation och bör kunna tas bort för att möjliggöra byggnation i enlighet med planförslaget.

*Kommentar:*

*Trädraden har inte skyddats i planen. Men om det betraktas som allé måste frågan prövas enligt miljöbalken.*

- Plankartan är otydlig vad avser mark mellan Viken 2:1 och Lokalgata.

*Kommentar:*

*Plankartan har förtydligat gränserna.*

- Förslagsvis justeras bestämmelsen f<sub>2</sub> så den bebyggelsefria höjden sänks till 4 m.

*Kommentar:*

*Planbestämmelsen f<sub>2</sub> har justerats.*

## **Yttranden från fastighetsägare, grannar och allmänhet**

### **Bostadsrättsförening Inre Hamnen**

Vi är som boende i närheten av det planerade höghuset oroliga för hur det kan komma att påverka ljusförhållande och sol på våra balkonger. Vi kan inte acceptera att vi ännu en gång drabbas av kommunens förtätning och att kommunen tillåter byggnader runt oss som blir avsevärt högre än och skymmer bostäderna. Hänsyn måste tas till befintlig bebyggelse när en detaljplan ändras.

*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 planförslaget har ny bebyggelses utformning och placering studerats så att den så långt möjligt bidrar på ett positivt sätt till området, och att dess påverkan på befintliga miljöer blir rimlig. Eftersom det redan finns ett industrihus mellan planområdet och bostadsrättsföreningen och bostadsrättsföreningen ligger på ett avstånd av ca 120 meter från planområdet, bedömer kommunen inte att den föreslagna bebyggelsen påverkar bostadsrättsförening Inre Hamnen nämnvärt.*

Höjden på byggnaderna måste anpassas till befintlig byggnation. En noggrann solstudie måste genomföras och presenteras i god tid före beslut tas om att fastställa detaljplanen för Tullholmssågen 4, Kostern 10 och kv. Styrmannen m.fl. Höghuset kommer att ta bort oerhört mycket sol och ljus från våra lägenheter och balkonger. Risken finns att balkonger på innergården som nu har 1-3 timmars sol på eftermiddagen helt tappar sol och det kan vi inte acceptera. Om befintliga bostäder drabbas så måste husets höjd anpassas så att detta inte sker.

*Kommentar:*

*Generellt är det 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 planen lyfts betydelsen fram av en högre byggnad som fondmotiv vid korsningen Packhusgatan-Sjömansgatan eller på platser som anses intressanta ur ett stadsbyggnadsperspektiv. Rent generellt motiverar platsens läge i stadens övergripande struktur en markering med högre byggnad(er).*

*Med tanke på skuggningar framför allt på kringliggande fastigheter har en solstudie genomförts. Solstudien har kompletterats så att den även omfattar bostadsrätten Inre Hamnen. Solstudien finns i planbeskrivningen och visar att tillkommande byggnationen inte kommer att skugga bostadsrättsförening Inre Hamnen nämnvärt. Denna visar också att alla närmaste kringliggande fastigheter kommer att kunna nås av sol under huvuddelen av dygnet vilket bedöms vara rimligt i en tät stadsstruktur och i likhet med intilliggande bebyggelse.*

*Den föreslagna bebyggelsen kommer inte att påverka bostadsrättsförening Inre Hamnen med skugga nämnvärt. Bebyggelsen ger skugga framförallt på gårdarna inom planområdet. Inom planområdet som helhet bedöms soligheten som god på gården, uteplatserna och balkongerna.*

## **Boende på Gustaf Lovéns gatan 12, 14 och 16**

8 st. boende från ovan nämnda adresser har lämnat in samma synpunkter som bostadsrättsföreningen Inre Hamnen

*Kommentar:*

*Se ovan kommentarer till brf Inre Hamnen.*

## **Boende i Karlstad**

Har läst igen om förslaget kring Tullholmssågen samt följt utvecklingen kring allt nybyggande i Inre Hamnen, gamla flygfältet, m.fl. ställen i södra Karlstad. Mycket är bra,

men blir väldigt fundersam då det är en total avsaknad av verksamhet för tonåringar, ex. fritidsgårdsverksamhet. Det mesta av allt annat finns med, allt från förskolor till äldreboende, samt affärer, m.m. Men ingen verksamhet alls för denna målgrupp. Varför?

*Kommentar:*

*Med tanke på att det inte finns tillräckligt utrymme för sådan verksamhet hänvisar frågan till andra pågående projekt tex. detaljplan för Jakobsberg – gamla flygplatsen.*

---

Samrådsredogörelsen är sammanställd och kommenterad av stadsbyggnadsarkitekt  
Ossman Sharif, den 6 maj 2019.