

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

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.

Granskningsutlåtandet innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under granskningstiden samt stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer och ställningstagande till dessa.

planprocessen

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. Ett informations- och samrådsmöte hölls för boende och grannar den 22 augusti 2018 i Samhällsbyggnadshuset. Minnesanteckningar från mötet bifogas samrådsredogörelsen.

Efter samrådet reviderades planhandlingarna (enligt vad som beskrivs i samrådsredogörelsen). Planförslaget var sedan på granskning enligt PBL (2010:900) 5:18, från 3 juni till 1 juli 2019. Efter granskningen har inga förändringar i sak utförts.

Under både samrådet och granskningen har planen skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Planen har dessutom funnits tillgänglig för allmänheten i Samhällsbyggnadshuset, på bibliotekshuset och på kommunens hemsida. Annons om samrådet var införd i VF och NWT den 29 juni 2018.

Sammanfattning

Totalt har 13 yttranden inkommit under granskningstiden, varav en del är utan erinringar eller av upplysningskaraktär. Inkomna synpunkter berör i huvudsak översvämningar, trafikbuller, översvämningsrisker, luftkvalité, MKN vatten och trafikfrågor samt markföreningar. Även frågor om kulturmiljön har berörts i yttrandena.

Ändringar i planförslaget efter granskningen

Inkomna synpunkter på förslaget föranledde inte väsentliga förändringar av planförslaget. De justeringar som har genomförts i planhandlingarna efter granskningen består huvudsakligen av följande:

- beskrivning av markföreningar har bearbetats och förtydligats med utförande av mer provtagning under betongplattan när byggnaderna har rivits, rubriken **markförening**.
- förtydligande villkor för startbesked som är kopplat till avhjälpande åtgärder för markföreningar – **administrativ planbestämmelse**

- införande av lägsta höjd på färdig golvnivå för bostäder och tekniska anläggningar med hänsyn till översvämningsrisker i Väneren +47.07 BHW, **generell planbestämmelse**.
- införande av bullerbestämmelse för byggrätter längs Packhusgatan och Tullhusgatan med hänsyn till trafikbuller, **planbestämmelsen p₁**.
- kompletterande av kvartersmarken längs Packhusgatan och Tullhusgatan med utformningsbestämmelse för fasad, **planbestämmelsen f₁**.
- kompletterande av kvartersmarken utefter Tullholmsviken med utformningsbestämmelse, **planbestämmelserna f₄ och f₅**.
- kompletterande av kvartersmarken längs korsningen Packhusgatan – Tullhusgatan med möjlighet för en teknisk anläggning – markanvändning **E**.
- kompletterande av kvartersmarken för Bagerihuset med möjlighet för inomhusidrott – markanvändning **R₁**.
- komplettering och förtydligande av miljökonsekvensbeskrivningen med bl.a. hälsa och säkerhet, MKN vatten, MKN luft och markföroreningar.
- komplettering av PM-översvämning, rubriken **sammanfattning**.
- kompletterande text om luftkvalitén – planbeskrivning, rubriken **luftkvalitén**.
- framtagande av PM-trafik, bifogas.
- Framtagande av PM-dagvatten- och skyfallshantering, bifogas.

Övriga synpunkter föranledde inga ändringar av planförslaget.

Ställningstagande

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

Inkomna synpunkter föranleder inga väsentliga ändringar av planförslaget i detta skede. Planhandlingarna har justerats i enlighet med detta granskningsutlåtande. Ändringarna och kompletteringarna i planen efter granskningen påverkar inte planens syfte, utformning eller innehåll i sådan utsträckning att den behöver ställas ut på nytt. Det kan noteras att stora förändringar av förslaget gjorts inför granskningen med anledning av inkomna synpunkter.

Kvarstående synpunkter

Det finns inga kvarstående synpunkter efter samråd och granskning. Samtliga synpunkter bemöts och kommenteras nedan.

Inkomna yttranden

Yttranden med synpunkter har inkommit enligt nedanstående förteckning. Dessa sammanfattas och kommenteras nedan (kommentarer i kursiv stil). Vissa yttranden återges i sin helhet.

Yttranden av upplysningskaraktär och utan erinran

Kultur- och fritidsnämndens arbetsutskott, Carlstads Gillet och Försvarsmakten har meddelat att de inte har något att erinra mot förslaget.

Yttranden från statliga remissinstanser

Länsstyrelsen

Ärendet

Rubricerat förslag till detaljplan, upprättad med utökat förfarande den 6 maj 2019, har översänts för granskning enligt 5 kap. 18 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Planförslaget har behandlats i samråd med företrädare för Trafikverket och berörda enheter inom Länsstyrelsen vid planberedning den 13 juni 2019.

Syftet med detaljplanen är att med nya bostäder, kontor, skola och verksamheter stadsutveckla ett område på Orrholmen i centrala Karlstad som i dagsläget främst består av industribyggnader.

Länsstyrelsens roll

Enligt PBL 5 kap. 22 § ska Länsstyrelsen under granskningstiden yttra sig över planförslaget, om förslaget enligt länsstyrelsens bedömning innebär att

- 1- ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses,
- 2- en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs,
- 3- strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid mot gällande bestämmelser,
- 4- regleringen av sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte har samordnats på ett lämpligt sätt, eller
- 5- en bebyggelse eller ett byggnadsverk annars blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Kvarstående synpunkter från samrådet

I samrådet framförde Länsstyrelsen synpunkter kring risker för människors hälsa och miljö kopplat till översvämning, luftkvalitet, förorenad mark och buller. Frågor rörande planförslagets inverkan på trafiksituationen, påverkan på kultur- och naturmiljö samt miljökvalitetsnormer för vatten lyftes också. Kommunen har till granskningsskedet bemött Länsstyrelsens synpunkter i olika grad, och vissa justeringar har gjorts. Länsstyrelsen har kvarstående synpunkter angående översvämning, miljökvalitetsnormer för vatten, luftkvalitet, förorenad mark och buller.

Miljökvalitetsnormer

Fysiska påverkan i och nära vatten

Planområdet består till största del av befintlig industrimark och gatumark. Naturvärden återfinns främst i vattenområdet och dess närområde på land. Planen bekräftar befintlig gång- och cykelväg längs områdets östra strand men medger därutöver en ny torgyta, bryggor samt en kaj som ska ansluta mot den kaj som i skrivande stund är under uppförande inom ramen för detaljplanen Kanoten.

Tillståndet för den kaj som nu anläggs i öster är behäftat med villkor om kompensationsåtgärder för den vass och de stränder som påverkas. Ett pågående mål i domstol rör anläggandet av en pir och bryggor som ska löpa vinkelrätt ut i vattnet från samma kaj. Dessa anläggningar tar ytterligare vass- och strandområden i anspråk och i den pågående tillståndsprocessen för dessa anläggningar pekas områden för ekologisk kompensation ut. Ett vassområde längre söderut på Orrholmen har varit föremål för undersökning om kompensation för lämnat tillstånd och pågående mål i domstol.

Nu önskar kommunen att även ianspråktagandet av vass och strand i aktuell plan ska kompenseras inom samma område. Länsstyrelsen anser att det i dagsläget är oklart om föreslagen kompensation fungerar som tänkt och i vilken utsträckning. Länsstyrelsen menar därför att det är svårt att i dagsläget avgöra om kompensation för ett tredje projekt kan lokaliseras till samma område som för de tidigare två vattentillståndsärendena. Det är dessutom så att området i kompensationsutredningen är utformat för arter och habitat och inte för att kompensera för minskad andel naturlig strand.

Sedan planförslaget ställdes ut för samråd har en ny bedömningscykel för statusklassning av miljö kvalitetsnormer för vatten inlets. Den preliminära bedömningen för de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna för bl.a. vattenförekomsten Hammarösjön visar på en bättre status än under tidigare bedömningscykel. Bedömningen baseras på en nationell analys som vattenmyndigheten har genomfört som i skrivande stund ska kvalitetssäkras av landets beredningssekreteriat, så även i Värmland. Trots att preliminär bedömning visar på en bättre status kan beslutad status falla sämre ut efter kvalitetsgranskning. Detta på grund av att man har uppmärksammat att underlaget kan ge en felaktig bild av svämplanets yta, i synnerhet i de fall där stora vassområden förekommer i strandzonen i vattenförekomsten.

Fram till dess att beredningssekreteriatet kvalitetssäkrat de preliminära bedömningarna utgår Länsstyrelsen från de nya bedömningarna. Rubricerad plan medför i förhållande till dessa en begränsad effekt på kvalitetsfaktorerna. Länsstyrelsen vill därför lyfta fram att när vattentillstånd för åtgärder inom plan söks kan statusklassningen ha förändrats till följd av granskning av preliminär status och bedömningen kan bli en annan. Det är också så att så länge nya ianspråktaganden av naturliga stränder fortsätter utan att kompensatoriska åtgärder genomförs så minskar andelen av dessa stränder och handlingsutrymmet för kommunen och andra aktörer att göra fler åtgärder inom vattenförekomsten minskar. Varje projekt bör därför ha som syfte att i första hand undvika ingrepp som påverkar kvalitetsfaktorerna och vid behov kompensera för förlust av sådana miljöer.

Sammantaget är bilden av planerade åtgärder och konsekvenser för värden för växter och djur samt påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten komplex i vattenförekomsten Hammarösjön.

Kommunen anser övergripande att planens påverkan på vattenförekomsten i stort är obetydlig och att åtgärder under byggskedet förvisso kan leda till försämrade parametrar under begränsad tid men att skyddsåtgärder mildrar effekterna. Vidare bedömer kommunen att vattenförekomstens potential att uppnå god ekologisk och kemisk status inte påverkas om skydds- och kompensationsåtgärder i enlighet med vattendomar genomförs. Länsstyrelsen konstaterar dock att de skyddsåtgärder som beskrivs främst är kopplade till kemisk status samt byggskedet och saknar bl.a. en ambition att kompensera för den försämring av kvalitetsfaktorn hydromorfologisk status som föreslagen exploatering innebär.

Kommentar

Kommunens bedömning är att föreslagen exploatering inte innebär en försämring av vattenförekomstens hydromorfologiska kvalitetsfaktorer (morfologiskt tillstånd, konnektivitet eller hydrologisk regim) i en sådan utsträckning att det riskerar påverkan statusklassningen av kvalitetsfaktorerna.

Kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd i sjöar bedöms f.n. vara "måttlig" baserat på en bedömning av parametrarna närområdet runt sjöar (måttlig status) och svämplanets strukturer och funktion runt sjöar ("Otillfredsställande", tidigare 2019-11-19 klassad som hög status). Stranden som planen ianspråktar har ingen naturlig härkomst utan består av utfyllnadsmaterial byggt i räta linjer. Närområdet (30 m från strandlinjen) är till stor del redan idag anlagda ytor, med cykelväg, stor parkering och byggnader.

Kvalitetsfaktorn konnektivitet i sjöar bedöms f.n. vara otillfredsställande baserat på en bedömning av parametern långsgående konnektivitet i sjöar (otillfredsställande status). Enligt senaste klassningen påverkar hamnar och bryggor idag "troligen inte växter och djur i någon väsentlig omfattning." Det som påverkar statusklassningen är främst större vandringshinder i form av dammar.

Kvalitetsfaktorn hydrologisk regim i sjöar bedöms ha måttlig status och påverkas av att Vätern regleras. Planen kommer inte påverka detta.

Angående ianspråktagande av naturliga stränder, var kompensationsåtgärden tänkt som kompensationsåtgärd för alla tre projekt: detaljplan för Tullholmsågen 4 (detta projekt), detaljplan för kv. Kanoten samt bryggorna och piren. Länsstyrelsen yttrande sig tidigare positivt om detta vid ett möte en 1 juni 2018. Det är dessutom så att stranden har ingen naturlig härkomst utan består av utfyllnadsmaterial byggt i räta linjer. Därför anser kommunen att ingen naturlig strand påverkas utan det som påverkas är habitat (i detta fall vassområdet) för arter. Därför har kompensationsåtgärden haft som fokus att förbättra habitat för arter.

I övrigt ser Karlstads kommun också att behovet av ett helhetsgrepp för vattenförekomster utifrån miljö kvalitetsnormer för vatten finns. Ett uppdrag för lokala åtgärdsplaner/program finns inte idag men processen för att starta upp uppdraget är i startgroparna och en arbetsgrupp av tjänstemän från olika kommunala förvaltningar kommer troligen att bildas. Planbeskrivningen har kompletterats med detta.

Kommunen bör enligt Länsstyrelsen överväga alternativa utformningar av området som i planförslaget är utpekade som torgyta, promenadbryggor och kaj. Det övergripande syftet med detaljplanen, att omvandla området till en attraktiv stadsmiljö med bostäder, handel, arbetsplatser och skola kan enligt Länsstyrelsens bedömning uppnås även utan ytterligare omvandling av strandområdet.

Kommentar

MKB:n har tidigare presenterat två alternativa utformningar av området (Figur 3 i MKB:n) så att det kan jämföras skillnader i konsekvenser. Kommunens huvudalternativ till utformning av området är alternativ 1 alltså torg med kaj vilket förtydligats i den senaste versionen av MKB:n. Val av alternativ 1 som huvudalternativ har utgått från att det inte förväntas medföra så stora skillnader i konsekvenser jämfört med alternativ 2 och det anses förbättra stads- och landskapsbilden eftersom det förbättrar ett vattennära intryck och binder samman strandpromenaden mot Orrholmen. Nackdelen med alternativ 2 som är utan torg och kaj, är att boendens kontakt mot öppet vatten och vassområden blir mer begränsad.

Dagvatten

Nederbörd är tänkt att avvattnas mot Tullholmsviken. Dagvattenledningar dimensioneras för att klara ett 10-årsregn +20%. Planbeskrivningen redogör övergripande för möjliga och generella lösningar för fördröjning i gatumark och liknande men inga utpekade sedimentations- eller fördröjningsanläggningar föreslås inom planområdet. Länsstyrelsen saknar beskrivning av om systemet i tillräcklig utsträckning har kapacitet

att fördröja och rena vatten från gator och annan kvartersmark innan det når recipient. Skyfall som inte dagvattensystemet kan ta hand om ytavrinner direkt till samma recipient. Det framgår inte av handlingarna hur recipienten klarar plötsliga utsläpp av föroreningar från planområdet kopplat till miljö kvalitetsnormer för vatten.

Kommentar

Rent generellt kan dagvatten som kommer från stora parkeringsytor och hårdtrafikerade gator tex. Packhusgatan påverka recipientens vattenstatus (MKN vatten). Kommunen har tidigare genom detaljplan för kv. Kanoten ställt krav på att vägvatten/ dagvatten från Packhusgatan ska infiltreras genom regnbäddar, växtbäddar och trädgröpar längs vägen innan det släpps ut i Väneren. Denna hantering har även förutsatts i det pågående detaljplanearbete för Tullholmssågen 4 m.fl. Eftersom dagvattnet från Packhusgatan föreslås infiltreras genom växtbäddar och trädgröpar innan det släpps ut i Väneren bedöms att statusen för vattnet inte kommer förändras eller försämrats. D.v.s. att föroreningsbelastningen bedöms kunna hanteras och upptas genom fördrojningar eller infiltration längs alleplantering, växtbäddar och grönytor. Kommunen vill förtydliga att Packhusgatan (sista etapp) redan projekterats med att dagvatten ska ledas till trädgröpar och växtbäddar som finns längs gatan. Utöver detta är planområdet idag ett industriområde, men en del asfalterade och trafikerade ytor. Med planförslaget utvecklas området till ett bostadsområde, med en mindre trafikerade ytor. Kommunen menar att belastningen av föroreningar från bostadsområden kommer att bli mindre än belastningen från industriområden och planen kan därför bidra till att minska belastningen av föroreningar jämfört med idag.

Det kan också noteras att planen inte förutsätter någon stor parkeringsyta utan parkeringar får lösas genom garage under tillkommande bostäder vilket gör att mängden dagvatten, och följdvis belastning av föroreningar, från parkeringsytor kommer att minska. Därför bedömer kommunen inte att exploateringen kan bidra till att tillföra övergödning/ näringsämne (fosfat, kväve osv.) via ytavrinning eller byggmaterial varför statusen för vattnet inte kommer förändras eller försämrats.

I övrigt vill kommunen förtydliga att planen inte ställt krav på dagvattenfördröjning från kvartersmark pga. att planområdet redan är hårdgjort och det ligger så nära till recipienten - Väneren som har god kapacitet att ta emot dagvatten. Men planens intention är att tvärgator/ gårdsgata gestaltas med öppna dagvattenlösning i form av synliga minikanaler som rinner ut i gräsmatta längs Tullholmsviken vilket gynnar både stadsmiljö och vattenkvalité i Tullholmsviken.

När det gäller dimensionerade regnmängder tillämpar Karlstads kommun Svenskt Vattens rekommendationer.

Inför antagande har kommunen gett uppdrag till Ramböll AB att ta fram PM- dagvatten- och skyfallshantering som ett bedömningsunderlag för detaljplanearbete gällande ytvattenavledning av ett extremregn. Detta PM visar att vid 100-årsregn ska skyfallsvatten hanteras genom avledning på markytan mot recipient. Det är också viktigt att byggnader och infrastruktur utförs så att vatten ej blir stående mot/ vid byggnad med översvämning som risk. För att minimera riskerna med översvämning från ett extremregn föreslås gatorna höjdsätts och utformas så att ytvatten ohindrat kan avledas mot recipient. PM-dagvatten och skyfallshantering bifogas.

Hälsa och säkerhet

Översvämning

Planområdet är beläget på en utfylld landtunga som knyter Orrholmen med Viken. Området är låglänt och översvämningshotat av höga flöden i Väneren. Enligt Länsstyrelsen är nivån för beräknad högsta vattennivå i Väneren, för Karlstad, +47,07 (RH2000). Nivån för att klara en händelse som statistiskt bedöms ske med en årlig sannolikhet om 1/200 är +46,48 (RH2000). Boverkets tillsynsvägledning för över-

svämningar har utgångspunkten att ny sammanhållen bebyggelse inte ska placeras under nivån för risk för beräknat högsta vattenstånd/flöde. I vissa fall kan det vara motiverat att acceptera en högre sannolikhet för översvämning, under förutsättning att konsekvenserna bedöms kunna hanteras på ett godtagbart sätt. Om det inte är möjligt att lokalisera tillkommande bebyggelse på nivåer så att översvämningsrisken undviks bör planen istället reglera bebyggelsens placering eller utförande så att den nya bebyggelsen klarar översvämning motsvarande de grundläggande utgångspunkterna.

I samrådet framförde Länsstyrelsen synpunkter på ambitionsnivån hos de anpassningar som föreslås för att skydda området från översvämning. Efter samrådet har kommunen tagit fram en grundlig utvärdering av översvämningsrisken. Länsstyrelsen välkomnar detta arbete och delar kommunens bild att vissa avsteg från Boverkets tillsynsvägledning är möjliga. Länsstyrelsen baserar denna bedömning på att det i översvämnings-PM anges att bostädernas golvnivå klarar beräknad högsta vattennivå (BHW +47,07) så att boende kommer att kunna bo kvar i sina bostäder även under en sådan översvämningshändelse. Tekniska installationer och framkomlighet på Packhusgatan för blåljusverksamhet säkras genom bestämmelser i rubricerad och intilliggande plan. För att kunna göra avsteg från huvudprincipen är det dock enligt Länsstyrelsen nödvändigt att kommunen överför samtliga avsikter i framtaget PM till plankartan, i synnerhet bestämmelser om lägsta golvnivå för bostäder och övriga byggnader.

Kommentar

*Det noteras här att Boverkets riktlinjer konstaterar att ny sammanhållen bebyggelse bör lokaliseras till områden som ligger över beräknad högsta nivå för sjöar (eller flöde för vattendrag). MSB:s definition för beräknat högsta flöde är: **”Beräknat högsta flöde för dagens klimat: visar vilka områden som sätts under vatten när alla naturliga faktorer som bidrar till ett högt flöde samverkar, till exempel snösmältning, nederbörd, vattenmättad mark etc. (grovt uppskattat ett 10 000-årsflöde)”**. Alltså, det beräknat högsta flödet ska utgå ifrån dagens klimat. Beräkningarna för nivån BHW +47,07 m, med vind, och även för 46,77 m, utan vind, är inte beräknat enligt definitionen då de inkluderar effekterna av klimatförändring om 100 år samt effekten av landhöjning. Om dessa togs bort skulle den beräknade högsta nivån vara 46,88 m med vind, och 46,58 m, utan vind. Det noteras här att botkartan i MSB:s översvämningsportal använder denna nivå, utan vindpåverkan, dock även denna nivå inte följer definitionen för beräknat högsta nivå som bör inkludera samverkande faktorer, inklusive vindpåverkan. Det är dessutom så att effekten av vindpåverkan har inte inkluderats i beräkningarna av sannolikheten för ett 10 000 års händelse, utan nivåerna med vind representerar en händelse som har en återkomsttid större än 10 000 år. Detta innebär att en 10 000 årshändelse för dagens klimat bör ligga mellan 46,58 m och 46,88 m. Som har beskrivits i PM Översvämning, klarar större delen av detaljplanen klarar detta. En del av detaljplanen klarar även nivån 47,07 m, med en återkomsttid större än 10 000 år samt för framtidens klimat.*

Utgångspunkten enligt planen är att det aktuella området som helhet ”utom kajen” ska klara översvämningsnivå för Väneren vid högsta dimensionerande vattennivå exkl. vindpåverkan dvs. (+46.77 RH 2000) för framtidens klimat. Kommunens resonemang som ligger till grund för avsteg från Boverkets riktlinjer är:

- *Planområdet ligger inom Karlstadtätort och det bedöms att vara en komplettering i ett område med utbyggd infrastruktur. Hela tätorten med tillfartsvägar ligger i princip under vatten vid den högsta beräknade vattennivån (BHW+47.07). Kommunen menar att höja hela området ytterligare med max 27 cm i förhållande till föreskriven gatuhöjd enligt planen bedöms som svårmotiverat då resten av staden kommer ligga under vatten vid en högst beräk-*

nad vattennivå (BHW+47.07). Vi menar om scenariot högst beräknad vattennivå inträffar, översvämmas alla huvudgator som leder till planområdet vilket gör att det aktuella området ändå blir avskuret.

- Berörda gator inom planområdet enligt planförslaget förutsätts att höjas upp till +46.90 resp. +46.85 vilket gör att området i stort sett kommer att vara tillgängligt och nås av räddningstjänstens fordon när vattendjupet blir 15-20 cm. Planförslaget översvämningssäkras genom en planbestämmelse även bostadsbebyggelse och tekniska anläggningar med hänsyn till den högsta beräknade vattennivån BHW +47.07 RH2000 som motsvarar Boverkets riktlinjer. Ett införande av översämningsbestämmelser för vägar, bebyggelser och tekniska anläggningar innebär att exploateringsområdet behåller sin funktion vid högsta beräknade vattennivåer vilket stämmer väl med riktlinje för Karlstads översämningsprogram, citat från kommunen riktlinjer ”**Funktionskrav: utgångspunkt för planering och byggande i områden med risk för översvämning utgår från att vid översvämning ska funktionen kunna bibehållas och att vatten, avlopp, el, värme och transportinfrastruktur ska fungera**”.
- Skyfallsstråket -100 årsregn som berör Tullhusgatan som har mycket kortare varaktighet och återkomsttid än dimensionerande vattennivåer, kommer också att fungera utan att skyfallsvatten rinner ut mot kringliggande fastigheter. För kännedom är grundförutsättning för skyfallsvatten att skyfallstråk ska behållas öppet för att erbjuda säkra avrinningsvägar.

I granskningshandlingarna har gatumark i området höjdsatts med bestämmelser på plankartan. Vid arbete med intilliggande detaljplan för Fören 1 åtog sig kommunen att vid arbetet med omdaning av rubricerat område, samtidigt höja Tullhusgatan för att säkerställa tillfart under pågående översvämning. Tullhusgatan har en central funktion för trafikförsörjning, utrymningsmöjlighet och framkomlighet för blåljusverksamhet. Föreslagen höjdsättning är enligt Länsstyrelsen inte tillräcklig för att uppfylla detta åtagande och motivet till varför Tullhusgatan inte ges samma skydd mot översvämning som Packhusgatan framstår som oklart.

Länsstyrelsen bedömer sammanfattningsvis att planområdet erbjuder stora möjligheter att anpassa mark och byggnader för minimerande av risk. Länsstyrelsen saknar därför en utförligare motivering och underlag till varför avsteg från huvudprincipen ska godtas, varför planen behöver kompletteras ur denna aspekt.

Kommentar

Kommunens bedömning gällande höjdsättning av Tullhusgatan till +46.90 istället för +47.07 BHW utgår från följande argument:

- En höjdsättning av Tullhusgatan till +47.07 innebär att berörda kulturmiljöer så som trädallén (biotop), industrispåret och bef. bostadsbebyggelse får stora konsekvenser tex. uppfyllning av mark runt allén och industrispåret. Vi menar att höja Tullhusgatan ytterligare med ca 17 cm i förhållande angiven gatuhöjd enligt planen (+46.80) innebär en ökad belastning på marken och en ökad risk för sättningar på omgivande anslutande gator, byggnader och miljöer som har ett stort kulturhistoriskt värde.
- Tullhusgatan förutsätts enligt planen i stort sett upphöjas till + 46.90 RH2000 (utan en punkt på korsningen Näbbgatan Tullhusgatan) vilket innebär att gatan kan vara tillgänglig när högsta beräknade vattennivåer inträffar och vattendjupet blir max 17 cm. En höjdsättning till 46.90 innebär per automatik att gc-väg och trottoar längs sträckan ligger på +47.00 vilket blir då möjligt att gå samt blåljusverksamhet kan också ta sig fram.

- Korsningen Tullbusgatan - Näbbgatan höjdsatts på +46.80. Detta är pga. att korsningen är ett lågområde för skyfall och en uppbjörning skulle påverka dagvattenavrinning mot intilliggande kvarter kring korsningen utanför planområdet under skyfall som har kortare varaktighet och återkomsttid – 100 årsregn. En uppbjörning av den lokala lågpunkten innebär att det inte längre går att säkra ytliga avledningsstråk vid stora skyfall (Avrinningsstråk på markytan, dit vatten naturligt kommer att söka sig vid stora skyfall, bör hållas öppna för att erbjuda säkra avrinningsvägar).
- Uppbjörningen till +47.07 får även stora effekter på dagvattensystemen. En höjning av Tullbusgatan inom planområdet till +47,07 RH 2000 innebär också att vägsträckan som ligger utanför planområdet, skulle behövas höjas vilket skapar instängda områden där intilliggande bebyggelse kan skadas vid ansamling av vatten ”ytliga rinnvägar måste alltid finnas tillgängliga för att avleda skyfallsvatten ut från området, utan att skada kringliggande bebyggelse”. Det kan också noteras att dämningnivå för befintliga fastigheter längs vägsträckan redan utsatts och kommunen har redan lämnat juridiska punkter/dämningnivåer som anpassats till bef. gatunivå.
- Med tanke på att effekterna för BHW med vind (+47.07) inträffar under en begränsad tid, från några timmar till maximalt några dagar i jämförelse med BHW utan vind (+46.77) bedöms en uppbjörning av Tullbusgatan till lägst +46.80 att vara godtagbar.

När det gäller översvämningsfrågan i detaljplan för Fören 1 har kommunens åtagande tidigare utgått från dimensionerande nivå +46.87 i enlighet med dokumentet Stigande Vatten. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att detaljplan för Tullholmssågen har beaktat frågan genom en reglering av höjdsättning på Tullbusgatan som helhet till minst +46.90 utom korsningen Näbbgatan-Tullbusgatan till +46.80.

Sammanfattningsvis har det inte bedömts vara rimligt att höja hela planområdet och omkringliggande områden för att klara scenariot högst beräknad vattennivå BHW +47.07 RH 2000 för framtidens klimat samt återkomsttid större än 10 000 år, vilket är mer långtgående krav än Boverkets riktlinjer enligt MSB:s definition för den högsta beräknad nivån. En förtätning och utveckling av stadsområdet inom utbyggd infrastruktur är önskvärd och nya bostäder i ett centralt läge behövs. Avvägningar mellan att anpassa planområdet för att klara högst beräknad vattennivå och lösningarnas påverkan på intilliggande områden har gjorts. Att anpassa planområdet och omkringliggande områden för att klara BHW+47.07 scenariot skulle innebära en stor kostnad. Jämfört med idag, minskar planrådets och intilliggande områdenas sårbarhet för översvämningar. Planerade verksamheter är inte samhällsviktiga verksamheter och projektet utgör inte ny sammanhållen bebyggelse utan är en komplettering i en befintlig central stadsmiljö.

Detaljplanen reglerar även en lägsta nivå för bostäder och tekniska installationer för att säkra att byggnaderna kan klara en översvämning vid högst beräknad vattennivå. BHW +47.07. Tillfartsvägarna längs byggrätterna ligger däremot lite lägre på +46.80 till +46.90. Det som återstår är gatumuljön närmast den föreslagna byggnaden. I direkt anslutning till exploateringen tex. gångbana och trottoar blir vattendjupet 7-12 cm mer än högst beräknad vattennivå för att ta sig fram med räddningstjänst. Därför bedöms att det finns goda skäl att göra avsteg från de riktlinjer som tillämpas för byggande i översvämningshotade områden.

Luftkvalitet

Trafiksituationen på Packhusgatan är idag ansträngd, med långa köer under rusningstrafik. Andra pågående planer i området, framför allt detaljplanen för Resecentrum, kommer att förändra trafikflödena i Karlstad framöver med ökad trafik längs Pack-

husgatan som följd. Rubricerad plan kommer generera ytterligare trafik inom området för att försörja de 1 000-talet lägenheter som planeras samt de 4-5 förskoleavdelningarna. Hur stora de kommande trafikflödena faktiskt blir på Packhusgatan och hur mycket de planerade trafikåtgärderna kommer underlätta är därför mycket osäkert.

Luftkvalitetsutredningens resultat visar att miljömålet för kvävedioxid överskrids med avseende på både år och timme med dagens trafik (scenario 1) samt med en 20 procentig ökning (scenario 2). I värsta scenariot (scenario 3) överskrids både miljömålen för NO₂ och PM₁₀. Dessutom kan det höga hus som planeras i korsningen Packhusgatan - Tullhusgatan på 16 våningar riskera att förändra vindflödena i området, vilket påverkar halterna av luftföroreningar på omkringliggande gator. Det är därför positivt att kommunen planerar att följa upp luftsituationen på Packhusgatan genom luftmätningar.

Kommentar

Kravet gällande luftmätningar har redan säkerställts i planen vilket innebär att kommunen som väghållare ska följa upp luftkvaliteten på Packhusgatan. Planen förbjuder även ventilationsintag/friskluftintag mot Packhusgatan, planbestämmelse m1. Det kan också noteras att SIMAIR-modellen (modellberäkning för luftkvalitet) utgår från att gaturummet är oändligt med homogen struktur, vilket inte är fallet i verkligheten, där öppningar mellan husen bidrar till ökad ventilation och att de verkliga halterna således kan vara lägre än beräknat.

I övrigt planerar kommunen när trafiksituationen förändras, flytta mätstationen från Hamngatan alternativt att en ny mätstation installeras på Packhusgatan.

Hänvisningarna till luftkvalitetsmätningarna i centrala Karlstad är gamla och behöver ersättas med mer aktuella uppgifter eftersom luftkvaliteten mäts regelbundet. I planbeskrivningen under avsnittet Hälsa och säkerhetskONSEKVENSER har inte de nya resultaten från den kompletterande luftkvalitetsutredningen förts in vilket lämpligen görs för att beskrivningen av konsekvenser ska bli så tydlig som möjligt.

Kommentar

Inför antagande har planbeskrivningen kompletterats med senaste luftmätning 2018, som visar samma resultat som tidigare mätningar från 2013, se rubriken hälsa och säkerhetskONSEKVENSER har kompletterats med nya uppgifter om luftkvaliteten. Utifrån senaste luftmätningarna kan det också noteras att luftkvaliteten i Karlstad under de senaste årtiondena blivit allt bättre, men de senaste tre-fyra åren har minskningen av kvävedioxid NO₂ avtagit.

Markföroreningar

Länsstyrelsen lämnade i samrådet flera synpunkter på hur planen redovisade föroreningssituationen i marken som ska bebyggas. Efter samrådet har en ny rapport tagits fram med syftet att klargöra resterande frågor. På plankartan finns en administrativ bestämmelse som reglerar att startbesked för nybyggnad ej får ges förrän markens lämplighet är säkerställd ur ett föroreningssperspektiv. I en detaljplan ska markanvändningen utredas och dess lämplighet säkerställas. Om en fråga inte är ordentligt utredd är genomförande oklart och tillkommande kunskap efter planens antagande kan innebära att den i delar inte är genomförbar eller markanvändningens lämplighet inte säkerställd. Bestämmelsen hänvisar till planbeskrivningen, som i sin tur anger att frågan om föroreningar i marken behöver utredas ytterligare. Länsstyrelsen anser att frågan måste vara färdigutredd inför antagandet så att markanvändning och tillhörande bestämmelser är lämpliga.

Kommentar

Inför antaganden har kommunen tillsammans med miljökonsulten -SWECO träffat länsstyrelsen vilket resulterat i att beskrivning av markföreningar har kompletterats och förtydligats med att i detaljprojektering och när byggnaderna har rivits kan provtagning under bef. byggnader behöva utföras, se planbeskrivningen rubriken markförening. Inför antagande, under december 2019 och januari 2020 har det utförts fler provtagningar inom planområdet. Kompletteringen visar och bekräftar ungefär samma föreningssituation som tidigare. I övrigt kommer övriga kvarter och mark att provtas när områdena är tillgängliga, dvs när byggnader är rivna och ledningar fränkopplade/borttagna. Planbeskrivningen har också kompletterats med resultat från de utförda provtagningarna.

Buller

Länsstyrelsen anser att bullerexponeringen i föreslagen bebyggelse gör att det är svårt att klara bullerkrav utan att låsa utformningen av bostadskvarter till slutna kvarter. Bullerutredningen tycks förutsätta att slutna kvarter byggs. Länsstyrelsen kan därför inte bedöma hur annan utformning, som är möjlig i planen, påverkar bullersituationen för bostäder och skola. Kommunen behöver låsa utformningen och etappindelning med bestämmelser eller komplettera utredningen med fler utformningsalternativ. Nyligen framtagna förslag på detaljplaner vid Jakobsberg har på ett föredömligt vis hantarerat bullerfrågan med väl utformade planbestämmelser och Länsstyrelsen anser därför att denna kunskap borde gå att implementera även i rubricerad plan.

Kommentar

Inför antagande har plankartan kompletterats med utformningsbestämmelse som ställer krav på att bostadsbyggnaderna mot Packhusgatan och Tullbusgatan ska utföras slutna i syfte att skapa ljuddämpad sida, se planbestämmelsen (p1). Kommunen vill tydliggöra att tillkommande byggrätter genom planbestämmelserna (p1) och (m2) kommer att klara bullerfrågan i enlighet med bullerförordningen (SFS 2015:216) med ändring (SFS2017:356. Det kan också noteras att planstrukturen präglas av sammanhängande och slutna kvarter mot Packhusgatan och Tullbusgatan vilket gör att bostadsbebyggelse kan skärma trafikbuller.

Trafik

Länsstyrelsen efterfrågade i samrådsskedet en samlad beskrivning av trafiksituationen och hur den förändras till följd av föreslagen exploatering. Planförslaget innebär ofrånkomligen ett betydande tillskott av trafikrörelser och förändring av rörelsemönster, oavsett ansträngningar och förutsättningar för ett minskat bilresande. Kommunen hänskjuter i princip helt dessa frågor till arbetet med Vikenförbindelsen (Packhusgatan–Sjömansgatan–Jungmansgatan etc.) Länsstyrelsen liksom trafikverket efterfrågar dock fortsatt att en helhetsbild ska tillfogas planhandlingarna för att det ska vara möjligt att utläsa effekter och konsekvenser av rubricerad plan som en del i ett större sammanhang.

Kommentar

Inför antagande har Ramböll AB fått i uppdrag att utreda trafiksituationen med hänsyn till bl.a. den här planen, Resecentrum, osv. PM-trafik visar på att alla förutsättningar finns för att nyexploateringen ska kunna bidra till ett hållbart resande. Genomförda analyser visar att påverkan på väg 236 och E18 kan förväntas bli begränsad, speciellt då man tillämpar en målstyrd planering och där kommunen, i samverkan med Trafikverket och andra aktörer, aktivt arbetar med verktyg som leder till ett hållbart transportsystem. PM-trafiksituation bifogas.

Utöver detta har planen med tanke på framkomligheten på Packbusgatan och anslutande gator föreslagit en ny trafiklösning i form av cirkulationsplats istället för dagens signalreglerade korsning Packbusgatan-Sjömansgatan-Tullbusgatan. Ombyggnaden ökar kapaciteten i korsningen, vilket stärker Vikenförbindelsens funktion och minskar köbildningen längs Packbusgatan. Utformning av den planerade trafiklösningen har också utgått från en trafiksimulering som tagits fram i samband med projektet Vikenförbindelsen.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen ser positivt på ambitionen att bevara valda delar av identitetsbärande industrielement. För att bestämmelser i plankartan ska få den styrning som önskas bör utformningsbestämmelsen f1 ”Utformning av fasader ska ges en särskilt omsorgsfull gestaltning” bör preciseras eller ge en hänvisning till planbeskrivningen där detta ytterligare utvecklas.

Kommentar

Syfte med planbestämmelsen är att fasadmaterial för kvarteret ska väljas med hänsyn till industriminnet. Ett gott exempel som kan representera industriminne är tegel. Bestämmelsen har förtydligats i planbeskrivningen.

Redaktionella synpunkter

Kvartersmark för bostäder direkt väster om torgytan vid vattnet ges markanvändningen C och C1 samtidigt. Länsstyrelsen anser att detta är motsägelsefulla bestämmelser och att endast en av dessa bör behållas.

Kommentar

Planbestämmelsen C är en generell markanvändningsbestämmelse medan C1 gäller endast för lokalyta i bottenplan och våning 1.

Övriga upplysningar

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

Kommentar

Planen har kompletterats med upplysningen.

Då planområdet innehåller markföroreningar så bör det inför det relativt omfattande genomförandeskedet upprättas en masshanteringsplan för att klargöra hur massor med olika eller inget föroreningsinnehåll ska hanteras. Detta för att minimera risken att flytta runt på förorenade massor och därmed sprida föroreningar. Vidare är en masshanteringsplan lämplig att ha för att i ett tidigt skede skaffa överblick om hanteringen av massor kan kräva tillstånd eller anmälan enligt miljöbalken som kan påverka tidsplanen.

Kommentar

Planbeskrivningen har kompletterats med upplysning och behovet av upprättande av en masshanteringsplan. Frågan har behist under rubriken genomförande i planbeskrivningen.

Prövningsgrundande synpunkter

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10 § PBL ta in en detaljplan för prövning. Länsstyrelsen anser att det återstår arbete för att arbeta in framtagna kunskaper om

översvämning, markföroreningar, buller och luftkvalitet i planförslaget före det att planen antas.

Länsstyrelsen bedömer det som sannolikt att planen kommer att tas in för prövning avseende dessa frågor om den antas i nuvarande form.

Kommentar

Frågorna har kommenterats under respektive avsnitt ovan.

Trafikverket

Ärendet

Trafikverket har tagit del av rubricerat granskningsunderlag avseende stadsutveckling vid Tullholmsågen som innebär en blandning av bostäder, verksamheter service, strandpromenad samt ny utformning av trafikmiljön. Förslaget omfattar drygt 1000 nya bostäder, en förskola med 4-5 avdelningar samt ca 10 000 m² för kontor och handel, 2 500 m² för besöksintensiv näring, dvs livsmedelsbutik.

Trafikverket har yttrat sig i samrådsskedet TRV 2018/73885 samt i planprogram och där man bland annat lyft behov av helhetsperspektiv på trafikfrågan. Trafikverket hänvisar resonemang till dessa yttranden.

Ärendet berör indirekt tertiära länsvägen 236 där Trafikverket är väghållare. Väg 236 utgör riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 § i den del som passerar centrala Karlstad och leder till hamnen. Väg 236 har också pekats ut i Funktionellt prioriterat vägnät och utgör en viktig led mellan Karlstad och Hammarö. Längs aktuellt avsnitt i höjd med Packhusgatan uppgår ÅDT (årsmedeldygnstrafik) till cirka 13 000 fordon varav cirka 10 % utgör tung trafik.

Hastighetsbegränsningen är 70 km/h vid korsningen med Packhusgatan

Hållbara resor och trafikmodell

Trafikverket konstaterar att Tullholmsågen innebär goda möjligheter att gynna hållbara strukturer och 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 underlätta ett mer hållbart färdmedelsval. Trafikverket efterlyser här en s.k. grön resplan.

Trafikverket har beviljat medel för åtgärder som föreslås inom ramen för Stadsmiljöavtal för Vikenförbindelsen. En av motprestationerna består i att utveckla Tullholmsågen genom detaljplanläggning och en viktig fråga är här att balansera de olika trafikslag som behöver samsas inom gatuutrymmet som exempelvis bussar, varutransporter, cyklister och gående, däribland barn vid förskola samt biltrafik med varierande målpunkter. Detta ställer krav på att gatuutrymmet utformas med kapacitet för mångas behov.

Kommentar

Kommunen delar uppfattningen.

Trafikalstring och påverkan på statligt vägnät

Trafikverket konstaterar att möjligheterna att planera för förutsättningar som underlättar en bilbegränsad vardag är mycket goda i området. Trots detta finns risk att biltrafiken över tid ökar.

För att inte riskera att skapa köer som växer sig långa och kanske till och med ut på väg 236 behöver framkomlighet på Packhusgatan vara rimligt god. Planhandlingarnas föreslagna åtgärder består främst i att anlägga två körfält på Packhusgatan för trafik mot nordväst och att föreslagen ny cirkulation dimensioneras så att den klarar en ökad trafikmängd vilket kommunen studerar närmare i kommande detaljprojektering.

Kommunen anger att trafikmängden förväntas öka på intilliggande vägar bland annat till följd av föreslagen exploatering inom planområdet. Kommunen gör dock bedömningen att inverkan på väg 236/Hammaröleden är acceptabel och att åtgärderna är tillräckliga för att uppnå tillfredsställande framkomlighet på Packhusgatan. Trafikverket konstaterar dock att ett underlag för den sammantagna trafikallsträngen och effekterna av utbyggd plan som kan visa eventuella konsekvenser för väg 236, inte redovisas varför Trafikverket inte kan bedöma om påverkan är acceptabel.

Kommunen anger också att trafikfrågan, som man menar ligger utanför detaljplanen, håller på att utredas inom ramen för arbetet med Vikenförbindelsen vilken har betydelse för stadsutvecklingen i centrala Karlstad. Här ingår trafiktillskott från detaljplan för Tullholmssågen. Trafikverket hävdar här att påverkan på trafiksystemet från föreliggande detaljplan behöver hanteras inom planprocessen.

Sammantaget bör resultat från trafiksimuleringar, kapacitetsberäkningar och motsvarande redovisas och utgöra underlag för avvägningar i detaljplanen.

Kommentar

Inför antagande har Ramböll AB fått i uppdrag att utreda trafiksituationen med hänsyn till bl.a. den här planen, Resecentrum, osv. PM-trafik visar på att alla förutsättningar finns för att nyexploateringen ska kunna bidra till ett hållbart resande. Genomförda analyser visar att påverkan på väg 236 och E18 kan förväntas bli begränsad, speciellt då man tillämpar en målstyrd planering och där kommunen, i samverkan med Trafikverket och andra aktörer, aktivt arbetar med verktyg som leder till ett hållbart transportsystem. PM-trafiksituation bifogas.

Utöver detta har planen med tanke på framkomligheten på Packhusgatan och anslutande gator föreslagit en ny trafiklösning i form av cirkulationsplats istället för dagens signalreglerade korsning Packhusgatan-Sjömansgatan-Tullbusgatan. Ombyggnaden ökar kapaciteten i korsningen, vilket stärker Vikenförbindelsens funktion och minskar köbildningen längs Packhusgatan. Utformning av den planerade trafiklösningen har också utgått från en trafiksimulering som tagits fram i samband med projektet Vikenförbindelsen.

Värmlands Museum

Värmlands Museum har tagit del av granskningen av detaljplanen daterad 2019-05-28 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 inlagan som tagits fram inte helt motsvarar denna ambition.

I inlagan 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 i hög grad präglar området - och borde kunna nyttjas på ett bättre och mer kreativt sätt.

Vi menar att planen inte 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, vilket i princip helt reducerar byggnadens kulturhistoriska värde. Museet anser inte att tagen hänsyn är tillräcklig för att behålla och synliggöra anläggningens historia. De befintliga byggnaderna utgör, enligt museets syn, en resurs och borde som sådana kunna införlivas bättre i planförslaget.

Kommentar

Avvägning och hänsynstagande till kulturmiljövärden har gjorts under planarbetets gång utifrån bl.a. möjlighet till användning (bus kommer i användning), tålighet (bus har gott skick), byggt teknik (konstruktion), volym (avläsbarhet), läge i stadsmiljö. Med ovan nämnda utgångspunkter kom kommunen fram till att Bageribuset med sitt material och läge i stadsmiljö, industrispåret, lastkajen och fasadskylten "BAGERI" blir industriminnet synligt och avläsbart.

Hammarö kommun

Sammanfattning

Karlstad kommun har tagit fram ett väl utarbetat förslag till detaljplan som möjliggör 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.

Det är viktigt för Hammarö att detta även fortsättningsvis fungerar väl. Hammarö kommun vill även poängtera vikten av att få vara delaktiga i planer som påverkar Hammaröbornas och andras möjligheter att ta sig till och från Hammarö genom Karlstad.

Kommentar

Önskemålet om delaktighet har noterats. Trafikfrågan hänvisas till Länsstyrelsens bemötande ovan.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har tagit del av granskningshandlingen och har följande synpunkter.

I genomförandebeskrivningen under fastighetsrättsliga frågor hör inte verksamhetsområde för VA hemma. Det stycket ska flyttas till tekniska frågor. I övrigt har lantmäterimyndighetens synpunkter från samrådet blivit tillgodosedda.

Kommentar

Planbeskrivningen har kompletterats med synpunkten.

Yttranden från kommunala remissinstanser

Teknik- och fastighetsnämnden

Det finns stora visioner för de gårdsgatorna som föreslås inom planområdet. De föreslås utformas med intima trånga miljöer. Detta är en fin vision men kommer innebära förhöjda kostnader gällande drift och underhåll. Det måste göras en avvägning mellan gestaltning och kommande drift och underhållskostnader. Det är viktigt med lämpliga material och tillräckliga ytor för snö, vändmöjligheter osv. Vändplanens yta har ökat till 14 meter för gårdsgatorna. Detta är dock fortsatt för liten vänddiameter för renhållningsfordon och driftfordon. Detta kan också öka kommande drift och underhållskostnader. Det föreslås stora torgytor i planen vilket kommer medföra högre drift och underhållskostnader. Det måste göras en avvägning mellan gestaltning och kommande drift och underhållskostnader. Det är viktigt att de funktioner som föreslås och krävs ryms inom föreslaget området för gata. Detta är vistelseytor, parkering, träd, körbana, ytor för svängande fordon osv. Viktigt att ta hänsyn till vid utformning av gatumarken är ytor för snöupplag för att undvika lastning i området och minska framtida drift och underhållskostnader.

Kommentar

Rubriken - Gestaltning och utformning i planbeskrivningen har kompletterats med att utformning av allmän platsmark och val av material ska utföras med hänsynstagande till drift och underhåll.

Förvaltningen tycker att hämtning och lämning vid förskolan har behandlats för lite i planen. Detta föreslås i planen ska hanteras från Tullhusgatan, Timmergatan och Näbbgatan. Det nämns dock inte hur stora ytor detta kräver och hur många platser det bedöms behövas för hämtning och lämning.

Kommentar

Stadsbyggnadsförvaltningen menar att lämning och hämtning i första hand ska ske på lokalgator som ligger i direkt anslutning till den planerade förskolan och sedan om det behövs kan kantensparkeringar längs Näbbgatan och Tullhusgatan utnyttjas. Det som är viktigt för lämning och hämtning är en anordning av 4-6 p-platser i form av korttidsparkeringar på gatumark längs med skoltomten. Planbeskrivningen har förtydligats med detta.

Förvaltningen ser det positivt till ett förbättrat GC-stråk längs med Tullhusgatan. Detta kommer vara en bra och viktig länk då området exploateras och antalet boende ökar. Gällande bilparkering så vore det lämpligt att hänvisa till gällande parkeringsnorm för att ta höjd för om det justeras eller ändras framöver.

Kommentar

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen. Planbeskrivningen har kompletterats med synpunkten.

Tillägg till yttrande

Yttrandet har kompletterats med tillägg att tydliggöra hur boende i området att tillgodoses med möjligheter för återvinning och närhet till återvinningsstation.

Kommentar

Exploatören är skyldigt att i samband med bygglov redovisa hur sophantering kan lösas på kvarteretsmark i enlighet med BBR. När det gäller möjligheterna för en ny återvinningsstation inom planområdet anser Stadsbyggnadsförvaltningen att det inte är lämpligt att planera en ny återvinningsstation inom planområdet som kan exponera t boende till olägenheter i form av lukt. Det är därför hänvisas tillkommande boende till närmast återvinningsstation längs Köpmannagatan – Trädgårdsgatan i stadsdelen Viken och/ eller en annan återvinningsstation längs Kanikenäsgatan i stadsdelen Herrhagen.

Miljönämnden

Miljöförvaltningens kommentarer

Stadsbyggnadsförvaltningen har arbetat fram ett förslag till detaljplan för Tullholmsågen. Miljönämnden har getts möjlighet att yttra sig över förslaget. När förslaget till detaljplan remitterades i samrådsskedet lämnade miljönämnden ett yttrande med ett antal synpunkter.

Stadsbyggnadsförvaltningen har i den reviderade planredovisningen delvis beaktat dessa synpunkter. Miljönämnden vill dock trycka lite extra på följande punkter.

Förorenad mark

Miljönämnden vill göra ett förtydligande gällande stycket om mätbara åtgärds mål i planbeskrivningen. Förslag på mätbara åtgärds mål ska tas fram och dessa ska sedan fastställas av tillsynsmyndigheten. Om mätbara åtgärds mål tas fram utifrån en plats-specifik bedömning förutsätter detta att man utgår från KM-scenariot.

Kommentar

Det stämmer att om mätbara åtgärds mål utifrån en plats-specifik riskbedömning kommer att tas fram så utgår man från Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM).

För delområde 3 har man bedömt att någon sanering inte behövs i nuläget. Miljönämnden anser dock att detta inte är färdigutrett. Eftersom man inte kunnat ta prov under byggnaderna i detta område får ytterligare undersökningar efter rivning av byggnader ligga till grund för omfattning av eventuell sanering av detta område.

Kommentar

Det stämmer. En komplettering av miljöteknisk markundersökning kommer att tas fram efter rivning av byggnader dvs. när marken under betongplats blir tillgänglig. Frågan har behyst i genomförandebeskrivningen.

Barn- och ungdomsnämnden

Barn- och ungdomsförvaltningen föreslår följande beslutspunkter till Barn- och ungdomsnämnden:

1. Viktigt att hänsyn tas till Boverkets allmänna råd om en friyta på 40 kvm/barn i förskolan och 30 kvm/barn i skola.

Kommentar

Rent generellt brukar utemiljön för barn och elever vid förtätningsprojekt vara ganska begränsad. 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 samhällsplaneringen, där frågan om behovet av utemiljö diskuteras. Tanken är att arbetet ska mynna ut i en riktlinje som så småningom ska beslutas av Kommunfullmäktige. Då denna ännu ej är klar måste en bedömning göras ifrån fall till fall.

2. Viktigt att ta med detaljplanen för Tullholmssågen 4 m.fl. inom Viken är framtida planering för kapacitet av högstadium centralt.

Kommentar

Frågan vidarebefordras till Fastighetsavdelningen på Teknik- och fastighetsförvaltningen för beaktande när en förstudie för behov av högstadium tas fram.

Yttranden från företag och organisationer**Karlstads EI- och stadsnät AB**

Transformatorstationerna KF A36 och spetscentralen A69 ska kopplas bort i höst pga. rivning. Bolaget är i behov att få till plats för 2 st. dubbelstationer mitt i området. För övrigt så kan det förekomma övriga kostnader för flytt av stationer och kablage.

Kommentar

Behovet av transformatorstationer har redan beaktats i planförslaget.

Karlstads Energi AB

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

Karlstads Energi AB deltar i kommunens pågående planeringen av området i syfte att skapa bästa möjliga förutsättningar för en effektiv fjärrvärmeanvändning samt för att säkerställa bästa tekniska lösningar för fjärrvärmeledning. Beroende på hur gestaltning

av området blir kan ett alternativ för huvudmatning av fjärrvärme för Orrholmen vara att placera nya fjärrvärmeledningar i Timmergatan.

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

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

Kommentar

Sophantering är bygglovsfrågor och kommer att beaktas vid bygglovsprövningen i enlighet med BBR. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att det inte är lämpligt att planera en återvinningstation inom planområdet pga. att förslagna bostäder kommer att exponeras till olägenheter i form av lukt. Det är därför hänvisas tillkommande boende/hushåll till bef. återvinningstation längs Trädgårdsgatan i stadsdelen Viken och/eller återvinningstationen längs Kanikenäsgatan i stadsdelen Herrhagen.

När planprocessen vunnit laga kraft önskar Karlstads Energi AB informeras om vilka som är fastighetsägare och byggherrar så att bolaget ges möjlighet att delta i planarbetet med syfte att skapa bästa förutsättningar för ett resurseffektivt och miljösmart Karlstad.

Kommentar

Önskemålet vidarebefordrar till exploatören för beaktande vid projektering.

Hyresrättsföreningen

Vi inom hyresgästföreningen styrker förslaget om att bygga bostäder. Då vi ser ett stort behov i kommunen. Det vi vill är att det blir hyresrätter, så flera variationer finns för kommuninnevanorna.

Kommentar

Den huvudsakliga markanvändningen inom planområdet är bostäder (B). I begreppet bostäder ingår alla slag av varaktigt boende tex. vårdboende, studentboende, seniorboende osv. Upplåtelse- eller ägandeformen är inte en detaljplanefråga utan det är upp till exploatören. Kommunen delar uppfattning att olika typer av bostäder främjar befolkningsammansättningen och även olika upplåtelseformer, prisnivåer och lägenhetstyper leder till att olika slags människor (ålder, ekonomi, etnicitet) kan bo i stadsdelen.

Yttranden från fastighetsägare, grannar och allmänhet

Inga

Samrådsredogörelsen är sammanställd och kommenterad av stadsbyggnadsarkitekt Ossman Sharif, den 21 februari 2020.