



KARLSTADS KOMMUN

Detaljplan för
Väse Centrum
inom Karlstads kommun, Värmlands län
Dnr SBN 2014-209 dpl 80

Utlåtande

Inledning

Utlåtandet innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under granskningen av planen, kommunens ställningstagande till dessa samt en redogörelse över planprocessen i stort.

Hur planarbetet har bedrivits

Samråd

Samråd enligt PBL (2010:900) 5:11 ägde rum mellan den 7 april till den 1 maj, 2015. Information om planen har skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt till ägare till fastigheter och byggnader inom och gränsande till planområdet. Planen har dessutom funnits tillgänglig för allmänheten hos stadsbyggnadsförvaltningen, i Väse bibliotek och på kommunens hemsida. Ett samrådsmöte hölls den 8 april 2015 i Väse skola.

Tjugotvå yttranden inkom under samrådet. Inkomna synpunkter berörde bland annat stationshuset, buller och vibrationer, risker, kollektivtrafik och VA-ledningar.

Under och efter samrådet har fortsatt planarbete bedrivits, vilket också har resulterat i följande förändringar av planförslaget.

- Detaljplanen delas i två delar där Väse stationshus och dess omedelbara närhet hanteras inom ramen för en separat granskningshandling, och detaljplan för Väse centrum (exklusive stationshuset) fortsätter som grund för järnvägsplanen och centrumutveckling i Väse
- Planbeskrivningen kompletteras avseende avledning av dagvatten från den planerade vägporten
- Vissa områden med föreslagen markanvändning bostads- och centrumändamål utgår. Detta då närheten till järnvägen gör att gällande riktvärden för buller och vibrationer svårligen kan klaras.
- Planen har justerats avseende byggrätt och utfartsförbud mot Arnövägen samt tillståndspliktig zon längs med Arnövägen.
- Justeringar av gränser, redaktionella revideringar m m har genomförts.

Granskning

Därefter har granskningshandlingar tagits fram och planen har varit föremål för granskning mellan den 24 juni – 27 augusti 2015. Under granskningen har planförslaget skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt till ägare till fastigheter och byggnader inom och angränsande till planområdet. Planen har dessutom funnits tillgänglig för allmänheten i Bibliotekshuset i Karlstad, Väse bibliotek och på kommunens hemsida.

Sammanfattning

De synpunkter som kommit in under planens granskningsskede är färre än under samrådet. Tre synpunkter har inkommit från kommunala remissinstanser, ett från Arvika kommun, två från regionala organisationer (Värmlands museum och Värmlandstrafik) samt två från statliga remissinstanser (Länsstyrelsen och Trafikverket). Sex skrivelser har inkommit från privatpersoner, där fyra av skrivelserna berör den tänkta dragningen av busstrafiken till och från Väse station (perrongerna). En av dessa skrivelser är undertecknad av elva hushåll/sexton personer.

Följande förändringar av detaljplanen föreslås inför antagande

- Inriktningen på arbetet med busshållplatser är att skapa en möjlighet för vändning av buss samt en busshållplats vid Vattenfabriken.
- Som en konsekvens av ovanstående återgår inriktningen på ny busshållplats och vändning av bussen i den nordöstra delen av Hammar 1:136 (Vattenfabriken), där markanvändningen utökas med T₂ – kvartersmark för bytespunkt.
- Planbestämmelser om kulturmiljö för Hammar 1:136 (Vattenfabriken) införs.
- Komplettering av ett mindre område kvartersmark för bostadsändamål med prickmark och u-område införs för del av Norra Järnvägsgatan som föreslås kunna regleras till Väse 1:2.
- Justering av formuleringen avseende huvudmannskap för vägområdet (GENOMFART) i planbeskrivning och på plankartan
- Ett u-område införs för kvartersmarken för bostadsändamål norr om fastigheten Hammar 1:135 för att säkerställa de ledningar som finns i nuvarande gatumark.
- Tydliggöranden i planbeskrivningen avseende dagvattenhanteringen inom planområdet.
- Mindre redaktionella ändringar av gränserna kopplat till Storgatan/järnvägsområdet i överensstämmande med Trafikverkets järnvägsplan.

Kvarstående synpunkter

Det finns inga kvarstående synpunkter.

Ställningstagande

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att planen kan antas då avvägningar enligt detta utlåtande har skett mellan allmänna och enskilda intressen.

Inkomna yttranden under granskningen

Yttranden med synpunkter har inkommit enligt nedanstående förteckning. Samtliga yttranden återges i sin helhet och

Kommenteras

Statliga remissinstanser

Länsstyrelsen

Kvarstående synpunkter från samrådet

I samrådet framförde Länsstyrelsen synpunkter om stationshuset, klimatanpassningsfrågor, biotopskydd, trafik, buller och vibrationer och riskanalys. Sedan samrådsskedet är planen omarbetad och har en mer begränsad geografisk omfattning. Länsstyrelsen konstaterar därför att frågor om exempelvis stationshuset därmed faller utanför nu aktuellt planförslag.

Frågor från samrådet om biotopskydd, trafikfrågor och riskanalys är godtagbart hanterade.

Kommentar:

Karlstads kommun tolkar ovanstående som att Länsstyrelsen inte har några kvarstående synpunkter från samrådet.

Dagvatten

Länsstyrelsen bedömer att dimensionerande regnmängd bör vara större än det 10-års regn som är angivet på plankartan. Om dagvattenhanteringen kräver markåtkomst bör detta återfinnas som bestämmelse på plankartan. Planbestämmelserna ska utformas i enlighet med Boverkets allmänna råd, BFS 2014:5.

Kommentar:

En utredning om ytvatten i Väse har tagits fram efter granskningskedet. Utredningen visar preliminärt att ytvatten, i främst den västra delen av Väse samhälle, påverkas av Tåg i tid-projektet. Ytvatten kommer från den planerade vägporten, enligt en principlösning, att behöva pumpas från ett läge i anslutning till vägporten till en punkt vid vägskälet Storgatan – Arnövägen. Därifrån kommer ytvattnet att avledas med självyfall via antingen öppna diken eller ledningar till en punkt i höjd med reningsverket där det ansluter till Fläskbäcken. Det är Trafikverkets ambition att dimensionera ytvattenhanteringen till 100-årsregn.

Karlstads kommun och Trafikverket arbetar nu vidare kring utbyggnad av dagvattenledningssystemet för att kunna hantera den planerade vägporten m m.

Trafikverkets yttrande

Länsstyrelsen har tagit del av Trafikverkets synpunkter på planförslaget och förutsätter att dessa frågor hanteras i fortsatt planarbete.

Kommentar:

Se kommentarer till Trafikverkets yttrande.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen noterar att trots områdets bullerproblematik har de tomter där bostäder kan uppföras inte försetts med prickmark. Därför kan tillkommande byggnader uppföras närmare järnvägen än de befintliga.

Kommentar:

Den kvartersmark för bostadsändamål som finns med i detaljplanen har försetts med prickmark. Kvartersmark utanför denna detaljplan omfattas inte och där gäller prövningar utifrån gällande detaljplaner.

Den kvartersmark för bostadsändamål i kombination med centrumändamål som kvarstår efter samrådet omfattas av en planbestämmelse om bullernivåer vid uteplats. Övrig prövning avseende buller kommer att prövas i enlighet med bullerförordningen. Syftet med att undanta tomter närmare järnvägen ur planen efter samrådet var utöver bullerskäl, risk- och säkerhetsskäl.

Prövningsgrundande synpunkter

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10 § PBL ta in en detaljplan för prövning. Länsstyrelsen kan av det nu aktuella planförslaget och av i dagsläget kända förhållanden inte se att de föreslagna åtgärderna kommer att föranleda någon prövning.

Trafikverket**Bebyggelse och stadsbild**

Inom ramen för järnvägsplanen kommer gestaltungsfrågor som rör stationsområdet och perrongerna att hanteras. I det arbetet ingår även träd och grönska inom järnvägsområdet.

Trafikverket vill förtydliga att vi endast hanterar området inom järnvägsplanen. Övriga gestaltungsfrågor ansvarar kommunen för. Dock kan närheten till järnvägsområdet även påverka vad som får anläggas utanför. Exempelvis får större träd inte finnas inom 20 meter från spår. Kostnadsfördelningen specificeras i det medfinansieringsavtal som tecknas mellan Trafikverket och Karlstad kommun.

Kommentar:

I medfinansieringsavtalet ska tydligt framgå att Karlstads kommun ska vara delaktig i gestaltungsfrågorna även inom området inom järnvägsplanen, då detta är viktigt för helhetsverkan inom Väse centrum.

Bostadsändamål

Trafikverkets huvudsakliga invändning mot detaljplanen i samrådsskedet rörde frågan om bostadsändamål nära järnvägen. Med avseende på främst buller men också eventuell risk för vibrationer samt risker vid t.ex. urspårning gjordes bedömningen att nya bostäder nära spåret inte var lämpligt. Detaljplanen omfattar inte längre dessa och markanvändningen kommer att hanteras i kommande anslutande detaljplan.

Kvarvarande bostäder som riskerar att bli bullerutsatta anges ha ett avstånd till järnväg om 65 meter. Avgörande är om bullerriktvärden kan uppnås, oavsett avstånd till bullerkällan. I den del av detaljplanen där bostadsändamålet ligger kvar ges en möjlighet att komma närmare spåret än befintlig bebyggelse, något som försvårar möjligheten att klara buller och vibrationer. Åtgärder för att minska bullernivåerna genomförs inom ramen för projektet Mötesspår Väse. Järnvägsplanen pekar ut de fastigheter som kommer att erbjudas åtgärder för att riktvärden för buller inte ska överskridas.

Kommentar:

De bostadsfastigheter som delvis omfattas av detaljplanen i granskningsförslaget ges ingen byggrätt (prickmark) och bidrar inte till risken att riktvärden för buller- och vibrationer överskrids.

Den kvartersmark för bostadsändamål i kombination med centrumändamål som kvarstår efter samrådet omfattas av en planbestämmelse om bullernivåer vid uteplats. Övrig prövning avseende buller kommer att prövas i enlighet med bullerförordningen. Syftet med att undanta tomter närmare järnvägen ur planen efter samrådet var utöver bullerskäl, risk- och säkerhetsskäl.

Säkerhetsavstånd till järnväg

I planen föreslås att parkeringsplatser anläggs 8 meter från spårmitt. Att anlägga parkering närmast järnvägen är oftast en bra lösning för att på så sätt nyttja marken närmast spårerna. Enligt Trafikverkets underlag för tillämpning av riktlinjer för säkerhetsavstånd längs med järnvägsspår bör parkeringsplatser anläggas minst 15 meter från järnvägen. Körytan inom parkeringsområdet kan dock anläggas 9 meter från spårmitt. Trafikverket rekommenderar därför att den körbara ytan placeras närmast järnvägen och parkeringsytan längre från spårmitt.

Stängsel kommer att sättas upp längs en längre sträcka för att hindra obehörigt spårspring, bland annat för att hindra obehörig passage mellan parkeringsytorna. Det görs i enlighet med stängsellagen och kostnadsfördelningen ska specificeras i det medfinansieringsavtal som tecknas mellan Trafikverket och Karlstad kommun.

Kommentar:

Att vända på parkerings- och körytorna ger en ologisk och resursineffektiv lösning som innebär att ca 15 parkeringsplatser söder om järnvägen omöjliggörs. Karlstads kommun och Trafikverket har efter granskningen åter enats kring att det förslag som lades i granskningshandlingen kvarstår.

Huvudmannaskap

Planen föreslår att kommunen inte är huvudman för allmän platsmark för genomfart, det vill säga området för statlig väg. Trafikverket är normalt inte huvudman för allmän plats, dock väghållare inom det vägområde som tillhör statlig väg. Trafikverket föreslår att bestämmelse a₁ tas bort ur planbestämmelserna. Förslag på text om genomförande;

Huvudmannaskap och ansvarsområden

”Karlstads kommun är huvudman för allmän platsmark. Staten genom Trafikverket ansvarar för genomförandet av (GENOMFART) inom planområdet. Trafikverket blir väghållare för vägområde för statlig väg nummer 578. Kommunalt huvudmannaskap gäller även för eventuellt tillkommande GC-broar över område (GENOMFART).”

Kommentar:

Ovanstående skrivning förs in i planbeskrivningen. Den sista meningen kan dock inte tas med då ett delat huvudmannaskap för samma markanvändningsyta inte kan finnas. Detta förhållande tas dock upp i medfinansieringsavtalet, enligt tidigare överenskommelse.

Vägar och trafik

Detaljplanen innebär förändringar avseende in- och utfarter för flera fastigheter. Föreslagna förändringar bedöms sammantaget innebära en förbättrad trafiksituation längs Storgatan. Några förtydliganden är dock önskvärda. In- och utfart till fastigheten Hammar 1:49 kan innebära svårigheter på grund av höjdskillnad mellan fastighet och ramp längs Storgatan/GC-väg. Likaså bör in- och utfart säkerställas till fastigheten Hammar 1:97, missionshus där höjdskillnader kan försvåra anslutningen.

Planbeskrivningarna anger att befintliga utfarter från Hammar 1:136 skall bibehållas medan plankartan endast medger två av befintliga tre. Trafikverket delar uppfattningen att den tredje utfarten bör stängas då den innebär en trafikfarlig utfart och konstaterar att förslag enligt plankartan bör gälla.

Kommentar:

In- och utfart till fastigheten Hammar 1:49 ska enligt planförslaget ske från Hammargatan och sedan österut parallellt med järnvägen. Någon anslutning till Storgatan är inte och har aldrig varit avsikten.

Den tredje in- och utfarten från Hammar 1:136 behöver åter möjliggöras (i enlighet med samrådsförslaget) då busshållplats och vändmöjlighet för buss ska möjliggöras inom den nordöstra delen av Hammar 1:136.

Gång- och cykelvägar

Område för gång- och cykelväg (GC-VÄG) placeras både intill och inom det som i järnvägsplanen är markerat för järnvägsmark och motsvarande T₁ i detaljplan. GC-väg i form av allmän platsmark bör markeras/tydliggöras i sin helhet i plankartan. Möjligheten till GC-väg ska regleras i genomförandeavtalet mellan Trafikverket och kommunen i de delar denna förläggs inom T₁-område.

Kommentar:

De gång- och cykelvägar som ska finnas mellan perronger och ramper på ömse sidor om spåren ligger inom T₁-området då det annars skulle uppstå ”öar” med allmän platsmark inom detta område. Säkerställande av ansvar för kommunal drift och underhåll för denna funktion säkerställs i medfinansieringsavtalet.

Väse stationshus

Väse stationshus har lyfts ur detaljplanen för Väse centrum och kommer att hanteras i en angränsande detaljplan. Stationshuset ägs och förvaltas av Trafikverket.

Planbeskrivningen anger att Trafikverket i sin järnvägsplan utgår från att stationshuset kan vara kvar och anpassar bland annat elsäkerhetskraven i Tåg i Tid-projektet till denna förutsättning. Trafikverket har dock sedan en längre tid konstaterat att stationshuset inte utgör en byggnad som myndigheten har i uppdrag att svara för.

År 2009 fick dåvarande Banverket i uppdrag från Regeringen att avveckla, det vill säga sälja eller riva byggnader som inte längre behövs för järnvägsanläggningens funktion. Uppdraget har även förts över till Trafikverket. Trafikverket får inte äga byggnader som inte nyttjas för anläggningen. I enlighet med nedan uppräknade förordningar ska Trafikverket enbart äga och förvalta fastigheter som Trafikverket behöver för att utföra sitt uppdrag, det vill säga underhålla och utveckla järnvägen.

1. Förordningen om Trafikverkets instruktion SFS 2010:185
2. Regeringens beslut om vilka myndigheter som får förvalta fastigheter Fi 2010/1838 (2010-03-25)
3. Förordning (1993:527) om förvaltning av statens fastigheter mm
4. Förordning(1996:1190) om överlåtelse av statens fasta egendom

Till följd av detta har Trafikverket ansökt om rivningslov hos kommunen, vilka har nekat detta.

Om stationshuset ska kunna säljas, i stället för att rivas, måste en rad säkerhetskrav och andra förutsättningar uppfyllas. Verksamheten som ska bedrivas får inte heller riskera att skada människors hälsa, miljö eller järnvägsverksamheten vid Väse station och längs Värmlandsbanan. Trafikverket åtar sig inte några åtgärder för att stationshuset ska kunna vara kvar.

Frågan om dess framtid behöver hanteras tillsammans med Karlstad kommun och eventuellt övrig intressent. Inom Trafikverket är det avdelningen Fastighet (Efa) som handlägger denna typ av frågor.

Kommentar:

Väse stationshus inryms inte inom denna detaljplan.

Avtal

För att åtgärder ska kunna genomföras krävs att både medfinansierings- respektive genomförandavtal upprättas mellan Karlstad kommun och Trafikverket. Kommunen uppger i planbeskrivningen att avtal ska finnas på plats innan planens antagande. Arbetet pågår nu för att ta fram dessa avtal.

Kommentar:

Ett medfinansieringsavtal mellan Karlstads kommun och Trafikverket arbetas med för närvarande. Nästa skede innefattar även ett genomförandavtal.

Sammantagen bedömning

Trafikverket gör bedömningen att det fortfarande finns frågetecken kring planens utformning framförallt avseende bland annat utrymme för GC-väg, hantering och ansvar för stationshuset, huvudmannaskap och åtaganden enligt järnvägsplan, i både detaljplanens karta och medföljande beskrivning.

Kommentar:

Karlstads kommun bedömer att det mot bakgrund av kommentarerna till Trafikverkets synpunkter ovan samt de föreslagna revideringarna inför planens antagande inte finns några kvarstående synpunkter från Trafikverket.

Regionala organ samt kommuner

Värmlandstrafik

Värmlandstrafik och Karlstads kommun har under samrådsprocessen enats om att hållplatser för busstrafik bör anläggas i närhet till perronger för tågtrafik för att underlätta omstigning mellan trafikslagen.

Detta innebär att kopplingar mellan bytespunkter för busskurer vid Storgatan och Arnövägen bör utgå ur planförslaget i stycket om gång- och cykeltrafik. Istället är det viktigt med enkla och tydliga gångstråk mellan perronger för tåg och busshållplats i anslutning till Väse stationshus liksom buss och tåghållplatsernas anslutningar till övrigt gång- och cykelvägnät.

Kommentar:

Fortsatt diskussion har efter granskningstiden förts mellan Trafikverket, Värmlandstrafik och Karlstads kommun angående busstrafiken i Väse. En ny inriktning för det fortsatta arbetet med trafikering av buss inom Väse samhälle är att arbeta för att bussar ska kunna vända nordost om Vattenfabriken och att i anslutning till denna värdmöjlighet bereda plats för busskur/perrong samt bil- och cykelparkering. Karlstads kommun har samrådit med fastighetsägaren som samtycker till förändringen. Planen revideras inför antagandet enligt ovanstående.

Det är bra att det i planen poängteras att detaljutformning av busshållplats och förutsättningarna för busstrafik invid Väse stationshus samråds med Värmlandstrafik även om denna yta inte planläggs i aktuell detaljplan.

Likaså är det bra att planen tydliggör syftet att öka andelen kollektiva resor.

Ett led i att skapa ökade möjligheter för kollektiva resor är att det finns pendelparkeringar i anslutning till det nya stationsområdet. Planens möjligheter till utökning av antal platser vid behov skapar bra möjligheter till framtida utveckling.

Värmlands museum

Värmlands museum välkomnar den reviderade ambitionen angående Väse stationshus med bevarande som målsättning.

Museets synpunkt kring planbestämmelser kulturmiljö för vattenfabriken har lämnats utan kommentar i genomgången av inkomna samrådsyttranden. Museet tar gärna del av kommunens bedömning i denna del.

Kommentar:

Kompletterande beskrivning samt planbestämmelser har införts för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse för tegelbyggnaden samt den röda träbyggnaden inom fastigheten inför antagandet. Karlstads kommun har samrådit med fastighetsägaren som samtycker till förändringen.

Arvika kommun

Kommunstyrelsen konstaterar att Arvika kommun ser det som angeläget att kapaciteten på Värmlandsbanan säkerställs eftersom den är en viktig länk för arbetspendling och näringslivet. Det är därför viktigt att sträckan Arvika – Kristinehamn utökas med fler mötesspår. Kommunen har inga invändningar mot upprättat förslag till detaljplan för Väse centrum.

Kommunala remissinstanser

Teknik- och fastighetsnämnden

Avtal

För att reglera ansvars- och kostnadsfördelningen vid ombyggnationen kommer ett genomförandavtal att tecknas med Trafikverket. Att detta avtal är tecknat ska vara en förutsättning för antagande av detaljplanen.

Kommentar: Arbete pågår med medfinansieringsavtalet.

Kultur- och fritidsnämndens arbetsutskott

Kultur- och fritidsnämnden ställer sig positiv till detaljplan för Väse centrum och att projektet Tåg i tid påbörjas. Nämnden ställer sig också positiv till att planen underlättar pendling med tåg till och från Väse i och med att busshållplats och parkeringsplatser för pendlare finns med i planen. Nämnden har inga ytterligare synpunkter på detaljplan för Väse.

Miljönämnden

Förorenad mark

Det är stor risk för markföroreningar intill järnvägsområden. Föroreningarna förekommer ofta som punktutsläpp efter spill och olyckor. Det gäller främst kreosot, metaller och diesel och andra miljö- och hälsofarliga kolväten. Trafikverket ska tidigt samråda med miljönämnden som är tillsynsmyndighet i frågor om markföroreningar och sanering.

Kommentar: Trafikverket som markägare och genomförare av projekt Tåg i Tid i Väse kommer att samråda med miljönämnden inför arbeten inom spårområdet med omnejd där markföroreningar kan finnas. Miljönämndens yttrande har vidarebefordrats till projektledaren hos Trafikverket.

Trafikbuller och vibrationer

Miljöförvaltningen framförde bland annat i samrådsskedet att en bullerskärm skulle förbättra ljudmiljön för bostadsfastigheter och utemiljön längs med järnvägen i Väse centrum. Trafikverket har gjort samhällsekonomiska beräkningar i samband med framtagandet av järnvägsplanen, och kommit fram till att en tre meter hög skärm söder och norr om järnvägen i Väse tätort får en negativ samhällsekonomisk lönsamhet. De bullerskyddsåtgärder som Trafikverket avser att genomföra med anledning av järnvägsutbyggnaden sker istället i form av fasadåtgärder och lokal bullerskärm vid uteplats. Trafikverkets slutsats kring en bullerskärm är i nuläget svår för miljöförvaltningen att yttra sig kring då det saknas underlag för detta i granskningshandlingarna. Miljöförvaltningen anser i övrigt att bullerskyddsåtgärder är viktiga för att exponering av höga bullernivåer ska minska i syfte att förebygga olägenheter för människors hälsa.

Med tanke på frågan om risker för vibrationer kommer en vibrationsutredning att genomföras efter det att mötesspåret är utbyggt. Resultaten av genomförda vibrationsmätningar ska sedan informeras miljöförvaltningen.

Kommentar: Miljönämndens synpunkter avseende buller och vibrationer har vidarebefordrats till projektledaren hos Trafikverket.

Avfall och källsortering

Avfall uppstår överallt där människor befinner sig. Att kunna källsortera sitt avfall ska vara lätt och naturligt. Därför anser miljöförvaltningen att det bör finnas källsorteringsmöjligheter i anslutning till perrongerna.

Kommentar: Synpunkterna förs vidare till Trafikverket och Värmlandstrafik som ansvariga för genomförande och drift av perrongerna.

Yttrande från övriga

Boende i sydvästra delen av Väse

Hur är det tänkt att vi som bor på den södra sidan av järnvägen och väster om Storgatan ska ta oss till tåg- och busshållplats? Om jag tolkar planen rätt så är bron för gång- och cykeltrafik över Storgatan på södra sidan, skjuten på framtiden. Det innebär att det kommer att bli många som kommer att gena över på de mest olämpliga ställen. Detta borde ni ta i beaktande och göra en riskanalys av.

Detta gäller naturligtvis även i omvänd riktning. Missionskyrkan som ligger söder om järnvägen och väster om Storgatan, har en mycket aktiv verksamhet för barn, ungdomar och vuxna. Jag tror inte de som är gående eller cyklar till Kyrkan tar om- och genvägar via Arnövägen och sedan Hammargatan för att komma till Kyrkans verksamheter.

Kommentar: Ombyggnaden av järnvägen kommer i vissa fall att innebära en försämrad tillgänglighet, framför allt när det gäller de diagonala kopplingarna. Under planarbetet har brolösningarna studerats vidare av Karlstads kommun och Trafikverket. Nu har även preliminära kostnadsberäkningar gjorts. Inriktningen på det fortsatta arbetet är att bygga båda gång- och cykelbroarna – en norr och en söder om järnvägen.

Boende längs Storgatan

Först vill vi framföra våra åsikter om järnvägsunderfarten i Väse. Vi ser positivt på byggandet av den. Efter de ritningar och planlösningar vi blivit informerade om hoppas vi det blir ett lyft i rätt riktning för orten, samt att skötsel av området blir betydligt bättre än tidigare.

Nu till våra krav och farhågor. Vi hoppas och kräver att vi hålls ekonomiskt skadefria, samt att alla övriga frågor som utfart från fastigheten, buller, luftföroreningar samt störningar under byggtiden, även efter byggtiden kommer att skötas på ett ansvarsfullt sätt och att informationen fortsätter lika bra som tidigare.

Kommentar: In- och utfart säkerställs genom servitut över fastigheten Väse 1:128. Övriga frågor kopplat till planens genomförande samt inlösen av mark hänvisas till Trafikverket som ansvarar för dessa frågor. Trafikverket har fått ta del av synpunkterna.

Synpunkter rörande tänkt busslinjeföring

Boende längs Hantverksgatan och Stationsgatan (underskrivet av sexton boende)

Vi har noterat att Värmlandstrafik begärt att det ska finnas en bytespunkt för tåg och buss i anslutning till perrongen och att bussar därför kommer att ledas via Hantverksgatan och Stationsgatan fram till denna. Frågan togs upp under ett samrådsmöte 8 april av en boende på Hantverksgatan som undrade vilken väg bussarna skulle åka när arbetet var klart. Svaret blev att det skulle upprättas nya hållplatser längs med Storgatan i anslutning till centrum. Ingen busstrafik skulle ledas fram till stationshuset.

I och med Värmlandstrafiks synpunkt och revideringen av detaljplanen därefter stämmer inte längre de uppgifter vi fick vid samrådsmötet. Vi lämnar därför in denna gemensamma protest med förhoppning om ytterligare en revidering.

Det står i planförslaget att förändringen möjliggör en bytespunktslösning där omstigning mellan trafikslag underlättas på ett säkert sätt. Detta ska ske trots vissa olägenheter med busstrafik på Hantverksgatan och Stationsgatan. Vad menas med ”vissa olägenheter”? Borde det inte stå något om säkerheten här också? Att leda linjetrafik med stora länsbussar på bostadsgator som Hantverksgatan och Stationsgatan anser vi inte vara trafiksäkert. I dagsläget är det mycket få resenärer som utnyttjar den bytespunktslösning som finns mellan buss och tåg. Förhoppningen från Värmlandstrafik är förstås att det ska blir fler i och med bättre tågtider. Men ställ det i relation till hur många som blir drabbade av att det varje timme (kanske en gång i halvtimmen)

åker stora länsbussar fram och tillbaka på bostadsgator där det bl.a. bor fem barnfamiljer. Det kan inte anses vara säkert. På kartan kan det se ut som en kort och smidig sträcka för att ta sig till stationen, men vi som bor här vill inte bli överkörda eller tvingas trängas med breda bussar på en gata som inte alls är avsedd för den typen av trafik.

Nu är det kanske inte vår sak att komma fram till en bättre lösning, men att återgå till det förslag som från början gavs till oss verkar betydligt mer rimligt. Det är ingen lång promenad att gå mellan busshållplats och tågstation i Väse om en hållplats förläggs längs med Storgatan i anslutning till centrum, som det står i minnesanteckningarna från samrådsmötet.

Vi hoppas på en fortsatt säker gata och ett klokt beslut från Karlstads kommun och Värmlandstrafik.

Kommentar: Efter samrådet (remisstiden och samrådsmötet) framförde Värmlandstrafik önskemål om att försöka nå en ur kollektivtrafiksypunkt mer effektiv och ändamålsenlig lösning för bland annat byten mellan trafikslag. Detta diskuterades mellan Karlstads kommun, Värmlandstrafik och Trafikverket, och i granskningsförslaget reviderades detaljplanen på detta sätt.

Fortsatt diskussion har efter granskningstiden förts mellan Trafikverket, Värmlandstrafik och Karlstads kommun angående busstrafiken i Väse. Detta med anledning av inkomna synpunkter på tänkt busstrafikering i granskningsförslaget.

En ny inriktning för det fortsatta arbetet med trafikering av buss inom Väse samhälle är att arbeta för att bussar ska kunna vända nordost om Vattenfabriken och att i anslutning till denna vändmöjlighet bereda plats för busstur/perrong samt bil- och cykelparkering. Planen revideras inför antagandet enligt ovanstående.

Boende på Stationsgatan

Stopp och belägg! Ska dessa tio tons fordon passera kanske Väses minsta gata där det bor små barn, och detta cirka 60 gånger om dagen under en vardag (tur och retur)?

Detta är inget bra förslag! Bussarna borde rimligen aldrig lämna Storgatan!

Kommentar: Se kommentarer ovan till den samlade skrivelsen.

Istället borde det gamla ordenshuset tvångsinlösas för att där anlägga en ändhallplats. (Vad gäller ordenshuset skulle förmodligen ingen hälsovårdsnämnd anse byggnaden beboelig på grund av omfattande problem med hussvamp).

Kommentar: Ny vändmöjlighet för bussar har studeras närmare för den nordöstra delen av fastigheten Hammar 1:136 (Vattenfabriken). Någon inlösen av ordenshuset är i nuläget inte aktuell då det inte krävs för genomförande av projektet.

Ett alternativ är att lösa in den byggnad som tidigare härbärgerat ICA och där anlägga hållplatsen. Troligtvis kommer affären aldrig mer att tas i bruk. Där skulle även ett slags resecentrum kunna anläggas, till gagn för Väseborna då hållplatsen för tågen flyttas närmare.

Kommentar: Se kommentar ovan. Platsen vid "gamla ICA" kan vara intressant för en aktivitetsyta/torg och diskussioner förs med berörd fastighetsägare.

Varför föreslå en tunnel? Enligt äldre Väsebor har det tidigare funnits planer på att leda trafiken in på Citygatan, vidare Torngatan där man lämnade utrymme till att köra västerut, och det skulle leda till en bro över järnvägen. Det är ett bättre förslag! Ha även i åtanke på risken för översvämningar som kan drabba en tunnel (jämför med Ölme), vidare att höjden för fordon med hög last blir begränsad.

Tänk om, tänk nytt! Med relativt enkla medel kan detaljplanen förbättras betydligt till gagn för oss som bor i Väse.

Kommentar: Trafikverket har i ett tidigt skede av projektet studerat olika principlösningar för trafiken genom Väse. En brolösning väster om järnvägen är inte aktuell av flera anledningar. Det skulle innebära en ologisk och längre trafikföring mellan norra och södra delen av Väse samhälle. Fler boende längs bland annat Citygatan och Torngatan skulle bli berörda med ökade störningar som följd då både personbilstrafik och tung trafik skulle behöva använda denna förbindelse (jämför diskussionen om busstrafik via Hantverksgatan – Stationsgatan). Avstånden mellan busshållplats och det södra perrongläget skulle heller inte bli acceptabla. En tunnel ger en gen, trafiksäker lösning med så få störningar som möjligt är.

Översvämningsrisken beaktas i både planeringen och den kommande projekteringen. Den planerade tunneln kommer att utformas så att den uppfyller de krav på fri höjd som finns för tung trafik.

Boende på Hantverksgatan

Boende i området kring den planerade nya bussträckan Hantverksgatan-Stationsgatan har lämnat in gemensamma synpunkter på denna del i den nya detaljplanen. Som ägare till en av de aktuella fastigheterna vill jag lämna följande kompletterande synpunkter:

Både Stationsgatan och Hantverksgatan saknar trottoar och cykel/gångväg. Många yngre barn (årskurs 1-6) som själva går/cyklar till Väse skola undviker Storgatan pga trafiken. De väljer istället innergatorna, t ex de som nu berörs. Avsaknad av trottoar/cykelväg gör därför att gatorna är olämpliga för tung trafik som av säkerhetsskäl för gångtrafikanter och cyklister (som i många fall är barn).

För ett antal år sedan nekades skolbussarna att köra dessa gator pga att det blir vibrationer och risk för sättningar i husen. Då gällde det ett fåtal skolturer per dag. Om Värmlandstrafik kommer att köra på gatorna blir det flera gånger i timmen. Vi märker av när tung trafik passerar idag, t ex vibrationer som gör att glas och porslin rör sig i skåp. Hur har ni beaktat risken för sättningar och vibrationer i husen i samband med Värmlandstrafiks önskemål?

När jag varit i kontakt med kommunen om bygglovsfrågor har jag fått uppgift om att vår fastighet och några till på samma gata finns med på en observationslista över gårdsmiljöer som bör bevaras. Har ni beaktat hur dessa gårdsmiljöer kan påverkas av bussarnas nya färdväg? Det påverkas kanske inte av bussarna i sig, men jag tänker på att man i en framtid kan komma att vilja ta delar av våra fastigheter i anspråk för bl a trottoarer.

Kommentar: Se kommentarer ovan till den samlade skrivelsen.

Boende på Stationsgatan

Vi är oroliga för eventuell höjd bullernivå, dels för tomten i sig, men särskilt då vi planerar uteplatsbyggnad mot järnvägen. Hur har ni planerat för oss som bor så nära?

Vi är helt emot att bussarna (Värmlandstrafik) ska köra förbi utanför hela vår tomt, då vi har tre barn och bussarna kör väldigt fort här utanför. Det skulle dessutom bli ett mycket större störningsmoment för oss som bor där att ha bussen förbikörandes hela vår tomt så ofta under hela dagarna och kvällarna samt i viss mån nätter.

Kommentar: Det är Trafikverket som kommer att erbjuda åtgärder för bullerutsatta fastigheter och berörda kommer (om de inte redan gjort det) att kontaktas av personal från Trafikverket angående vilka åtgärder som kan vara aktuella för respektive fastighet.

Angående busstrafik, se kommentarer ovan till den samlade skrivelsen.

Medverkande tjänsteman

Utlåtandet är sammanställt på stadsbyggnadsförvaltningen av Daniel Nordholm.

Karlstad 2015-11-30