



KARLSTADS KOMMUN

UTLÅTANDE

fördjupning av översiktsplan för Välsviken, Karlstads kommun 2019-06-17

INLEDNING

Detta utlåtande innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under utställningen samt stadsbyggnadsförvaltningens förslag till förändringar av planförslaget med anledning av synpunkterna.

PLANPROCESSEN

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 18 maj 2016 §16 att genomföra samråd avseende förslag till fördjupning av översiktsplanen för Välsviken med tillhörande MKB. Samrådstiden pågick under tiden 28 maj till 16 september 2016, enligt plan- och bygglagen 3 kap 9§ respektive miljöbalken 6 kap 4§.

Planen har skickats ut till kommunala och statliga instanser, till länets kommuner, till organisationer och aktörer samt till fastighetsägare inom planområdet. Planen har dessutom funnits tillgänglig för allmänheten hos stadsbyggnadsförvaltningen, på bibliotekshuset och på kommunens hemsida. Ärendet har varit annonserat i Värmlands folkblad (VF) och Wermlands nya tidning (NWT) den 28 maj 2016. Informationsskyltar har varit uppsatta på ett tiotal ställen inom FÖP-området och i intilliggande område, under samrådstiden. En så kallad roll up med information har även stått uppställd inomhus på ICA i Välsviken under samrådstiden.

Ett informationstillfälle för karlstadsbor gavs den 29 augusti, 2016 mellan kl 12 och 18 utanför ICA Välsviken där medborgare bland annat fick tillfälle att ställa frågor, skriva sina åsikter om förslaget på ett så kallat ”Tyck till plank”. Ett hundratal förbipasserande gavs möjlighet till dialog kring FÖP-förslaget denna dag. Två samrådsmöten ägde rum, det första den 30 augusti 2016 på Kroppkärrs förskola. Ca 30 personer deltog i mötet. Det andra samrådsmötet hölls den 1 september 2016 i Samhällsbyggnadshuset. Det deltog ca 25 personer på mötet. Minnesanteckningar från mötena bifogas. Stadsbyggnadsnämnden fick en muntlig dragning i november 2016 angående hur samrådet gått till, om synpunkter som kommit in samt en lägesrapport över pågående arbete.

Sammantaget kom det in uppåt 60 yttranden på samrådsförslaget. Mer än hälften av yttranden har kommit från medborgare. En namninsamling med 631 namnunderskrifter har inkommit som omfattar 36 sidor med budskapet ”Bevara Kroppkärrssjöns strand och naturströvområden”. Ytterligare 118 namnunderskrifter inkom 2017-02-01 (gällde samma budskap om Kroppkärrssjön osv). Övriga som yttrat sig är bl a Länsstyrelsen, grannkommuner, kommunala nämnder och bolag samt föreningar av olika slag. Flera yttranden har kommit in efter samrådstitidens utgång, oftast efter anmälan om senarelagda nämndsmöten. Samtliga yttranden har tagits med.

Efter samrådet har FÖP-handlingarna reviderats i enlighet med vad som beskrivs i samrådsredo-

görelsen (2017-10-04). Förslag till fördjupning av översiktsplan för Välsviken med tillhörande MKB ställdes ut på utställning enligt plan- och bygglagen (2010:900) 3 kap 12§, under tiden 25 oktober 2017 till 15 januari 2018.

Efter utställningen har handlingarna kompletterats och justerats i enlighet med detta Utlåtande. Planen har skickats ut till kommunala och statliga instanser, till länets kommuner, till organisationer och aktörer samt till fastighetsägare inom planområdet. Planen har funnits tillgänglig för allmänheten hos stadsbyggnadsförvaltningen i Samhällsbyggnadshuset, på bibliotekshuset och på kommunens hemsida.

Ett tjugotal yttranden har inkommit. Läs vidare om utställningen nedan i detta utlåtande.

Nästa steg i processen är godkännande av antagandehandlingen avseende FÖP Välsviken med tillhörande MKB. Detta görs av stadsbyggnadsnämnden. Därefter skickas handlingen vidare till Kommunfullmäktige för beslut om antagande.

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

18 yttranden har inkommit under utställningstiden, varav 4 är av upplysningskaraktär. Inför granskning har följande ändringar/tillägg gjorts:

Ändringar efter utställningen

Planhandlingen har justerats i enlighet med detta utlåtande. Ändringar och uppdateringar som gjorts är följande:

- Rävberget är inte längre aktuellt för bostäder. Området planeras istället som natur.
- Delområde 11, norr om E18 intill Kroppkärrsmotet, är borttaget från planområdet.
- Till följd av att området norr om Kroppkärrsmotet inte längre ingår i FÖP-området har planområdets gräns ändrats något.
- Området på Alsternäset (som under utställningen kallades "Framtida utveckling - ej bostäder") har utökats och når nu ända ner mot Väneren och kallas numer "Framtida utveckling för turism och friluftsliv".
- Aktuellt antal bostäder som planeras är 2000, lika många som föreslogs i utställningsförslaget, men som har omfördelats något mellan områdena.
- Förtydliganden av kulturmiljökapitlet med fler textstycken och fler förslagspunkter vad avser bostäder och kulturmiljö.
- Förtydliganden om kommunens avsikter med Alsternäset och området söder om järnvägen (markanvändningen).
- Förtydligande angående kommunens tankar om järnvägsområdet - bangården med omlastningsfunktioner mm.
- Förtydligande avseende vägen söder om järnvägen, bland annat vad vägen ska ha för syfte.
- Förslag på platser för bytespunkter för kollektivtrafiken för buss, främst mellan regionaltrafiken och lokaltrafiken presenteras.
- Nya textstycken över näringsliv, besöksnäringen och turism.
- Beskrivningen av vattenkapitlet om MKN är uppdaterat. En separat översiktlig utredning är framtagen som underlagsmaterial, *PM- Miljö kvalitetsnormer (MKN) Vatten i arbetet med FÖP Välsviken (Stadsbyggnadsförvaltningen, 2019)*.
- En ny in/utfart har byggts söder om Välsvikens handelsområde i korsningen med Välsviksleden. Denna väg är dock inte ett direkt svar på utställningen utan har byggts av kommunen för att lösa trafiksituationen i Välsviken. Även andra mindre trafiklösningar har gjorts inom handelsområdet sedan utställningen, såsom flytt av busshållplatser, ICA har flyttat sin entré och infarten till ICAs parkering har flyttas framåt något.
- Nya förslagspunkter är tillagda som respons på inkomna synpunkter. Till följd av ändringar av

planinnehållet har även kartmaterialet justerats. Länsstyrelsen har i detta granskningsyttrande synpunkter kring markanvändning och planerad väg söder om järnvägen samt bangården. Länsstyrelsen har också synpunkter kring riksintresse för kulturmiljö, friluftsliv och kommunikationer. Miljökvalitetsnormer för vatten och luft tas även upp tillsammans med buller och riskhänsyn.

INKOMNA YTTRANDEN

Inkomna yttranden har kommit in enligt nedanstående förteckning. Yttrandena sammanfattas och kommenteras med kursiv stil. Vissa yttranden återges i sin helhet.

Lista över inkomna yttranden

Statliga instanser

1. Länsstyrelsen
2. Trafikverket
3. Försvarsmakten

Grannkommunen

4. Arvika kommun

Kommunala nämnder och bolag

5. Barn- och ungdomsnämnden
6. Kultur- och fritidsnämnden
7. Miljönämnden
8. Teknik och fastighetsnämnden
9. Karlstads El – och stadsnät AB

Yttranden från övriga föreningar

10. Hyresgästföreningen
11. Naturskyddsföreningen i Karlstad
12. Skanova, Region Väst Nätägare Örebro
13. Värmlands museum

Boende i angränsande områden

14. Boende i Karlstad, Trollkoneberget
15. Boende i Karlstad, Per Persas väg
16. Boende i Karlstad, Skaldens gata
17. Boende i Karlstad, Genvägen
18. Boende i Karlstad, Tjulbolsgatan

Yttranden av upplysningskaraktär, utan erinran eller utgår

Försvarsmakten, Arvika kommunen, barn- och ungdomsnämnden och kultur- och fritidsnämnden har inkommit med yttrande som tillstyrker planförslaget.

Statliga remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens roll och förslagets handläggning

Länsstyrelsen har att enligt 3 kap. 16 § plan- och bygglagen (PBL) avge granskningsyttrande av vilket skall framgå om

1. förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken,
2. förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs,
3. redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken,
4. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Granskningsyttrandet är en del av översiktsplanen och skall fogas till planen då den antagits. Förslaget har sänts för yttrande till berörda myndigheter samt till berörda enheter inom Länsstyrelsen. Svenska Kraftnät, Försvarsmakten, SGU och Skogsstyrelsen har inkommit med yttranden med anledning av planförslaget men har inget att erinra mot förslaget. Lantmäteriet har lämnat synpunkter kring följdfrågor som blir aktuella efter det att planförslaget har antagits samt upplysning kring huvudmannaskap. Trafikverkets yttrande bifogas för kännedom.

Sammanfattning

I samrådet lyfte Länsstyrelsen synpunkter kring naturvärden, artskydd, luftkvalitet, dagvatten, trafiklösningar, järnväg, friluftsvärden, kulturmiljö samt risk och störningar. Länsstyrelsen ansåg framför allt att en exploatering på Alsternäset var olämplig. Detta med avseende på höga naturvärden med nyckelbiotopklassning, artskydd, kulturmiljö, riksintresse för friluftsliv enligt 3 och 4 kap MB, ökning av järnvägsområdet, krav på väginfrastruktur, samt störningar med buller, lukt, riskavstånd och nedfall av hälsoskadliga ämnen.

Kommunen har i granskningskedet lämnat ett väl bearbetat förslag till en fördjupad översiktsplan där många underlag har tagits fram och uppdaterats under processens gång för att bättre kunna göra avvägande mellan olika intressen. Detta är framför allt mycket positivt då en FÖP utgör en viktig byggsten i planeringssammanhang för samordning av ekonomisk tillväxt, infrastrukturåtgärder, framtida bostadsförsörjning och tillgången till rekreationsområden.

Länsstyrelsen har i detta granskningsyttrande synpunkter kring mark- användning och planerad väg söder om järnvägen samt bangården. Länsstyrelsen har också synpunkter kring riksintresse för kulturmiljö, friluftsliv och kommunikationer. Miljökvalitetsnormer för vatten och luft tas även upp tillsammans med buller och riskhänsyn.

Markanvändning

Länsstyrelsen anser att en effektivare markanvändning har skapats i och med att fler bostäder inryms i planförslaget jämfört med samrådsförslaget trots att bostadsområdet på Alsternäset har utgått. Kommunen har även minskat andelen mark för industriändamål och justerat föreslagen

mark för handel.

Markanvändningen söder om järnvägen på Alsternäset är diffus. Planen pekar ut mark för ”framtidiga utveckling – ej bostäder” utan någon tydlig precisering, bangårdens funktion och omfattning är oklar, och ett tydligt syfte för den utpekade vägen saknas.

Kommentar: Planbeskrivningen har förtydligats för dessa områden och kompletterats med nya beskrivningar

I Länsstyrelsens samrådsyttrande lämnades synpunkter kring områdets höga naturvärden med nyckelbiotopklassning, artskydd, kulturmiljö, riksintresse för friluftsliv enligt 3 och 4 kap MB, utökning av järnvägsområdet, krav på väginfrastruktur, samt störningar med buller, lukt, riskavstånd och nedfall av hälsoskadliga ämnen. Dessa synpunkter gäller fortsatt och bör redovisas i planhandlingarna. Samtliga aspekter behöver tas hänsyn till vid en framtida lämplighetsprövning. I planhandlingarna anges det att bostäder på denna plats inte är lämpligt med avseende på störningar från Heden. Länsstyrelsen vill påpeka att detta är bara en av flera anledningarna till varför bostäder söder om järnvägen är olämpligt.

Kommentar: Noteras

Då markanvändningen söder om järnvägen är ospecificerad kan Länsstyrelsen i dagsläget inte ta ställning till om en exploatering tillgodoser riksintressen eller uppfyller övriga krav enligt plan- och bygglagen och miljöbalken.

Kommentar: För området direkt söder om järnvägen har trafikverket tagit fram en järnvägsplan. Kommunen har deltagit i trafikverkets planering. Vad gäller järnvägens utveckling, hänvisas till järnvägsplanen Laxå-Arvika - Mötesstation Vällsviken, som mer i detalj beskriver den framtida utvecklingen. I fördjupningen av översiktsplanen för Vällsviken tas de mer generella dragen upp för området. Kommunen har gjort vissa förtydliganden genom de beskrivningar som tillförts plandokumentet, bl a under kapitlet Planföresättningar och planförslag under styckena Besöksnäring och turism, Målpunkter i Vällsviken och Järnvägstrafik.

Riksintressen

Kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att det inte går att bedöma om gällande planförslag tillgodoser riksintresset K18 för Alsterdalen eller inte. Det kulturhistoriska värdet i riksintresset ligger i dess bebyggelse men även i dalgångens natur, odlingslandskap och ortnamn vilka sammantaget utgör den miljöbakgrund mot vilken Frödings diktarskap avtecknar sig. I avsiktsförklaringen beskrivs att ny bebyggelse inom området ska behandlas restriktivt.

Då delar av markanvändningen för handel, kontor, verksamheter och bostäder ligger inom riksintresseområdet behöver dessa områden gestaltas med hög ambitionsnivå i kommande detaljplaner så att riksintresset tillgodoses. Alternativt kan markanvändningsområdena redan i FÖP med fördel förläggas längre västerut.

Kommentar: Områdena i öst påverkar i princip inte riksintresset för kulturmiljö anser kommunen. Befintliga skogsbarriärer behålls och gör att verksamhetsområdena, i norr, skärmas. För att inte påverka landskapsbildsskyddet, har nya förslagspunkter lagts till under Kulturmiljö. Där står; de verksamheter som ligger i närheten av riksintresseområdet ska gestaltas med hög ambitionsnivå, vilket kommer tillgodoses i kommande detaljplaner så att riksintresset följs. Byggnadshöjder på Alsterberget ska även studeras vidare i kommande detaljplaner.

Med anledning av de fornlämningar som finns på Alsternäset i kombination med riksintresset så be-

döms exploatering av Alsternäset som olämplig med hänsyn till områdets höga kulturmiljövärden. *Kommentar: Inför kommande detaljplanering av Alsternäset kommer området att utredas noggrannare vad gäller fornlämningarna. Framtida användningar av området är tänkt att samplaneras och överensstämma med de värden som finns i området, såsom nämnda fornlämningar och riksintressena för Alsterdalens kulturmiljövård, friluftsliv och den värdefulla naturen. Kommunen är dock mån om sådana här platser vid Vänern och saknar just sådana lägen dit allmänheten och turister kan komma och få ta del av Vänern. Här vill kommunen gå försiktigt fram och utveckla området och verka för att sådana verksamheter som kan tillvarata de ovan nämnda kvaliteteerna, ska kunna göra det. Det som kommunen ser som möjligt är till exempel att bygga en längre brygga i det läget där det tidigare funnits en brygga, för att kunna komma ut till öppet vatten - Vänern! Verksamheter som ex ett Naturum, restaurang/café ev vandrarbem eller uthyrningsstugor är vad som kan komma i fråga. Några båtplatser ev en bastu.*

Kommunikation

Inom planområdet finns två objekt som är av riksintresse för kommunikation, Värmlandsbanan och E18. Dessa ska enligt 3 kap 8§ MB skyddas från åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av dessa. Utifrån planhandling, samrådsredogörelse, trafikverkets granskningsyttrande och järnvägsplan för mötesspår i Välsviken så är det för Länsstyrelsen oklart hur bangården kommer att utvecklas då det ges olika förslag. Detta gör det även svårt att ta ställning kring om riksintresset Värmlandsbanan och andra intilliggande riksintressen tillgodoses.

Planförslaget visar en viljeriktning i att planera för en bangård innehållande rangering men enligt Trafikverket så har inte rangering varit aktuell i den avsiktsförklaring som tecknats. Det som enligt avsiktsförklaringen varit aktuellt är en godsbangård.

Kommentar: Det är inte tänkt att det ska ske någon rangering i Välsviken. Det står missvisande om detta i utställningshandlingen och textinnehållet ändras i antagandehandlingen. En ny bangård för godståg planeras byggas i Välsviken för att förbättra logistiken kring gods. Genom att flytta godsbanteringen från Karlstads C och bangården på Herrhagen till en ny bangård i Välsviken så kommer miljön i centrum och för de boende på Herrhagen att upplevas lugnare. Enligt Tåg i tids avsiktsförklaring (med Trafikverket, Karlstads kommun och Region Värmland) innebär godsbangården en anläggning för växling och tågbildning i Välsviken bestående av tre tågspår för tåglängd 750 meter. Den nya bangården i Välsviken är ett delprojekt i Tåg i tid men är ännu inte finansierad.

Tåg i tids etapp 4 innehåller en godsbangård i Välsviken som består av tre tågspår för tåglängd 750 meter samt ett nytt förbindelse-spår Välsviken - hamnområdet.

På sidan 11 - 12 i samrådsredogörelsen anges det att Trafikverket planerar för ett mötesspår med undergång för tågresenärer och vägtrafik. Det står även att en omlastningscentral ska byggas i området. I järnvägsplanen för mötesspåret har det endast föreslagits en gång- och cykelport under järnvägen, inte en vägförbindelse eller omlastningscentral.

Kommentar: Det stämmer som trafikverket skriver, att det planeras för en gång- och cykelundergång. I de tidiga samtalen som kommunen fört med Trafikverket, ang järnvägsplanen för mötesspår, har det talats om en möjlighet för transportfordon att kunna nyttja denna undergång för transporter bl a för djurtransporter till och från betesängarna söder om Alsters herrgård. Men det är inte längre aktuellt. Djurtransporterna kommer att nyttja den befintliga enkla vägen som går från Heden och bort mot betesängarna, söder om Alsters herrgård.

Platsen är intressant för en omlastningscentral. I dagsläget vet stadsbyggnadsförvaltningen dock inte så mycket om denna verksamhet varav det inte står så mycket skrivet om den i planhandlingen. Stadsbyggnadsförvaltningen tycker att det är en lämplig plats att förlägga en större omlastningscentral intill järnvägen i Välsviken.

Ett flertal frågor har uppstått i samband med framtagandet av järnvägsplanen för mötesspåret gällande bland annat artskydd, naturvärden, översvämning, geoteknik, dagvatten och friluftsliv. Därför är det av stor vikt inför kommande planering att kommunen tillsammans med Trafikverket preciserar storlek och omfattning av bangården, samt behovet av övriga anläggningar och infrastruktur

kopplat till bangården.

Kommentar: I samband med att bangården ska planeras mer i detalj kommer det ske i samverkan med Trafikverket. Underliggande järnvägsplan kommer vara vägledande och tjäna som underlag i planeringen. I FÖP-handlingen har nya textstycken infogats som beskriver bangårdens innehåll och inriktning tydligare.

Länsstyrelsen finner det positivt att kommunen föreslagit ett parallellt vägsystem inom planområdet som är tänkt att avlasta trafiken på E18. Vid vissa tidpunkter genereras det köer på E18 vilket även redovisas i scenario Välsviken. Länsstyrelsen håller med Trafikverket om att det behöver redovisas en samlad bild över risker för köbildningen. Vidare behöver en handlingsplan tas fram som redovisar de åtgärder som krävs för att tillgodose riksintressets funktionella krav. En framtida utveckling av E18 kommer också behandlas i Trafikverkets ÅVS E18 genom Karlstad.

Kommentar: Utvecklingen av trafiksystemet behandlas som nämnt bla i arbetet med ÅVS och kommer hanteras i efterföljande detaljplaner.

Friluftsliv

Länsstyrelsen anser det positivt att bostadsområdet på Alsternäset har utgått men frågetecken finns kring den markanvändning som föreslås för framtida utveckling med avseende på riksintresset för friluftsliv. Då det inte framgår hur kommunen avser använda denna yta går det inte att avgöra om den framtida utvecklingen kan komma att innebära att riksintresset för friluftsliv tillgodoses eller inte.

Kommentar: Som nämnts tidigare så har inte kommunen några konkreta planer för området i dagsläget. Kommunens tankar för området är dock att verksamheter kan förläggas dit, som "passar in," - överensstämmer med riksintresset och därmed att riksintresset för friluftsliv tillgodoses. Dessa frågor kommer att föras fram då det blir aktuellt med planläggning av området. I FÖP:en läggs till en förslagspunkt att de verksamheter som förläggs hit ska tillgodose att riksintresset för friluftslivet följs.

Frödingleden kan betraktas som en viktig del av infrastrukturen för leder för vandring längs Väneren. Området har en potential för framtida utveckling som skulle kunna nyttjas för service kopplad till en sådan turism, med möjlighet till mat och boende m.m. En sådan utveckling av området skulle ligga inom ramen för de tio nationella målen för friluftsliv, särskilt mål 6, under förutsättning att kultur- och naturvärden i området samtidigt kan värnas.

Kommentar: Kommunen håller med och har beskrivit betydelsen av Frödingleden ytterligare i planhandlingen, under bl a Förslag under Besöksnäring och turism.

Vägen som planeras söder om järnvägen bedöms utgöra en kraftig förändring i den miljö där leden idag är dragen vilket inte kommer att tillgodose riksintresset. Kommunen har också redovisat att det finns ett mycket högt friluftsvärde där man har placerat vägen. Eftersom det är diffust kring vad som kommer att finnas i det framtida utvecklingsområdet kan det även ifrågasättas vilken storlek och funktion vägen kommer att ha. Idag går en mindre väg på ungefär samma plats, vilken används av cyklister som cyklar från Karlstad mot Alsters herrgård. En cykelled längs Väneren har stor potential att kunna bidra till en växande besöksnäring. Det är i så fall viktigt att värna om ledens och omgivningens kvalitet så att den blir attraktiv för såväl allmänheten som för turister.

Kommentar: Kommunen håller med att det är viktigt att värna den befintliga cykelleden och då även sett till omgivningen. Den dagen det blir aktuellt att detaljplanera vägens dragning, får detta göras med beaktande på att inte göra för "mycket intrång" i naturen och samtidigt inte gå för nära cykelleden. Det finns både för- och nackdelar med att låta cykelleden och vägen följas åt, med tanke på att låta så mycket skog och natur vara oberörd och det faktum att

det kan ge trygghet, speciellt kvällstid och då det är mörkt att vägarna följs åt och belysning längs vägen kan komma cykelvägen till gagn. Nackdelar med att vägarna följs åt kan vara buller och trafik. Naturupplevelsen kan därmed bli mindre. Den väg som planeras ska ge en koppling till det planerade spårområdet och eventuella funktioner i området.

En viktig del i Länsstyrelsens uppdrag om friluftsliv är att värna om den tätortsnära naturen. FÖP Välsviken innebär ofrånkomligen att sådan natur minskar i omfattning då tidigare oexploaterad mark bebyggs för olika ändamål. Det är viktigt att kommunen generellt beaktar den tätortsnära naturens stora betydelse för människors friluftsliv i vardagen och därmed betydelsen för välmående och hälsa.

Kommentar: Karlstad växer och åt många olika riktningar och även åt öster i Välsviken. Därmed kommer skogs- och naturområden i Välsviken att inkorporeras i mer stadslika förhållanden. Positivt för Välsviken är att det skapas boendemiljöer med närhet till naturen - den kvarvarande naturen såsom Trollkoneberget, delar av Rånberget, Alstersedalen och Alsternäset samt Kroppkärrsjön och hela Vänerkontakten. Trots att stora delar skogs tas i anspråk kommer det finnas mycket natur kvar för människor att nyttja för friluftsliv i vardagen, både för de som bor intill och övriga Karlstadsbor och besökare.

Miljö kvalitetsnormer

Vatten

Gällande miljö kvalitetsnormerna för vatten så saknar Länsstyrelsen en bedömning kring hur den föreslagna markanvändningen kan komma att påverka varje enskild kvalitetsfaktor. Utgångspunkten i bedömningen av miljö kvalitetsnormer är att ingen kvalitetsfaktor får försämrats. Detta gäller för alla de vattenförekomster som planområdet angränsar till och som kan bli påverkade.

Kommentar: Kommunen har skrivit fram en PM om detta, "PM- Miljö kvalitetsnormer (MKN) Vatten i arbetet med FÖP Välsviken - en översiktlig undersökning av påverkan på kvalitetsfaktornivå, Stadsbyggnadsförvaltningen, 2019". Kommunen har gjort en bedömning av hur den tänkta markplaneringen i området kommer att påverka de enskilda kvalitetsfaktorerna. Nya textstycken om detta är tillagt i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen har även uppmärksammat att texten i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) gällande fastställda miljö kvalitetsnormer inte överensstämmer med det som anges på sidan 62 i planhandlingen. Korrekt angivelse är den som finns i MKB.

Kommentar: Texten om MKN i FÖP planbeskrivning har rättats till och överensstämmer nu med texten i MKB.

Luft

Kommunen skriver att miljö kvalitetsnormerna för luft inte kommer att överskridas och redovisar att det framförallt finns utsläpp till luft från Hedenverket. Det omnämns också att inga mätningar gjorts i Välsviken- området men att det gjorts i centrala Karlstad. I planhandlingarna redovisas det att det sker utsläpp från E18 med inte vilka effekter detta har på den föreslagna markanvändningen. Enligt Trafikverkets beräkningar av luftkvalitet i samband med detaljplaner på Norrstrand visar dessa att flera bostäder utmed E18 utsätts för luftföroreningar som överskrider normen för både NO₂ och PM₁₀.

Då bostäder föreslås i närheten av E18 i delområdena 1, 5, 6 och 12 kan det antas att det sannolikt uppstår höga halter av luftföroreningar även här.

Till kommande detaljplaneskeden bör det utföras spridningsberäkningar av luftkvaliteten avseende NO₂, PM₁₀ och PM_{2,5} utefter motorvägen och Välsviksleden. Detta för att säkerställa att miljö-

kvalitetsnormerna för luft inte överskrids.

Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med en förslagspunkt under Luftkvalitet, att en spridningsberäkningar kan komma in fråga i detaljplaneskedet. I samband med framtagande av detaljplan för Östra Kroppkärr (antagen av SBN i april 2019) undersöktes luften inom detaljplaneområdet för både PM10 (partiklar) och NO2 (kvävedioxid). Beräkningarna visade att både PM10 och NO2 underskreds med god marginal avseende miljökvalitetsnormernas gränsvärden, vilket innebär att den kommande bostadsbebyggelsens ser tillfredställande ut. Delområde 1 ligger inom FÖPområdet. Utifrån dessa beräkningar finns god möjlighet att MKN inte överskrids i övriga FÖPområdet.

Karlstad kommun mäter inte PM2,5 men kommunen har tagit fram en objektiv skattning varför kommunen inte anser att PM2,5 behöver mätas i dagsläget. I stycket nedan (som är hämtat från Miljöförvaltningens skrivelse "Objektiv skattning av luftkvalitet i Karlstads kommun 2018" står följande om PM2,5:

"PM2,5 bedöms ligga under NUT.

Utsläppen av PM2,5 kommer bland annat från vägtrafik, vedeldning och industriprocesser. Mätning av PM2,5 utfördes 2008 på Hamngatan i Karlstad. Årsmedelvärdet var då 6,7 µg/m³ vilket understiger NUT (12 µg/m³) med god marginal. Uppgifter om trafikflöde saknas för 2008 men 2017 var trafikflödet på Hamngatan 14 000 fordon/dygn. Vid en jämförelse med Hornsgatan i Stockholm som har ett trafikflöde på 20 000 – 25 000 fordon/dygn så visade mätningar som utförts där under 2017 ett årsmedelvärde på 6,0 µg/m³ vilket också ligger under NUT (Luften i Stockholm, Årsrapport 2017). "

På sidan 17 i miljökonsekvensbeskrivningen anges det att "Övriga föroreningar som omfattas av miljökvalitetsnormer anses vara försumbara". Enligt 5 kap. 3§ Miljöbalken ska kommuner och myndigheter ansvara för att miljökvalitetsnormer följs. Länsstyrelsen delar därför inte kommunens uppfattning om att övriga föroreningar kan betecknas som försumbara.

Kommentar: Texten ses över i MKB och är ändrad.

Hälsa och säkerhet

Buller

Kommunen har redovisat att buller är en fråga som behöver hanteras i kommande detaljplaner då planområdet är bullerutsatt från både väg- och järnvägstrafik samt från industri.

Det finns bullerkarteringar som visar hur bullersituationen ser ut men det finns inte redovisat maxvärden för det sammanvägda trafikbullret. Inte heller det sammanvägda trafik- och industribullret. Beräkningarna av järnvägs- bullret har gjorts med ett inkluderat mötesspår men inte med föreslagen fullt utbyggd bangård. Trafikverket har även uppmärksammat frågan om bangård vid mötesspåret längs Värmlandsbanan är väsentlig att beakta då verksamhet och transporter till och från denna skapar buller.

Trots att ovanstående inte redovisats till en helt tillfredställande nivå så är det för Länsstyrelsen tydligt att bullerfrågan kommer att behöva hanteras i kommande detaljplanering. Det underlag som finns utgör en översiktlig grund som sedan behöver detaljeras när det finns mer konkreta förslag på hur gestaltning, placering av bostäder och utemiljöer kommer att bli.

Kommentar: Kommunen förstår och delar länsstyrelsens uppfattning. Kommunen är medveten om att det kommer behöva göras mer noggranna undersökningar av buller inför den kommande planeringen.

Risk

På sidan 80 i planhandlingen finns det en karta som redovisar de riskobjekt och riskavstånd som finns inom planområdet. Området som föreslås för framtida utveckling ligger till hälften inom

riskavståndet 150 meter från järnvägen. Oavsett vilken typ av exploatering som kommer att genomföras på denna plats så anser Länsstyrelsen att en riskbedömning bör göras och eventuella skyddsåtgärder fastställas i detaljplan.

Kommentar: Ja det är möjligt att det tom behöver göras en riskbedömning. Som förslagspunkter har kommunen redan tagit upp att riskutredningar kan bli aktuella. Och en riskutredning kan ju även innehålla en riskbedömning.

Översvämning

Planhandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen tar båda upp att det finns en översvämningsrisk i planområdets södra delar. I MKB nämns specifikt att ”Översvämningsrisker i områdets södra del och ett förändrat framtida klimat kan ha betydelse för var nybebyggelse bör lokaliseras.”

Länsstyrelsen vill i sammanhanget lyfta att Boverket har fått i uppdrag att utveckla sin tillsynsvägledning avseende risken för översvämning.

Syftet med uppdraget är att skapa förutsättningar för att ny bebyggelse blir långsiktigt hållbar och att länsstyrelsernas tillsyn är samordnad och förutsägbar.

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

Kommentar: Noterat.

Miljökonsekvensbeskrivning

I miljökonsekvensbeskrivningen fastslås att planförslaget kommer innebära små negativa konsekvenser för kulturmiljön. Länsstyrelsen delar inte denna uppfattning. En exploatering på framförallt Alsternäset skulle få stora negativa konsekvenser för kulturmiljön. Idag karakteriseras området som ett naturområde med vandringsleder där allmänheten har möjlighet att bl.a. få uppleva förhistoriska gravar i en miljö utan inslag av bebyggelse.

Kommentar: Kommunen har för avsikt att framtida verksamheter ska vara av sådan karaktär och omfattning att den befintliga kulturmiljön påverkas så lite som möjligt. Efterföljande detaljplan/er ska beakta att den befintliga fornlämningsmiljön säkras och därmed även riksintresset för kulturmiljö tillvaratas. Se vidare förslagspunkter i planbeskrivningen.

Gällande bangården finns en lokaliseringsstudie som omnämns i miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen vill påpeka att denna i första hand har utgått från godsflöden och godshantering inom och till/från Värmland, inte de miljöförhållanden på respektive plats och eventuell miljöpåverkan som kan uppstå.

Kommentar: Noterat.

Länsstyrelsen har tidigare i yttrandet under avsnittet riksintressen uppmärksammat ett flertal frågor som behövde hanteras inom järnvägsplanen för mötesspåret i Välsviken. Som miljökonsekvensbeskrivningen upplyser kan ytterligare analys kring miljöeffekter behövas i senare planeringskedan och miljöprövning.

Kommentar: Noterat.

Övriga upplysningar

Artskydd

Länsstyrelsen finner det positivt att kommunen har utrett förekomsten av skyddade arter i planområdet och till hög grad anpassat planförslaget efter detta. I planförslaget kan dock Länsstyrelsen urskilja vissa konflikter mellan föreslagen markanvändning och höga naturvärden söder om befintligt järnvägsspår. Kommunen har i miljökonsekvensbeskrivningen lyft att förenligheten med bestämmelser i artskyddsförordningen behöver prövas i senare skeden. Länsstyrelsen delar detta resonemang och anser att artskyddsfrågan kommer att behöva hanteras vidare i kommande planering och tillståndsprövning.

Kommentar: Under fortsatt planering står det med att kommunen kommer att hantera artskyddsfrågan vidare i kommande planering liksom tillståndsprövning.

Trafikverket

Ärendet

Trafikverket har tagit del av rubricerad fördjupning av översiktsplan (FÖP) som omfattar planering för utbyggnad av en ny stadsdel i östra delen av Karlstad för både bostäder, handel och verksamheter. Trafikverket har i tidigare skede 2016-09-07 yttrat sig i frågan (TRV 2016/53234). Trafikverkets utgångspunkt för bedömning och synpunkter är främst påverkan på riksintressena för kommunikation, europaväg 18 och järnväg Värmlandsbanan.

Hållbar planering för en stadsdel med många funktioner

Välsvikens FÖP-område omfattar en stor geografisk yta med många blandade funktioner däribland 2000 nya bostäder och 40 ha mark för tillkommande handel, kontor och verksamhet förutom de 90 ha handel och industri som redan finns här idag. Kommunens bedömning är att området i sin helhet kan vara utbyggt 2040.

Kommunens ambition är att skapa en hållbar stadsdel vilket innebär bland annat att människor kan välja hållbara transportmedel som t ex cykel och kollektivtrafik. Planen behöver därför ge dessa ett tydligt utrymme och möjliggöra en utformning som är både attraktiv och effektiv. Ett flertal åtgärder planeras som underlättar hållbarhet, exempelvis; utvecklad tåghållplats med bytespunkt mellan trafikslag, snabbusslinje med ändstation vid Välsvikens hållplats samt nytt vägnät för gång- och cykel som ska knyta ihop de nya stadsdelarna.

Planeringsförutsättningar

Kommunen beskriver att det kan vara svårt att planera när frågor kräver mer detaljerad kunskap och man inte har kommit så långt i alla frågeställningar som exempelvis rör kollektivtrafik, hållplatslägen, omlastningscentral och gc-vägnät. Man anger bland annat att områdets kuperade topografi och natur utgör stora utmaningar.

Trafikverket är dock av åsikten att de övergripande strukturerna för exempelvis resor och transporter behöver redovisas i en FÖP för att denna ska kunna ge vägledning för efterföljande detaljplanering. Det är av vikt att man kan se att de anläggningar och åtgärder som behövs kan planeras in med hänsyn till trafiksäkerhet, tillgänglighet och en god utformning.

Kommunen ändrar inriktning för flera delar i planområdet efter samrådet. Främst tre områden för bostäder tas bort då dessa bland annat bedöms utsatta för buller från Hedenverkets verksamhet.

Planen innebär dock en högre exploateringsgrad i kvarvarande bostadsområden varför ca 400 ytterligare bostäder planeras tillsammans med tidigare 1600. Detta innebär bättre understöd till samhällsservice och infrastruktur men också fler bostäder som indirekt genererar trafik och ställer krav på bra boendemiljöer. Det är i sammanhanget positivt att trafikscenario Välsviken tar höjd för 2000 bostäder.

Flera ställningstaganden saknas dock, bland annat berörs frågan om en östlig förbindelse från väg 236 över Örsholmen till Välsviksleden. Trafikverket är väl medveten om förslaget. Vilken realitet frågan har är dock oklart. I underlag som t ex trafikmodellen finns denna förbindelse som ett alternativ och det är rimligt att klargöra planeringsförutsättningarna i största möjligaste mån då denna aspekt påverkar trafiksituationen vid Välsviken.

Kommentar: Den östliga förbindelsen finns med i ÖP 2012 för fortsatt utredning. Något ytterligare ställningstagande finns inte i dagsläget. Trafikutredningen har värderat hur eventuell ytterligare trafik påverkar planområdet.

Järnväg

På några ställen omnämns området för en framtida bangård och i sammanhanget rangering av gods och tåg (bl a sidan 19, delområde 7 och sidan 28 i utställningshandlingen). Trafikverket vill förtydliga att i den avsiktsförklaring som tecknats mellan verket, Karlstads kommun och Region Värmland, omnämns detta som en godsbangård vilket definieras som en anläggning för växling och tåg bildning i Välsviken bestående av tre tågspår för tåglängd 750 meter. Enligt Trafikverkets benämningar kommer Välsviken inte att tillhöra kategorin rangerbangård.

Kommentar: Kommunen håller med TRV. Det är inte fråga om rangering. Kommunen redigerar texten.

Bangården föreslås placeras så långt västerut som möjligt för att minska störning till angränsande bostäder och förenkla passagen över spårområdet för nya broar. De utredningar som ligger till grund för att bangården ska förläggas till Välsviken förordar dock en placering längre österut för att hamna över den lokala maxpunkten (i höjdd), vilket är mer optimalt när tågen ska stanna respektive starta. Bangårdens placering kommer också att påverkas av närheten till översvåmningsområden vid extremvattennivåer i Kroppkärrsjön, Kaplansälven och Väneren. En riskutredning kan behövas för att tydliggöra förutsättningar för bangårdens placering.

Kommentar: Den framtida placeringen av bangården kommer förhålla sig till järnvägsplanen. I samband med att en bangård ska planeras i området kommer frågan om behovet av riskutredning att tas upp.

På sidan 40 omnämns Välsvikens banvaktarstuga. Det bör läggas till att den ej är lämplig för bostad med avseende på närheten till järnvägen och bullersituationen.

Kommentar: Synpunkten är tillgodosedd.

I samrådsredogörelsen sidan 11 omnämns ett stationshus. Trafikverket vill förtydliga att det projekt som för närvarande genomförs i Välsviken är en så kallad mötesstation vilken är av mindre art och inte innefattar någon stationsbyggnad. Sist i samma textstycke står att en omlastningscentral ska byggas i samma område. Trafikverkets uppfattning om bangårdens funktion finns kommenterad ovan.

Kommentar: Kommunen förtydligar i texten att det gäller en mötesstation av mindre art.

Dagvatten

I samband med utbyggnaden av mötesstation i Välsviken kommer trummorna för dagvatten under järnvägen att ses över och vid behov bytas ut. Järnvägsplanen är inlämnad för fastställelse och det krävs en fortsatt dialog mellan Trafikverket och Karlstads kommun för att säkerställa att trummorna får rätt kapacitet och dimension med avseende på avvattning från FÖP-området. Nya dagvatten/utjämningsmagasin planeras intill järnvägen i läge ”f” och ”o”. Planering för dessa måste samordnas med och utgå från förutsättningar för järnvägen. Negativ påverkan på banvallen får inte förekomma och detta behöver säkerställas innan hela området bebyggs och fler ytor hårdgörs.

Kommentar: Vid framtida utbyggnad av mötesstationen i Välsviken kommer järnvägsplanen att följas och i samband med ny planering kommer kontakt med Trafikverket att ske. En förslagspunkt läggs till under ”Dagvatten”, att det är viktigt att säkerställa att trummorna får rätt kapacitet och dimension med avseende på avvattning från FÖP-området.

Risker

Trafikverket delar kommunens syn på risk för översvämning och den påverkan detta kan ha på banvallen då den utsätts för stora påfrestningar, framförallt när vattenmassor drar sig tillbaka. I fortsatt planering är detta en viktig fråga att ta hänsyn till.

Kommentar: Noterat.

Påverkan på E 18

Ett utbyggt område vid Välsviken kommer sannolikt att innebära mer trafik som behöver nyttja E 18. Utgångspunkten för planeringen är att inga köer får uppstå på E 18 till följd av etableringarna i Välsviken. För att kunna bedöma en framtida situation har Karlstad kommun tagit fram en trafikmodell som bland annat kan visa var köbildning uppstår. Modellen är en mesoskopisk modell som används för att ta fram en trafikprognos för år 2040. Prognosen är framtagen på ett liknande sätt som Trafikverkets men ger i det här fallet en mer preciserad och detaljerad bild vilket är en bra utgångspunkt.

Utifrån modellen har ett scenario Välsviken tagits fram som anger att köbildning uppstår men denna hinner avvecklas under maxtimmen (dvs mest trafikerade timme/dygn). Scenario Välsviken redogör ytterst kortfattat hur trafik påverkar E 18. Det är inte heller tydligt om det är den samlade trafikökningensom beräknas till 3000 tillkommande fordon eller om detta endast utgör tillkommande trafik som härrör från en ny östlig förbindelse från Hammaröleden. Vidare är det inte tydligt om man har sammanvägt de kölängder som redovisas i figur 6 och 8 i scenario Välsviken. Har modellen gjort en enskild bedömning av respektive korsningspunkt kanske dessa bör vägas samman för att få den samlade bilden av kölängder som kan beröra E 18.

Det är svårt att följa det underlag som dels finns i trafikmodellen och dels i tidigare trafikutredning. Trafikverket önskar en mer utförlig beskrivning av det underlag som ligger till grund för resultatet i scenario Välsviken samt ett resonemang om resultaten.

Kommentar: De akut problemen med köbildning på E 18 har avhjälpits genom en ny infart till köpcentret. I den fortsatta planeringen kommer ytterligare trafikanalyser ske som underlag till den fortsatta detaljplaneringen.

Trafikverket stöder tankegången att ett lokalt system av parallellvägar skall utgöra den huvudsakliga försörjningen av de nya bebyggelseområdena tillsammans med ett finmaskigare nät som kompletteras med gång- och cykelstråk. Det bör dock stå klart att de olika åtgärder som redovisas som förutsättningar i trafikmodellens scenario kan genomföras och får tillräckligt utrymme för god utform-

ning och därmed säkerställs i planen respektive efterföljande detaljplanering. Under 2018 kommer en åtgärdsvalsstudie genomföras med syfte att tydliggöra förutsättningar och behov för E 18 genom Karlstad samt föreslå åtgärder för att säkerställa funktionskrav E 18. I det fortsatta arbetet behöver sannolikt flera åtgärder regleras med avtal. Trafikverket föreslår därför att kommunen och Trafikverket gemensamt initierar en mycket kort och enkel handlingsplan som punktvis redovisar nödvändiga åtgärder i infrastruktur i förhållande till när i tid övriga etableringar kan genomföras. och åtgärder dessa måste genomföras för att säkerställa riksintressets E 18 funktionella krav. Handlingsplanen innebär att utbyggnad och etableringar inom Välsviken kan ske etappvis och åtföljas av erforderliga åtgärder i trafiksystem/ infrastruktur. Detta arbete bör samverka med ÅVS E 18 genom Karlstad.

Kommentar: Hur utbyggnaden ska ske är fortfarande oklart och kan ske på många olika sätt beroende på efterfrågan och utveckling i övrigt. Inför varje etapp måste omfattning av utbyggnaden av trafiksystemet värderas.

Kollektivtrafik

Trafikverket delar åsikten att det är av vikt att planera för väl utbyggd och kapacitetsstark kollektivtrafik av olika slag som kan trafikförsörja Välsviken på ett bra sätt. Svårigheter att hitta ett optimalt ställe att placera en bytespunkt har resulterat i att låta Kronoparken/Universitetet utgöra en sådan plats för byte mellan busslinjer. Välsvikens järnväghållplats är också en viktig punkt där man vill möjliggöra för byten mellan olika trafikslag. Frågan om hur hela Välsvikensområdet kan försörjas med kollektivtrafik är dock fortsatt viktig att lösa för att kunna skapa en hållbar stadsdel.

Kommentar: Möjligheten att skapa en bytespunkt vid E 18 finns fortfarande kvar och markanvändningen anpassas för det.

Buller

Trafikverket ska enligt de transportpolitiskamålen och Trafikverkets instruktion bidra till det nationella miljömålet en "God bebyggd miljö". Det innebär att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö och att byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett bulleranpassat sätt. Trafikverkets tolkning av miljömålet är att en ur bullersynpunkt hälsosam miljö inte enbart kan uttryckas utifrån förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader och de riktvärden som anges i den. Planering för en hälsosam miljö kan enligt Trafikverket vara mer än att klara angivna riktvärden och bör grundas på att den totala boende- och livsmiljön är hälsosam och utgör en långsiktigt hållbar miljö.

De bostäder som planeras i området behöver klara riktvärden för buller från trafik. Bostäder i den sydöstra delen av Välsviken närmast Alsternäset riskerar höga maxnivåer av buller från järnvägen. Trafikverket betonar att buller från både järnväg och väg behöver beaktas sammantaget och ingå i de bullerberäkningar som tas fram med prognosår 2040.

Kommentar: Noteras.

Frågan om bangård vid mötesspåret längs Värmlandsbanan är väsentlig att beakta då verksamhet här och transporter till och från denna skapar buller. I det fall bangården placeras långt västerut kan avståndet till bostäder minska risken för bullerpåverkan. I det fall bangården placeras längre österut av exempelvis skäl som översvämningsrisk överskrider maxvärden 70 dBA för bostäder längst i öster och frågan om buller för bostäder måste noggrant bevakas och hanteras.

Kommentar: Bullerfrågorna kommer att utredas vidare i kommande detaljplaneskedan. Intentionerna från Trafikverket är att bangård ska ligga så långt åt väster som möjligt.

Sammantagen bedömning

Genomförandet FÖP Välsviken med efterföljande detaljplaner får inte innebära negativ påverkan på riksintresset E18, exempelvis köbildning eller inskränkningar för järnväg. Karlstads kommun ansvarar för att säkerställa att så inte sker. Om åtgärder blir nödvändiga i den statliga infrastrukturen är det Trafikverkets uppfattning att Karlstads kommun ska finansiera dem inklusive planläggning i sin helhet. Avtal måste tecknas om dess utförande innan Trafikverket kan godkänna respektive detaljplan.

Kommentar: Karlstads kommun kommer fortsätta utreda dessa frågor och ansvarar för att efterföljande detaljplaner inte kommer innebära negativ påverkan på riksintresset för E18. Kommunen har för avsikt att teckna nödvändiga avtal med Trafikverket för att åstadkomma planeringen.

Trafikverket föreslår att kommunen och Trafikverket gemensamt tar fram en kort handlingsplan som punktvis redovisar nödvändiga åtgärder i infrastrukturen för att säkerställa riksintressets E18 funktionella krav. Detta arbete bör samverka med ÅVS E 18 genom Karlstad.

Kommentar: Hur utbyggnaden ska ske är fortfarande oklart och kan ske på många olika sätt beroende på efterfrågan och utveckling i övrigt. Inför varje etapp måste omfattning av utbyggnaden av trafiksystemet värderas.

Övrigt

För ytterligare information och planeringsunderlag se ”Transportsystemet i samhällsplaneringen” på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/samhallsplanering

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Grannkommuner

Arvika kommun

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen vidhåller de synpunkter som inlämnades i samband med samrådsskedet för fördjupning av översiktsplan Välsviken med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Under sommaren och hösten 2016 var fördjupningen av översiktsplanen för Välsviken på samråd. I samband med samrådet inkom Arvika kommun med följande beslut den 12 september 2016:

Kommunstyrelsen konstaterar att en fortsatt utbyggnad av handeln i Välsviken kommer att få konsekvenser för handeln i Arvika kommun. Av betydelse för näringslivet i Arvika kommun är att godstransporter till/från Arvika via rv. 61 och E 18 kan ske utan stora trafikstörningar i samband med att Karlstad passeras för vidare färd till slutdestinationen. Planförslaget redovisar att det finns en lösning för att den trafikökning som kan komma att ske kring Välsviken ska kunna hanteras utan att genomfartstrafik påverkas.

Kommentar: Noterat.

Kommunala remissinstanser

Barn- och ungdomsnämnden

Barn- och ungdomsnämnden bifaller förslag till fördjupning av översiktsplanen för Välsviken.

Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsförvaltningen har deltagit i arbetet med en fördjupning av översiktsplanen för Välsviken med tillhörande MKB. Förvaltningens synpunkter efter samrådet har tagits i beaktande och kultur- och fritidsnämnden har inga ytterligare synpunkter på fördjupning av översiktsplan för Välsviken med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Miljönämnden

I samrådsskedet framförde miljönämnden en rad synpunkter. Många av dessa har beaktats och ingår nu i utställningshandlingen för den fördjupade översiktsplanen. Några synpunkter har inte beaktats alternativt behöver förtydligas:

Hållbar samhällsutveckling

Miljöförvaltningen tycker att det är mycket positivt att ett helt avsnitt på tre sidor vikts för begreppet hållbar utveckling där stort fokus lagts på helheten med integrerad planering som omfattar mobility management, infrastruktur, bebyggelse, markanvändning, bevarandevärden såväl som sociala aspekter och livskvalitet, barnperspektivintegrering, tillgänglighet, motverka segregation mm.

Mobility management

Miljöförvaltningen anser att de förslag som lagts fram angående gång- och cykeltrafik är mycket bra. Det är viktigt att redan i fördjupad översiktsplan lyfta mobility management-plan/mobilitetsstrategi (Hållbart resande), till exempel Grön resplan som verktyg för att minska behovet av parkeringsplatser och främja hållbara resesätt. Detta bör läggas in under avsnittet Hållbar planering i Välsviken på sidan 14. I anslutning till flerbostadshus bör cykelparkeringar samt parkering för el- och bilpoolsbilar och samåkningsbilar prioriteras framför privat bilparkering. Detta bör även gälla kontor, handel och verksamheter.

Kommentar: Plantexten har redigerats i enlighet med Miljöförvaltningens synpunkt.

Det är viktigt att det finns en väl utbyggd laddinfrastruktur för elbilar. En smidig laddning av elbilar bör integreras i såväl privata som offentliga parkeringsplatser och den nya mack som planeras bör ta hänsyn till och tillhandahålla de alternativa bränslen som finns på marknaden.

Kommentar: Plantexten har redigerats med tillägg om laddningsinfrastruktur för elbilar.

Längs den planerade nya väg, som passerar ett nytt planerat bostadsområde, norr söder Kronoparken till Välsviksleden, finns enligt markanvändningskartan inget parallellt gång- och cykelstråk. Miljöförvaltningen anser att detta bör beaktas och ritas in.

Kommentar: Planbehandlingen kompletteras.

Miljöförvaltningen vill betona att en central bytespunkt för kollektivtrafik, framför allt mellan olika busslinjer, kommunala, regionala samt BRT-stråk, i anslutning till handelsområdet fortfarande bör utredas och sedan planeras och ges plats för.

Kommentar: Möjligheten att skapa en bytestpunkt vid E 18 finns fortfarande kvar och markanvändningen anpassas för det.

Trafiksituationen i den nya stadsdelen har analyserats utifrån en modell som WSP tagit fram. Den baseras på prognoser för trafikflöden 2040. Miljöförvaltningen anser att man i planeringen av en ny stadsdel bör styra hur trafikflöden ska utvecklas. I stället för att utgå från prognoser bör mål sättas upp för hur mycket biltrafik som ska finnas i området och sedan via olika mobility management åtgärder se till att målen nås.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen delar den uppfattningen.

Buller

Forskning visar att exponering av trafikbuller kan orsaka negativa effekter på hälsan, till exempel sömnproblem, stressreaktioner och ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar. I forskningsprogrammet Ljudlandskap för bättre en hälsa (Mistra, Vägverket, Vinnova, 1999-2007) framgår att det trots en tyst sida ändå är många som är påtagligt störda av vägtrafikbuller.

Den trafikbullerutredning som gjorts visar att i flera av de utpekade bostadsområdena kommer riktvärden för buller att överskridas. Om byggnation ändå planeras i dessa utsatta områden bör det tydligt framgå vilka bullerreducerande åtgärder som avses. Byggnation i lägen med risk för störningar från trafikbuller bör i första hand åtgärdas med lämpliga skyddsåtgärder vid källan, till exempel skärmar, vallar, sammanhängande byggnader (ej bostäder), placera garage etc mellan trafikerad väg och bostäder.

Om bostäder planeras i bullerutsatta områden är det även viktigt att stor omsorg läggs på utformningen av bostäderna och att de byggnadstekniskt konstrueras så att kraven på godkända inomhusnivåer klaras enligt Boverkets byggregler. Ett sätt är att välja en högre ljudklass, till exempel ljudklass B i stället för C som är standard.

Kommentar: I kommande detaljplaner kommer stora krav på utformning av bostaden att behöva ställas och lämpliga åtgärder kommer studeras. Bullerreducerande åtgärder kommer ges som förslag för aktuell plats. Förslagspunkten om buller förtydligas om detta, under Bullerkapitlet.

En utredning om industribuller från Hedenverket har gjorts efter samrådet. Denna visar inga bullerstörande nivåer för de bostadsområden som i granskningsskedet är aktuella.

Miljöförvaltningen anser att det är bra att planen tar med lösningar för en hållbar energiförsörjning och gröna strukturers betydelse för minskat behov av kyla. Vi vill dessutom poängtera att det är viktigt att förbereda byggnader för solkraft genom utformning, placering, skuggning etc. Takvinklar bör i sådan stor utsträckning som möjligt vara riktade så att nyttjande av solkraft underlättas.

Kommentar: Noterat. Planbeskrivningen tar upp något av detta.

Avfall

Det är mycket positivt att tillgänglighetsaspekten avseende minskning av avfallsmängderna, återbruk och återvinning ges stor betydelse i planen och att det ska vara lätt att göra rätt.

Cirkulär ekonomi kommer i framtiden att bli allt viktigare för att minimera avfallsmängderna samt återbruka och reparera mer. Detta medför att platser för detta kommer att behövas i våra bostadsområden, till exempel i form av kvarterslokaler där denna typ av verksamhet kan samsas med andra

sociala verksamheter som uthyrnings- och låneverksamhet, cafe, möten, studiecirkel etc. Gemensamma källsorteringslösningar förespråkas i planen och miljöförvaltningen anser att det är en fördel, såväl miljö- som kostnadsmässigt, om de placeras vid till exempel infarten till bostadsområden.

Miljöförvaltningen anser att en ny återvinningsstation ska ligga så nära handelsområdet som möjligt för att göra det lättillgängligt för alla besökare. En ny återvinningsstation är föreslagen vid verksamhetsområdet mellan handelsområdet och det planerade bostadsområdet i Södra Kroppkärr. Detta läge är inte helt optimalt men kan godtas om ingen annan plats, efter noggrann utredning, kan hittas. Ett alternativt förslag kan vara att placera den vid den planerade bensinmacken.

Kommentar: Lägen bestäms i den fortsatta detaljplaneringen av området.

Miljöförvaltningen har inget ytterligare att erinra.

Teknik- och fastighetsnämnden

Teknik- och fastighetsförvaltningen har deltagit i framtagandet av granskningsförslaget och har inget att erinra men vill framföra nedanstående kommentar:

Gator och trafik

I arbetet har gående och cyklisters möjlighet att korsa Välsviksleden diskuterats. Utformning av passager kan lösas i kommande detaljplaner, dock bör det uppmärksammas att det eventuellt kan bli en konflikt mellan en planskildhet för gående och cyklist och den dagvattendamm som föreslås mellan Välsviksleden och befintligt handelsområde. Behovet av en planskild passage ökar då trafiken och de oskyddade trafikanterna i området ökar. Då det planeras mycket bebyggelse på östra sidan av Välsviksleden så kommer troligtvis passagerna över Välsviksleden öka.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen är medveten om denna konflikt. Frågan kommer att behandlas framöver i kommande planeringar i området.

Köbildning på kommunala gatorna är generellt inget problem, det kan möjligtvis skapa problem med upphinnandeolyckor om bilar kommer med för hög hastighet. Det största problemet här är när köbildningen växer ut på det statliga vägnätet och på El8 som har stort behov av framkomlighet. Trafikutredningen nämner att övergångsstället på handelsområdet bidrar till ytterligare köbildning. För att få ett handelsområde med möjlighet att röra sig till fots mellan affärer bör det dock vara kvar, ett förhöjt övergångsställe är också ett krav i detaljplanen för handelsområdet. Eftersom det finns risk för köbildning vid fler tillfällen än i maxtimme föreslår enheten/förvaltningen att ett intensivare arbete med Trafikverket kring genomförande av åtgärd bör ske nu.

Kommentar: Nya trafiklösningar har genomförts i handelsområdet sedan planen varit utställd, som varit bra åtgärder för de tidigare trafikproblemen.

De trafikmängder som redovisas i trafikutredningen från 2017 känns något låga. Modellerade flöden år 2040 (ÅDT) utan ny sträckning av Hammaröleden är 6400 f/d på Välsviksleden väster om cirkulationen mellan Rävbergsvägen/Välsviksleden och 8700 f/d öster om den. Befintligt flöde på Välsviksleden på västra sidan av cirkulationen ligger på 6300 f/d. Det modellerade flödet är endast 100 f/d högre än befintligt flöde. Samtidigt har trafiken ökat de från 4700 f/d till 6300 f/d mellan 2007 och 2013. På östra sidan av cirkulationen finns inget trafikflöde uppmätt i dagsläget för ett

vardagsdygn. Detta innebär att det inte finns något flöde att jämföra med det modellerade flödet. Med en ny sträckning av väg 236 så ökar de modellerade flödena 2040 med 3000 f/d. I dagsläget trafikerar väg 236 av ett stort trafikflöde. Det finns en fundering om var resterande av den befintliga trafiken fördelar sig.

I handlingen nämns det att stråket från Sommargatan via E18 mot tåghållplatsen vid järnvägen är viktigt. Det nämns att stråket bör kantas av bebyggelse och entréer. Anslutningar för trafiken till denna bebyggelse kan vara svår att få till förutom via befintliga och planerade cirkulationer.

Kommentar: Noterat. Tanken är att denna bebyggelse ska nås via anslutande gator och inte direktinfart från Välsviksleden.

Den kopplingen som föreslås mellan Kronoparken och Välsviken bör studeras närmare. Detta då det är stora höjdskillnader mellan södra och norra sidan av E18, där bron är illustrerad i handlingen. Höjdskillnaden uppskattas till ungefär 15 meter. Som bebyggelsen är illustrerad så bedöms det finnas en risk att den kommer att hamna betydligt lägre än bron och den nya vägen. Området på södra sidan kan vara olämpligt att höja då det är en naturlig väg för dagvatten inom området.

Kommentar: Sträckningen är översiktligt studerad och ser ut att kunna fungera som illustrerat. Frågan behöver dock fortsatt utredning inför detaljplanering i området.

Bebyggelse, natur och rekreativvärden

Bebyggelseytorna i planförslaget har anpassats till naturvärdesinventeringens områden med de högsta naturvärdena (klass 1 och 2). Grönstrukturen i området har förbättrats genom att ett stråk med natur i öst-västlig riktning skapats mellan Trollkoneberget och Välsvikens handelsområde, vilket är positivt både för djur och växtliv samt för människors möjlighet till rekreation och friluftsliv.

FÖP:en ger dessutom utrymme för såväl förskolor/skola, ytor för spontanidrott, näridrottsplatser, rekreativsytor och bostäder för olika målgrupper.

Teknik- och fastighetsförvaltningen bedömer att områdets huvudsakliga betydelse för rekreation och friluftsliv kan bibehållas, eftersom de två dalgångarna, berget mellan dalgångarna med skolskog och grillplats samt förbindelsen mellan naturområdet och södra Kronoparken kvarstår. Inom det nya bebyggelseområdet på Rävberget finns spridda äldre tallar som med fördel kan lämnas mellan de framtida byggnaderna. Det bör anges i den fördjupade översiktsplanen att hänsyn till äldre tallar bör tas i den fortsatta planeringen i detta delområde.

Kommentar: Rävberget är borttaget i antagandeförslaget och kommer inte att bebyggas med bostäder. Området förblir och planeras som NATUR. Därmed kommer de äldre och spridda tallarna att finnas kvar.

I miljökonsekvensbeskrivningen finns förslag till olika miljöåtgärder som kan förhindra eller lindra negativa konsekvenser samt förstärka positiva konsekvenser av planförslaget. Teknik- och fastighetsförvaltningen vidhåller att det skulle vara lämpligt att i den fördjupade översiktsplanen fastställa att kommunens intention är att ge de delar av Trollkoneberget och Alstersnäset som bevaras som natur ett skydd som naturreservat för att långsiktigt bevara och utveckla områdets värden för både friluftsliv och naturvård.

Karlstads El- och Stadsnät AB

Karlstads El & Stadsnät AB bör få möjlighet att sätta flera nätstationer i området för att klara effektbehovet. På sikt bör det även finnas möjlighet att kunna sätta en fördelningsstation med till-

hörande högspänningsnät och nya kabelförband från vår mottagningsstation Karlstad Östra, detta för att kunna ta över delar av området från Heden till Karlstad Östra. Det finns även en friledning VL19, 130kV som man måste ta hänsyn till. Denna ledning kanske måste höjas om det blir en parallellväg med EI8, alternativt grävas ner. En sådan åtgärd kräver ny koncession som brukar ta ganska lång tid. En 130kV friledning nära bostadsbebyggelse är inte optimalt i en tätortsmiljö.

Stadsnät ämnar bygga ut nätet enligt plan.

Priser för elserviser finns på vår hemsida: <http://karlstadsnat.se/> Anslutning till Stadsnätet offereras vid förfrågan från kund.

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

Kommentar: Karlstads El-och Stadsnät ABs synpunkter står nu med som förslagpunkter, under kapitlet Tekniska system och rubriken Kraftledning. Frågorna kommer att behandlas vidare i samband med aktuella detaljplaner i området.

Yttranden från övriga

Hyresgästföreningen Karlstad

Hyresgästföreningen i Karlstad har tagit del av förslaget. Föreningen har nedanstående att erinra:/ komplettera:

Översiktsplan och hållbarhetsplanering

Hållbar planering i Välsviken

Kollektivtrafikens skall anpassas så att den äldre/äldre befolkningen har närhet till påstignings/avstigningsplatser.

Kommentar: Noteras.

Planförslagets konsekvenser

Sociala konsekvenser

Samvaro/samspel

Vid planering av bostadsområden skall mötesplatser i omedelbar närhet (på gårdar) krävas samt gemensamhetslokaler för boende.

Kommentar: I detaljplaneskedet tas frågor upp om hur mötesplatser ska tillgodoses. Stadsbyggnadsförvaltningen håller med att det är av vikt att exempelvis gemensamma uteplatser för flerbostadshus finns i en omedelbar närhet. Det är även bra om gemensamhetslokaler för boende finns. Denna fråga är dock upp till exploitören att svara för.

Ekonomiska konsekvenser

Vid försäljning/upplåtelse och anslutningar bör prissättning anpassas så att rimliga byggkostnader och därmed hyresnivåer/prisnivåer kan uppnås.

Kommentar: Kommunen strävar efter att det ska finnas bra bostäder till rimliga kostnader för alla kommunens

medborgare.

Naturskyddsföreningen, Karlstad

Sammanfattning

Vi anser som helhet att utställningsförslaget är betydligt bättre än samrådsförslaget eftersom det innebär att mer värdefull natur sparas. Vi är framför allt positiva till den minskade exploateringen på Trollkoneberget samt på Alstersnäset söder om järnvägen.

Vi anser dock fortfarande att planförslaget kan förbättras ytterligare i vissa delar. Det gäller framförallt att delar av Rävberget som nu föreslås exploateras samt att vi som helhet fortfarande tycker att exploateringen är för stor av Välsviken.

Vi förutsätter att strandskydd om 300 meter även i fortsättningen gäller för Vänern och 100 meter för Kroppkärrssjön.

Detaljsynpunkter på planförslaget Allmänt

Vi förstår att det behövs fler bostäder i kommunen och är inte principiellt motståndare till att det byggs på naturmark även om vi tycker att kommunen framför allt borde utnyttja centralt belägna delar för omvandling till bostäder.

Få större naturområden kvarstår i Karlstad centrums närhet och kommunen planerar exploatering av flera av dessa, förutom Alsternäset även stora delar av Västkustområdet. Även I2-skogen har naggats i kanten.

Den höga exploateringen av Välsviken gör att många **naturvärden** försvinner eller kraftigt minskar i omfattning. Enligt MKB är planförslagets effekter ökad risk för uttorkning, brist på substrat och brist på livsmiljö. Konsekvenserna blir att en stor areal livsmiljöer helt och hållet försvinner, då kommer många arter att påverkas och en del arter får det svårt att leva kvar i området, inklusive många rödlistade arter. Indirekta effekter på de miljöer som blir kvar är ökad störning, påverkan och slitage genom att antalet besökare sannolikt blir fler än idag och rör sig på mindre ytor än idag.

Fragmenteringen av naturen i små enklaver är också ett stort hot mot den biologiska mångfalden som finns i området då arterna får svårt att sprida sig naturligt inom tillräckligt stora områden.

Den höga exploateringen gör också att områdets **friluftsvärden** inklusive Frödingleden hotas (smala korridorer av natur är i längden inte så trevligt när man tänker rekreation och upplevelse av naturen). Blir det fler personer som flyttar till området kommer det att bli ett ökat slitage på leden.

Översvämningsrisken av bebyggda områden förväntas öka eftersom hårdgjorda ytor kommer att öka avsevärt.

Synpunkter om olika delområden

Delområde 8 Alstersnäset

Naturskyddsföreningen anser att området har kvaliteter som gör att Alstersnäset borde få ett långsiktigt skydd som naturreservat. Detta framförallt genom områdets betydelse för det rörliga friluftslivet samt som en naturlig och kulturell länk, genom Frödingleden, mellan Karlstad och Alsters herrgård. Dessutom finns mycket höga naturvärden i delar av området.

Kommentar: Kommunen anser också att Alsternäset har många kvalitéer. Kommunen planerar detta område som natur i FÖPen men har dock visioner för detta område att kunna utvecklas till en målpunkt då det väner nära läget

är rätt unikt för Karlstad. Vid en naturreservatsbildning stängs möjligheter för de tankar och idéer som kan komma ifråga, exempelvis service kopplad till det rörliga friluftslivet och vandringsturism, med möjlighet till mat och boende. Brygganläggning med möjlighet för bad och bastu samt båtar som kan lägga till här.

Vi noterar med glädje att kommunen gått ifrån de ursprungliga planerna på en större exploatering av Alstersnäset. Det område som nu föreslås för verksamheter har inga stora naturvärden men skulle ändå vara en tillgång som del av ett naturreservat.

Kommentar: Den tidigare bostadsplaneringen är inte längre aktuell (enligt samrådsförslaget). Däremot har området - ytan för "Framtida utveckling ej bostäder" utvidgats något i sydost.

Delområde 9 Trollkoneberget

Det är positivt att kommunen gått ifrån de ursprungliga planerna på en större exploatering av Trollkoneberget.

Vi anser likväl att förslaget att bebygga den nordvästra delen av Trollkoneberget är olämpligt. Se delområde 1 nedan.

Delområde 1 Kroppkärrens gård norr

Vi anser att förslaget att bebygga den nordvästra delen av Trollkoneberget är olämpligt. Trollkoneberget inklusive Kroppkärrensjön finns med i kommunens naturvårdsprogram och är klassat som ett regionalt intressant område med mycket högt naturvärde.

Vi har yttrat oss mer om detta i förslag till detaljplan för Östra Kroppkärr.

Kommentar: Vad gäller Trollkoneberget så har kommunen i detaljplanen för Östra Kroppkärr planerat bostäder på Trollkonebergets slänt mot väster. I FÖP-förslaget föreslås större delen av Trollkoneberget bevaras som natur, med undantag av den västra delen av Trollkoneberget som föreslås för bostäder i detaljplanen. Denna del av Trollkoneberget uppskattas till ytan utgöra ca 5 % av hela den yta av Trollkoneberget som i FÖPen föreslås bevaras som natur. I detta sammanhang är detta en rätt liten del, sätt i relation till den del natur som sparas. I detta sammanhang anser kommunen att det kan vara rimligt att bebygga området med bostäder. Kommunen har gjort avvägning mellan allmänna intressen och intresset av att exploatera. Behovet av bostäder i Karlstad är stort och särskilt behovet av villatomter. Södra Kroppkärr är ett angeläget och attraktivt område dit fler vill flytta och där just komplement av små tomter anses vara lämpligt. Utifrån dessa aspekter anser kommunen att behovet av bostäder väger tyngre än allmänhetens intresse av friluftsliv tillika naturvärde inom området.

Delområde 2 Välsviken norr

Vi har inga invändningar i detta skede. Idén om en cykelbro över E 18 är bra. En översiktlig naturinventering bör göras inför detaljplanläggning.

Kommentar: I kommande detaljplaneringskede för samtliga delområden tas frågor upp huruvida en översiktlig naturinventering behövs eller inte. Det görs i den inledande behovsbedömningen.

Delområde 3 Välsviken öst och delområde 6 Alstersberget

Vi har inga invändningar i detta skede. Förslaget om naturanpassade bostäder är bra men det behöver göras en naturinventering av området innan mer kan sägas om vilka naturhänsyn som behövs.

Kommentar: Noterat.

Delområde 4 Gustaf Frödings gata

Vi har inga större invändningar i detta skede. Vid planens utformning måste dock hänsyn tas till områdets naturvärden, bland annat de gamla tallar som finns i sydvästra delen av området.

Kommentar: Noterat.

Delområde 5 Välsviken väst

Området känns inte så lämpligt placerat då det innebär en barriär för djurlivet mellan Trollkoneberget och Rävberget. Det är också mycket fuktigt i dalgången och att iordningställa marken lär bli dyrt.

Vi är dock positiva till att det lagts in naturmark mellan de två byggnadsområdena.

Om området ska bebyggas behöver naturhänsyn tas till flera värdefulla naturområden (delområdena 32, 35 och 41 i Pro Naturas fördjupade inventering av skogliga naturvärden).

Kommentar: Noterat.

Delområde 6 Alstersberget

Vi har inga större invändningar i detta skede. Även om det i underlaget anges att området i huvudsak utgörs av produktionsskog bör en mer heltäckande naturinventering göras inför detaljplanläggning och de naturvärden som ändå finns i området tas till vara.

Kommentar: Noterat.

Delområde 7 Välsvikens bangård

Vi har inga större invändningar i detta skede. Frågor som behöver lösas är dock:

- Avgränsningen av rangerområdet mot den känsliga miljön vid Kroppkärrsbäcken, med risker för föroreningar etc.
- Bullerfrågorna gentemot kringliggande bostäder.
- Säkerhetsavstånd vid eventuell hantering av farligt gods.

Kommentar: I kommande mer detaljerade planeringar av området kommer dessa frågor att behöva tas upp och eventullet utredas mera.

Delområde 10 Kroppkärrs gård

Det är positivt att de i samrådsförslaget föreslagna bostäderna nära Kroppkärrssjön nu har utgått.

Vi anser inte att ny exploatering ska få ske närmare Kroppkärrssjön än nu. Den östra delen av Kroppkärrssjön är mycket viktig för fågellivet, bland annat rödlistade fåglar som rördrom (NT), sävsparv (VU) och trastsångare (NT).

Kommentar: Noterat.

Vid utformningen av detaljplan behöver hänsyn tas till, och redovisning ske av, hur fågellivet och sjön som helhet påverkas.

Kommentar: Noterat.

Delområde 11 Kroppkärrsmotet

Vi har i detta skede inga synpunkter på förslaget men befarar att det kan bli trångt trafikmässigt med ytterligare verksamhet utöver planerade bostäder i Östra Kroppkärr och ny väg mot Välsviken.

Kommentar: Detta delområde har utgått ut FÖP-områdets planering sedan utställningen.

Delområde 12 Rävberget

Vi tycker inte det är bra att de östra delarna av Rävberget nu föreslås för bostäder. Det blir inte mycket kvar av skolskogen på Rävberget när också delområde 5 föreslås bebyggas.

Om området ändå ska bebyggas är det viktigt med naturhänsyn.

Kommentar: Rävberget har tagits bort från Planområdet som tänkt bostadsområde. Området föreslås istället och som tidigare som natur.

Skanova, region väst Nätägare Örebro

Skanova är den ledande leverantören av nätkapacitet till teleoperatörer för dagens och framtidens slutkundstjänster i Sverige. Skanovas målbild är en effektiv telekommarknad, präglad av öppenhet, konkurrens och minsta möjliga detaljreglering. Vi vill att så många som möjligt ska få ta del av de möjligheter - i form av tjänster - som en modern infrastruktur ger. En sådan marknad gynnar alla parter - grossister, operatörer och slutkunder.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planerings underlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

Kommentar: I den fortsatta planering tas upp att Skanova önskar vara med tidigt i ett skede avseende planarbetet för att få med befintliga ledningar i planerings underlag, se under rubriken Teleledning.

Värmlands museum

Bakgrund

Området som idag har en betydligt lägre exploateringsgrad än den framtida, innehåller i delar höga kulturhistoriska värden. Bland annat fornlämningar i form av förhistoriska gravar, men också andra kulturhistoriska lämningar som äldre stenbrott och försvarsanläggningar från beredskapstiden. I området finns också Kroppkärrsgård med anor från slutet av 1500-talet och ett område med sommarstugor i form av välbevarade små arrendestugor från 1900-talets mitt. Området gränsar till Riksintresseområdet Alsterdalen med Frödings minnesgård, byggnadsminnet Alster Herrgård.

Förändringar sedan samrådsskedet

Värmlands Museum noterar med tillfredsställelse att bebyggelse nu inte planeras på Alstersnäset, vid Trollkoneberget eller söder om Kroppkärrs gård. Detta betyder att fornlämningarna på näset, de utpekade kulturmiljöområdena med sommarstugor samt Kroppkärrs gård lämnas fysiskt orörda. Vi ser vidare att bebyggelsen i öster, mot riksintresseområdet och byggnadsminnet har dragits längre mot väster. Alla dessa åtgärder torde vara positiva ur kulturminnessynpunkt. Men vi menar fortfarande att det i detaljplaneskedet är viktigt att man tar hänsyn till avstånd, topografi och synbarhet från de utpekade kulturmiljöerna och de båda herrgårdarna, så att dessa inte påverkas negativt av den nya bebyggelsenshöjder.

Kommentar: Kommunen lägger till som en förslagspunkt under både bebyggelse och kulturmiljö att det är viktigt att man i detaljplaneskedet tar hänsyn till avstånd, topografi och synbarhet från de utpekade kulturmiljöerna och de båda herrgårdarna, så att dessa inte påverkas negativt av den nya bebyggelsens höjder.

Området planeras nu kunna inrymma ca 2000 bostäder jämfört med tidigare planerade 1600. Detta är möjligt bland annat genom att delar av Rävberget och området mellan Rävberget och Tollkoneberget kommer att bebyggas med bostäder. Vilket i sin tur betyder att delar av kulturmiljöerna 1 och 2 i museets utredning från 2010 kommer att beröras. Detta betyder i sin tur att det i detaljplaneskedet bör utredas huruvida det är fråga om fornlämningar enligt det nya fornlämningsbegreppet som gäller sedan 2014.

Kommentar: Ja, delvis. Rävberget är inte längre aktuellt för bostäder utan området kommer att förbli som idag, oplanlagt och därmed utgöra natur. Kulturmiljöområde 2 - tillika delområde 5, som det beskrivs i FÖPen, kan mycket riktigt bli föremål för utredning om miljön är fråga om fornlämning enligt det nya fornlämningsbegreppet.

Boende i angränsande områden

Boende Trollkoneberget

Angående nya förslaget om fördjupningar av Välsvikens utbyggnad med 2000 bostäder. Bland annat tycker vi att området är för litet för att bygga stora bostadsområden på. Och djur och växter, människor mm behöver ytan för att behålla syretillförsel mm i området det blir mer luftföroreningar, skräp, sopor, markföroreningar, buller, trafikstockningar och dylikt som ingen vill betala för och det vore som att måla in sig i ett hörn, istället för att bygga någon annanstans där utvägar är mer möjligt, samt ställen som växter vattendrag och dylikt till påfrestningarna bättre vore en vettigare lösning tycker vi som har insett naturens värde för alla varelser.

Kommentar: Karlstads befolkning växer och kommunen måste ha en planberedskap för detta, vilket denna FÖP är ett exempel på. Politikerna har tagit fram Välsviken som ett av de områden som är lämpligt att Karlstads årsringar utvidgas med. I de efterföljande detaljplanerna kommer frågor att utredas ytterligare.

Boende Per Persas väg

Jag ser i planeringen att ett förslag är att flytta bangården till Välsviken för att få lugnare miljö i centrum. Samtidigt vill man bygga flera bostäder vid Välsviken vilket i så fall blir ett problem för dessa boende.

Kommentar: Välsviken är ett stort område och tanken är att både järnvägsverksamhet och bostäder ska kunna rymmas. Samtidigt är det viktigt att de bostäder som byggs inte ska vara bullerutsatta. Därför gäller det att planera och parera efterföljande planering på ett sådant sätt att bostäder går att bygga som inte är bullerutsatta (med hjälp av gestaltning, utformning, ev vallar och skärmar etc samtidigt som att lägena är attraktiva i övriga aspekter (så som sollägen, närhet till kommunikationer, friluftliv, kulturmiljö och natur.

I detaljplanen framgår att det ska finnas kontor och industri vid Gustaf Frödings gatan mellan Kronoparkens villaområde och E 18. Är det inte bättre att lägga bostäder där och kontor/industri närmare järnvägen istället.

Kommentar: Kommunen har behov av stora tomter för handels- kontorslokaler i bra sk skyltlägen. Med tanke på närheten till E18 så anser kommunen det vara mer lämpligt med kontor och handel där än bostäder. Marken bedöms heller inte som lämplig för bostäder på grund av risk- och bullerfrågor.

Boende Skaldens gata

Detaljplan: Rondell vid Välsviken (del av Välsviken vid Universitetsmotet) Synpunkt: Eftersom trafikproblemen intill handelsområdet blir större och större med veckovisa köer ut på E18 så föreslår jag att man ser till att kunna komma in med en anslutningsväg norrifrån in på vägen som går söder om KFC och in mot rondellen på handelsområdet. Detta är en blindväg idag.

Genom att göra om den i detaljplanen föreslagna rondellen till en femvägsrondell får man plats med en väg som efter en sväng går tätt parallellt med avfarten från E18 intill ICA:s staket för att

sedan vika av in på blindvägen. Kanske behöver rondellen dras norrut en liten bit.

Kommentar: Den planerade sk parallellvägen med E18 är tänkt att avlasta trafiken i handelsområdet. I det tidiga samrådsutskicket av FÖP Välsviken fanns ett förslag med över en trafiklösning för handelsområdet (framtaget i trafikutredning gjord av WSP) där en ny väganslutning från E 18 (västerifrån) gick av rätt snävt åt höger i en skapligt skarp kurva som anslöt handelsområdet strax nordöst om KFC. Detta vägförslagsalternativ ogillades dock av Trafikeverket och därmed har andra trafiklösningar som presenterats i den senare utställningshandlingen istället tagit över. Apropå föreslagen femvägsrondell, har även förslag liknande ditt varit med för utredning men även de valts bort pga att de varit svåra att få till på ett bra sätt (trafiksäkert sätt).

Det finns i översiktsplanen en tänkt ny anslutning som ska komma västerifrån ner på vägen mellan XXL och KFC, men den kommer att ta lång tid och underlättar inte för personer som kommer österifrån.

Kommentar: Tanken med denna väg är att avlasta handelsområdet.

Att göra en enkel breddning av avfartsvägen från E18 och in på blindvägen kanske inte är tillåtet, men det skulle också ge en avlastning. Man skulle kunna ha bommar där som bara öppnar tillfarten vid köbildning.

Kommentar: Noterat.

Boende Genvägen

Känner en stor oro för hur Karlstad planerar för bostäder och trafik. Välsviksleden byggdes för att styra över trafik från den felaktigt byggda och placerade Örsholmsleden. Jag själv och många är störda av Örsholmsleden. Nya rondeller och handelsområdet i Välsviken saboterar möjligheten att få ett flyt på trafiken på Välsviksleden. Man riskerar att man inte väljer leden vid transport till Örsholmen.

Kommentar: Det kan säkert upplevas så, detta noteras.

Föreslår därför att en avfart söder om handelsområdet anläggs och som ansluter i höjd med Scania till Välsviksleden. Avfarter till Handelsområdet och Kroppkärr längs sträckningen. Avfarten vid E18 fortsätter parallellt med E18 och ansluter till nuvarande avfart. En fungerande Välsviksled utan rondeller och andra stopp är sista chansen att få till en vettig led till och från Örsholmen!

Kommentar: En ny avfart söder om handelsområdet har anlagts. Kommunen har noterat synpunkterna om rondellerna och att flytet på Välsviksleden kan hindras av rondeller.

Tänk bort Örsholmsleden i framtiden!

Hoppas att man gör skäl för pengarna man tjänar vid planering av Välsviken och Örsholmen. Välsviken är en del i en helhet av trafiklösningar i och kring Karlstad som måste beaktas! Bygg rätt från början och hållbart över lång tid.

Kommentar: Det pågår en hel del planeringsarbete kring trafiken i Karlstad (ÅVS-arbete). Flera parter är inblandade och kommunen hoppas på att det kommer bli en god trafiklösning som kommer vara hållbar och byggas rätt från början!

Boende Tjulbolsgatan

Synpunkt: Förslaget är helt oacceptabelt på grund av för mycket bostäder, industri och handelsområden planeras och för lite natur kommer att finnas kvar. Bostäder och industri söder om Välsvikens köpcenter och norr om tågbanan behöver minskas och en större korridor behövs att lämnas för

djur och fåglar. Enligt Pro Naturas fågelinventering t.ex. finns det många värdefulla fåglar såsom spillkråkor som kommer att påverkas negativt av utvecklingen. Dessutom den största bostads- och handelsområdet öster om Välsviken köpcenter har inte varit inventerat för fåglar eller djur. Som planerade nu kommer det att bli en store förlust av biodiversitet och natur.

Kommentar: Området kommer att studeras mer grundligt i kommande detaljplaneskedet. Mer preciserade avvägningar kommer göras då kring omfång av hur mycket olika markinträng de olika användningarna som kan komma ifråga. Området öster om handelsområdet kommer ses över vad gäller naturinventering inför detaljplaneskedet, då området idag endast inventerats översiktligt. Synpunkterna har noteras.

Medverkande tjänsteman

Samrådsredogörelsen är sammanställd av stadsbyggnadsförvaltningen i Karlstad 2019-06-17 av stadsbyggnadsplanerare Karolina Norlin och planchef Jonas Zetterberg.

