



KARLSTADS KOMMUN

DETALJPLAN FÖR NY GÅNG- OCH CYKELBRO

**inom Råtorp/Färjestad,
Karlstads kommun, Värmlands län**



Upprättad: 2017-03-21
Reviderad: 2017-03-23
Antagen av SBN: 2017-04-12, § 10
Laga kraft: 2017-10-04

1780K-41-P2017/09
Utökat förfarande (PBL 2010:900)
Stadsbyggnadsförvaltningen
Dnr SBN 2015-25

VAD ÄR EN DETALJPLAN?

En detaljplan innehåller bestämmelser om hur mark och vatten får användas och bebyggas. Detaljplanen talar om vad som får och inte får göras inom planområdet, vilken typ av verksamhet, bebyggelse och till viss del hur det ska se ut. Detaljplanen (plankartan) är en juridiskt bindande handling och styrs av plan- och bygglagen (PBL). Det är bara kommunen som kan besluta att ta fram och anta en detaljplan, detta kallas för det kommunala planmonopolet. En gällande detaljplan ligger till grund för beslut om till exempel bygglov. Läs mer om detaljplaner på boverket.se.

HUR FUNGERAR DETALJPLANEPROCESSEN?



När kommunen tar fram en detaljplan görs det enligt en väl definierad process med syfte att säkra insyn för berörda, få fram ett bra beslutsunderlag som möjligt och att förankra förslaget. Detaljplaneprocessen består av flera olika skeden, i just denna detaljplaneprocess ingår följande skeden (utökat förfarande):

Samråd: Den här detaljplanen var föremål för samråd mellan 20 oktober och 25 november 2016. Under samrådets gavs möjlighet till insyn och påverkan av förslaget med syfte att få ett så bra beslutsunderlag som möjligt. I *Samrådsredogörelse* redovisas inkomna synpunkter från samrådet, samt kommentarer och ställningstagande till dessa. Efter samrådet gjordes endast några mindre justeringar av detaljplaneförslaget.

Granskning: Mellan den 20 februari och 13 mars 2017 var detaljplanen utställd för granskning, vilket innebar ytterligare ett tillfälle att påverka planförslaget. Inkomna synpunkter från granskningen, samt kommentarer och ställningstagande till dessa redovisas i *Granskningsutlåtande*. Efter granskningen gjordes inga ändringar av detaljplaneförslaget.

Antagande: Stadsbyggnadsnämnden beslutade att anta detaljplanen den 12 april 2017 (§ 10).

Överklagande: Kommunens antagandebeslut överklagades till mark- och miljödomstolen (Vänerborgs tingsrätt). Den 12 september 2017 avvisades överklagan.

Laga kraft: Detaljplanen vinn laga kraft den 4 oktober 2017.

Handläggare:

Emelie Öhrn, stadsbyggnadsplanerare, Planenheten, Stadsbyggnadsförvaltningen

Arbetsgrupp

Henrik Sjöberg, stadsarkitekt, Stadsbyggnadsförvaltningen

Andreas Eliazon, stadsbyggnadsdesigner, Stadsbyggnadsförvaltningen

Stefan Prochazka, Trafik och gata, Teknik- och fastighetsförvaltningen

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning

Handlingar	4
Utredningar	4
Bakgrund	4
Planens syfte	4
Plandata	4
Parallellt uppdrag	4

Tidigare ställningstaganden

Riksintressen	
Översiktsplan	5
Strategiska planen	5
Cykelplan	5
Planarbetsprogram	6
Gällande detaljplan	6
Beslut om planläggning	6

Förutsättningar och planförslag

Markanvändning	7
Stadsbild/Landskapsbild	7
Grönstruktur	9
Gator och trafik	10
Geotekniska (hydrologiska) förhållanden	11
Teknisk försörjning	11
Störningar, hälsa och säkerhet	11
Sociala aspekter	12

Genomförande

Organisatoriska frågor	13
Fastighetsrättsliga frågor	13
Ekonomiska frågor	13
Tekniska frågor	13

Konsekvenser av planförslaget

Behovsbedömning	14
Sociala konsekvenser	14
Ekonomiska konsekvenser	14
Miljökonsekvenser	14

PLANBESKRIVNING

Inledning

En planbeskrivning ska redovisa planens syften samt beskriva planens innebörd och konsekvenser av dess genomförande. Även planens förutsättningar ska redovisas. Planbeskrivningen har ingen egen rättsverkan utan detaljplanens bindande föreskrifter framgår av plankartan och planbestämmelserna.

Planbeskrivningen är uppdelad i fem delar:

- Inledningsdel – beskriver bland annat syftet med planen, planprocessen och sammanfattar planbeskrivningen.
- Tidigare ställningstaganden - redogör för hurvida planen överensstämmer med tidigare beslut eller ställningstaganden såsom t.ex. översiktsplan och riksintressen.
- Förutsättningar och planförslag – innehåller en beskrivning av nuläget och de planbestämmelser som finns på plankartan (**står med fet stil inom parantes**).
- Genomförande – beskriver de organisatoriska, fastighetsrättsliga och ekonomiska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.
- Konsekvenser av planens genomförande – beskriver konsekvenser och redovisar utfallet av behovsbedömningen.

Handlingar

Planen omfattar följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning med genomförandebeskrivning

Utredningar

- Miljökonsekvensbeskrivning, WSP 2017-02-13

Bakgrund

Kommunen önskar bygga en ny förbindelse mellan stadsdelarna Råtorp och Färjestad med syfte att öka framkomligheten och tillgängligheten för cyklister och gående. För att möjliggöra byggandet av en ny bro krävs en ny detaljplan för området samt tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken.

Planens syfte

Planen syftar till att pröva möjligheten att uppföra en ny gång- och cykelbro över Klarälven, mellan stadsdelarna Råtorp och Färjestad.

Plandata

Planområde och angränsande områden

Planområdet ägs av Karlstads kommun och består av delar av fastigheterna Råtorp 2:1 och Färjestad 2:1. Gällande plan anger öppen vattenområde samt natur och park. Området är obebyggt idag.

Parallellt uppdrag, Miljöbalken

För att kunna bygga en ny gång- och cykelbro över Klarälven behövs ett tillstånd för vattenverksamhet enligt bestämmelserna i 11 kap 9 § miljöbalken. Ansökan, som prövas av mark- och miljödomstolen i Vänersborg, ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Denna tas fram i samråd med olika intressenter. Underlaget inför upprättandet av MKB:n har samrådats med berörda i samband med samrådet för denna detaljplan. Länsstyrelsen i Värmland beslutade 15 december 2016 att den vattenverksamhet som kommunen har för avsikt att ansöka om tillstånd för

inte ska antas medföra betydande miljöpåverkan. Ansökan om vattenverksamhet hos mark- och miljödomstolen i Vänersborg görs efter att denna detaljplan antagits av stadsbyggnadsnämnden.

Tidigare ställningstaganden

Riksintressen

Klarälvsdeltat och hela älvens sträckning inom Karlstads kommun omfattas av riksintresse för naturvård enligt 3 kap. 6§ MB (Klarälvens nedre lopp, deltat).

Området omfattas även av EU:s fiskvattendirektiv (78/659/EEG) och ingår i Naturvårdsverkets förteckning över fiskvatten som ska skyddas enligt förordningen (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten; NSF 2002:6. Klarälven är även utpekad som ett nationellt särskilt värdefullt vatten av både Fiskeriverket och Naturvårdsverket.

Området är inte strandskyddat enligt gällande detaljplan. Vid prövning av ny detaljplan prövas strandskyddet.

Översiktsplan

Översiktsplanen (ÖP) är enligt plan- och bygglagen (PBL) kommunens instrument för planering av en långsiktigt hållbar mark- och vattenanvändning samt bevarande och utveckling av bebyggelsen.

I kommunens aktuella ÖP (2012) kap 7.4 Kommunikationer och transportinfrastruktur, beskrivs bland annat kommunens översiktliga arbete med omställning till mer koldioxidsnåla transportmedel, så som att öka andelen cykelresor. En av de utpekade (kap 7.4.8) åtgärderna är anläggandet av en ny gång- och cykelbro mellan Råtorp och Färjestad.

Strategiska planen

Strategiska planen anger kommunens övergripande mål. Till den strategiska planen finns det tre hållbarhetsstrategier kopplade; tillväxtstrategin, folkhälsostrategin samt miljö- och klimatstrategin. Genom dessa strategier skall ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet uppnås i kommunens arbete. Följande är mål som berörs i den strategiska planen och i de tre hållbarhetsstrategierna som är relevant för detaljplan Ny gång- och cykelbro:

Tillväxtstrategin

- Goda möjligheter till hållbara kommunikationer.
- Utveckla attraktiva gång- och cykelförbindelser inom och mellan tätorter/stadsdelar.

Folkhälsostrategin

- Övergripande mål: Karlstadsborna ska kunna leva ett hälsosamt liv.

Miljö- och klimatstrategin

- Andelen resor med gång- och cykeltrafik ska öka, från 30 procent år 2004 (RVU04) till 35 procent 2015 och 40 procent 2020.

Cykelplan

År 2014 antogs en ny cykelplan i kommunen. Cykelplanen är en fördjupning av Trafikplan Karlstad. Syftet med cykelplanen är att visa vägen för hur Karlstad ska bli en cykelstad, som i sin tur är en del i hur Karlstad ska nå de övergripande målen i den strategiska planen.

Cykelplanen innebär att Karlstads kommun ska jobba enligt en fyrstegsprincip i cykelplaneringen. Fyrstegsprincipen innebär att kommunen i första hand ska jobba för att skapa goda förutsättningar



Prioriterade gång- och cykelstråk i Cykelplan - få fler att sadla om, 2014

för cykel och arbeta med beteenden, i andra hand arbeta för att använda det befintliga vägnätet effektivare, i tredje hand bygga om befintligt och i fjärde och sista hand bygga nya cykelleder.

En ny cykelbro mellan Råtorp och Färjestad är en av de prioriterade åtgärderna i cykelplanens steg fyra; bygga nytt.

Planarbetsprogram

Denna detaljplan finns med i stadsbyggnadsnämndens Planarbetsprogram för 2015-2016 över prioriterade planer och projekt.

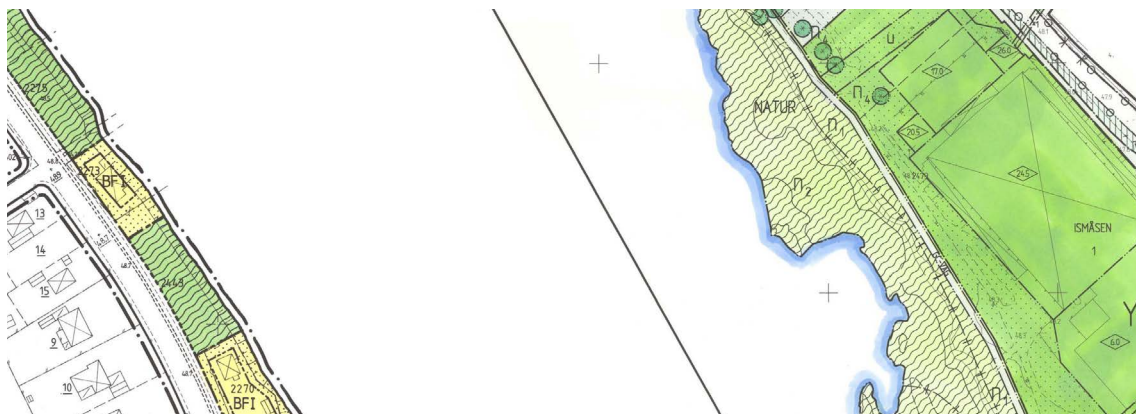
Gällande detaljplan

Det aktuella planområdet berörs av tre detaljplaner:

- Stadsplan kv Oberon samt del av Råtorpsvägen mm. (1987)
- Stadsplan för stadsdelen Råtorp (1952)
- Detaljplan för Ishall/arena mm. (2000)

Beslut om planläggning

Stadsbyggnadsnämnden gav stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta ny detaljplan avseende Råtorp 2:1 och Färjestad 2:1 (ny gång- och cykelförbindelse Råtorp-Färjestad) den 20 maj 2015.



Montage över gällande detaljplaner i aktuellt planområde.

Förutsättningar och planförslag

Markanvändning

Gällande detaljplaner för området anger markanvändning för **PARK, NATUR** och öppet vattenområde (**W**).



Ny gång- och cykelbro placering.

Planförslag

Planförslaget innebär att en gång- och cykelbro får anordnas inom angivet område (**W₁**). Bron ska utformas med minsta segelfria höjd 3,25 meter. För att sammankoppla bron till befintligt gång- och cykelnät ersätts delar av park- och naturmark av gång- och cykelväg (**GCVÄG**) på båda sidor av den planerade bron. Strandskyddet upphävs inom hela planområdet (**a₁**).

Stadsbild/Landskapsbild

Landskapsbild

Klarälven är en stor tillgång för Karlstad och dess stads- och landskapsbild. Deltat är karaktäristiskt för Karlstad och bidrar till en unik vacker miljö från många storslagna utblickar längs älvstränderna. Samtidigt som Klarälven innebär många barriärer mellan stadsdelar och områden så är den också en stor positiv tillgång för Karlstad. Just den här delen av Klarälvsdeltat tillhör en av de bredaste

i Karlstads tätort och vattnet är ett dominerande inslag i miljön. Det är därför av stor vikt att den planerade bron utformas och gestaltas på ett sätt så att den harmoniserar med stads- och landskapsbilden.

Omgivande bebyggelse

Bebyggelse finns längs båda sidor om älvfåran. I väst möts planområdet av Råtorp villaområde med småskalig bebyggelse med variation i karaktär och utformning. I öster möts planområdet av Färjestads evenemangsområde med en storskalig ishockeyarena (Löfbergs Arena). Lite längre söder ut finns en radhuslänga med utblick mot älven och planområdet.



Vy mot öst



Befintlig gång- och cykelväg på Råtorp, vy mot söder.

Gestaltungsprinciper (f):

Med anledningen av områdets karaktäristiska stads- och landskapsbild ska ny bro anpassas med hänsyn till närmiljön. Det innebär att ny bro ska utformas och gestaltas på ett sätt så att Klarälven framhävs och får fortsätta dominera landskapsbilden. Den nya bron ska bidra till att Klarälven får upplevas på nära håll och på ett slagkraftigt sätt. Ambitionen är att vattnet ska upplevas från bron, snarare än bron i sig och därför är det viktigt med en enkel och så nätt brokonstruktion som möjligt. Eftersom bron blir cirka 290 meter lång är det samtidigt viktigt att inte bron skapar ett monotont intryck. Den långa siktlinjen över bron ska brytas av genom att vägbanan utformas lätt böljande och med variation i bredd (se gestaltsbilder sida 8-9). Färgsättning och materialval är också viktiga för bron uttryck. Här förespråkas naturnära färger och vägbanan ska bestå av trä (eller vara av träkaraktär). Även belysningen av bron är viktig för dess upplevelse och denna ska integreras i konstruktionen, exempelvis belyses vägbanan via räcke (se bild sidan 9). Traditionella belysningsstolpar är inte att föredra då detta påverkar upplevelsen av bron på håll.



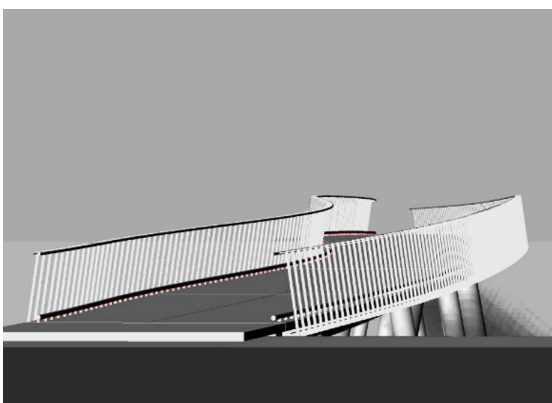
Gestaltningssförslag, illustration av WSP/Nuno Arkitekter



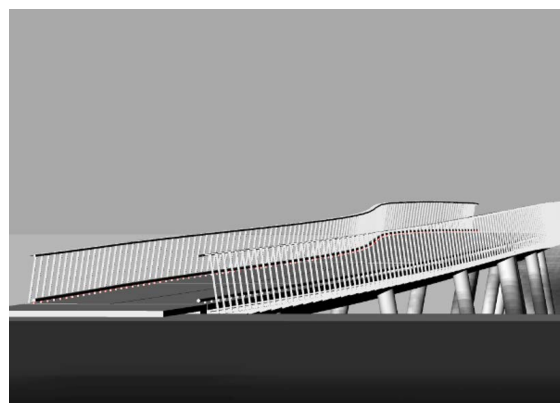
Illustration av WSP/Nuno Arkitekter



Exempel på hur bron kan belysas



Perspektivbild (WSP/Nuno Arkitekter)



Perspektivbild (WSP/Nuno Arkitekter)

Grönstruktur

Västra delen av planområdet (Råtorp) möts av parkmark med klippt gräsyta och flera träd, bland annat björkar och almar. Två almar längs strandkanten är av länsstyrelsens utpekade som värdefulla träd.

I planområdets östra delar (Färjestad) finns en grupp äldre tallar intill gång- och cykelvägen. Stranden inom planområdet består till största del av sly och vass och är inte inbjudande för allmänheten idag. För mer information, se kompletterande utredningar.

Den planerade bron är en viktig länk mellan de två stora gröna- och friluttsområdena Tyrskogen och I2-skogen och omnämns i kommande Grönstrukturplan, som är under arbete.

Planförslag

Utöver de två almnarna längs västra strandkanten ska berörda träd bevaras i så stor utsträckning som möjligt. På den västra sidan kommer en björk och eventuellt en tall behöva tas ned. Talldungen på den östra sidan kommer att bevaras, då den är viktig för djur- och fågelliv. En mindre al, längs strandkanten, kommer att behöva tas ned.



Råtorps strandkant



Talldunge längs Färjestads strandkant

Gator och trafik

Gång- och cykeltrafik

Planområdet angränsar i öster och väster till befintligt gång- och cykelvägnät, som är en del av stornätet enligt kommunens cykelplan. I väster (Råtorp) angränsar Råtorpsvägen till befintlig cykelväg.

Den planerade bron är med i kommunens cykelplan som ett av nybyggnadsprojekten med syfte att binda ihop cykelvägnätet på de båda sidorna om Klarälven för att skapa genare väg mellan Karlstads östra och västra delar. En ny gång- och cykelbro gör att det i många vägvalsfall blir genare med gång/cykel jämfört med bil, vilket förhoppningsvis påverkar val av färdmedel. Mer gång- och cykeltrafik är positivt utifrån både miljö- och hälsoaspekter.

Kollektivtrafik

Karlstads stadsbussar trafikerar både Råtorp och Färjestad. Cirka 150 meter norr om det västra brofästet (Råtorp) finns en busshållsplats som trafikerar av linje 8 och cirka 100 meter öster om det östra brofästet (Färjestad) finns en hållplats för linje 6. Den planerade bron skapar ökad tillgänglighet till dessa busslinjer och därmed ges bättre förutsättning för ett ökat kollektivtrafikresande.

Båttrafik

Inom aktuellt område i Klarälven är båttrafiken relativt låg och utgörs idag endast av ett fåtal mindre fritidsbåtar. Karlstadsbuss båtbusar trafikerar inte området idag men brons utformning ska inte hindra en framtida trafikering. Minsta segelfria höjden ska därför vara 3,25 meter över medelvattenståndet. Utifrån höjdsystemet RH2000 innebär det att brons lägsta underkant vid brons mittpunkt ska vara minst +47.8.

Kollektivtrafik

Karlstads stadsbussar trafikerar både Råtorp och Färjestad. Cirka 150 meter norr om det västra brofästet (Råtorp) finns en busshållplats som trafikerar av linje 8 och cirka 100 meter öster om det östra brofästet (Färjestad) finns en hållplats för linje 6. Den planerade bron skapar ökad tillgänglighet till dessa busslinjer och ger därmed bättre förutsättning för ett ökat kollektivtrafikresande.

Biltrafik och gatumiljö

Den planerade bron ska inte möjliggöra för biltrafik. Bron kommer dock utformas så att lättare blåsljustrafik kan nyttja bron vid nödfall.

Parkering

Den planerade bron ligger i nära anslutning till evenemangsanläggningarna Färjestadstravet och Löfberg Arena (ishockeyarena) som vid evenemang drar stor publik och mycket trafik. Den nya bron riskerar att bidra till att evenemangbesökare väljer att parkera på Råtorp och promenera över bron till aktuellt evenemang. Då den nya bron syftar till att skapa bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik är förhoppningen att trafiken i området ska minska totalt sett, vilket är positivt för både Råtorp och Färjestad. Evenemangsbesökare med bil hänvisas till avsedda parkeringsplatser på Färjestad, precis som i nuläget. De som trots det väljer att parkera på Råtorp måste förhålla sig till de trafikregler som finns där. Skulle det i framtiden uppstå en ohållbar trafiksituation med anledning av den nya gång- och cykelbron kan kommunen initiera åtgärder.

Geotekniska (och hydrologiska) förhållanden

Geotekniska och hydrologiska undersökning har gjorts på platsen. Undersökningen redovisar förutsättningar och förslag på grundläggning. För mer information, läs *Miljökonsekvensbeskrivning*.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Inom planområdet finns inga vatten- eller avloppsledningar. En allmän vattenledning korsar Klarälven cirka 70 meter söder om föreslagen bro.

Strax söder om brofästet på Råtorps sida finns en ytvattentäkt med pumphus (gemensamhetsanläggning) som ägs och förvaltas av de boende inom Råtorp (samfällighetsförening). Denna anläggning kan komma att påverkas under grundläggning och byggnation av bro, men inte på ett varaktigt sätt.

Dagvatten

Dagvattnet från bron ska rinna till Klarälven. Med anledning av brons ändamål bedöms risken för föroreningar i dagvattnet som mycket låg.

Störningar, hälsa och säkerhet

Buller

Bullerstörningar kan förekomma under byggtiden. För vibrationsalstrande arbetet, som t ex pålning, ska riktvärden och lämpliga kontrollåtgärder fastställas innan dessa arbeten börjar. Redovisning av buller samt bullerdämpande åtgärder redovisas i kommande miljökonsekvensbeskrivning inför tillståndsprövning för vattenverksamhet enligt miljöbalken.

Skredrisk

Riskerna för skred och ras inom aktuellt område minimeras genom att landfästen förses med erosionsskydd. Riskerna för ras och skred bedöms inte öka med anledning av att bron uppförs. För mer information, se *Miljökonsekvensbeskrivning*.

Översvämning

Klarälven är utsatt för översvämningsrisk. Enligt kommunens översvämningskartering får Karlälven en vattennivå om +48.3 vid 200-årsflöde samt +48.02 vid 100-årsflödet. Det högsta beräknade flödet i Klarälven ger ett vattenstånd på +49.04.

Den planerade gång- och cykelbron är utsatt för översvämningsrisk. Vid översvämning stängs bron tillfälligt av. Avstängning av bron medför inga avgörande konsekvenser för trafikflödet.

Luftkvalitet

Detaljplanen bedöms inte ligga inom ett område med risk för höga kvävedioxid- eller partikelhalter. Några mätningar har inte gjorts i området men en jämförelse kan göras med Hamngatan i Karlstads centrum som har en trafikmängd (15 000 f/d), där riktvärdena för kvävedioxid och partiklar klarar miljö kvalitetsnormerna. Miljö kvalitetsnormerna bedöms därför klaras vid aktuellt planområde. En ny gång- och cykelbro bedöms ge förutsättningar för bättre luftkvalité.

Markföroreningar

Inga kända markföroreningar finns inom planområdet.

Social aspekter

Barriärer

En ny gång- och cykelbro i planerat läge är positivt för omkringliggande stadsdelar. En ny länk ökar tillgänglighet och integration mellan Karlstads norra stadsdelar, vilket ger upplevd täthet, närhet och ökar interaktion och spontana möten.

Trygghet

Den planerade gång- och cykelbron binder ihop viktiga och väl använda stråk och ger fler vägalternativ för bland annat gång- och cykeltrafikanter. Detta kan skapa mer liv och rörelse på båda sidor som Klarälven, vilket är positivt utifrån en trygghetsaspekt. I jämförelse med bilister skapar gång- och cykeltrafikanter i regel en tryggare atombil i sin omgivning. Det är viktigt att bron belyses så att den känns trygg att passera även i mörker. Som gång- eller cykeltrafikant är säkerheten avsevärt mycket högre på denna bro jämfört med närmaste bro i söder, Borgmästarbron (E18).

Folkhälsoperspektiv

En ny gång- och cykelbro är positivt utifrån ett hälsoperspektiv. Är vägen till målpunkten kortare att gå eller cykla ger det goda incitament till att välja bort bilen, vilket leder till individuella fördelar i form av motion och mindre utgifter. Bortprioritering av bilen har också stora samhälleliga fördelar i form mindre föroreningar, buller och koldioxidutsläpp. Bilen, i jämförelse med en cykel, tar också stor plats i stadsrummet, som skulle kunna nyttjas till annat.

Jämställdhet/Barnperspektiv

I dokumentet *Jämna steg* från Boverket, utgivet 2006 kan läsas att: Jämställdhet är en fråga om rättvisa och ska därför genomsyra alla politikområden. För den fysiska planeringen innebär det att belysa och likställa såväl kvinnor som mäns kunskaper, värderingar och önskemål som att kartlägga möjliga konsekvenser. Den fysiska planeringen måste underlätta såväl mäns som kvinnors vardagsliv så som de ser ut idag. Statistik visar att män reser längre och har större tillgång till bil. Kvinnor utnyttjar i större utsträckning kollektivtrafik jämfört med män. Såväl bostadsort som arbetsmarknadssituation, boendeförhållanden och tillgängliga omsorgsformer för barn, medför både möjligheter och begränsningar för kvinnors och mäns vardagsliv.

Den planerade gång- och cykelbron är exempel på god planering utifrån ett barn- och jämställdhetsperspektiv, med anledning av att den är till för alla.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning för genomförande

Stadsbyggnadsförvaltningen	Detaljplanearbete, grundkarta, nybyggnadskarta
Lantmäterimyndigheten	Fastighetsförteckning.
Teknik- och fastighetsförvaltningen	Markägare och byggherre. Ansvarig för projektering och byggnation av bro. Ansvarig för ansökan om vattenverksamhet.
Miljöförvaltningen	Tillsyn och kontroll enligt miljöbalken beträffande markförorening och sanering.

Avtal

Planarbetsavtal har tecknats mellan stadsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fastighetsförvaltningen, båda Karlstads kommun, reglerande kostnader och ansvar rörande upprättande av detaljplan för Ny gång- och cykelbro Råtorp/Färjestad.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem (5) år från det datum planen vinner laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren rätt att exploatera i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla men kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägare har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad byggrätt).

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark.

Ekonomiska frågor

Kostnader

Teknik- och fastighetsförvaltningen bekostar bron via investeringsbudget.

Tekniska frågor

Ansökan vattenverksamhet

Teknik- och fastighetsförvaltningen ansvarar för ansökan om vattenverksamhet hos mark- och miljödomstolen. Ett uppdrag pågår parallellt för framtagande av ansökningshandlingar.

Byggskede

Den nya bron kan medföra vissa störningar under byggtiden. För att begränsa miljöpåverkan och de fysiska störningarna ska skyddsåtgärder vidtas. Dessa beskrivs i *Miljökonsekvensbeskrivning*.

Skötsel och underhåll

Bron planeras att ha en beläggning av trä och för att motverka halka ska värmeslingor placeras under beläggningen. Värmeslingorna gör körbanan fri från is och snö. Hur drift- och underhåll sköts mer i detalj utreds i genomförandeskedet.

Konsekvenser av planförslaget

Behovsbedömning

Ett inledande samråd med länsstyrelsen hölls för både detaljplanen och kommande tillståndsansökan för vattenverksamhet i oktober 2015. Länsstyrelsen Värmland beslutade (MB 6 kap 5 §) den 15 december 2016 att Ny gång- och cykelbro inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan. Eftersom en tillståndsprövsprocess kräver en miljökonsekvensbeskrivning gjordes bedömningen av kommunen, i samråd med länsstyrelsen, att konsekvenser av planförslaget kan ingå i denna planbeskrivning samt i miljökonsekvensbeskrivning kopplad till denna ansökningsprocess.

Den miljökonsekvensbeskrivning som ska upprättas syftar enligt bestämmelser i 6 kap miljöbalken till att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade bron ”kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön.”

Miljökonsekvenser

En ny gång- och cykelbro bedöms som positivt utifrån ett miljö- och klimatperspektiv, då det skapar goda förutsättningar för minskad biltrafik som leder till mindre buller, utsläpp och bättre luftkvalité. Brons miljöpåverkan, under byggske och efter iordningställande, redovisas i *Miljökonsekvensbeskrivning*, tillsammans med föreslagna skyddsåtgärder.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är föreskrifter om lägsta miljö kvaliteten för mark, vatten, luft eller miljön i övrigt inom ett geografiskt område. Miljö kvalitetsnormen anger de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter.

Klarälvens vattenkvalitet ska klara fastställda miljö normer. Vattenkvaliteten är även en förutsättning för älvens värden för naturvård och rekreation. Under byggnation är det därför viktigt att negativ påverkan på vattenkvaliteten undviks. Viktiga frågor att hantera är hur man ska minimera grumling och minska risk för utsläpp av miljöfarliga ämnen från arbetsmaskiner och redskap. När bron är byggd är frågan om underhåll och ev. påverkan från sandning och snöröjning vintertid viktig att belysa.

Sociala konsekvenser

Den nya gång- och cykelbron ökar tillgängligheten och tryggheten i området. Tillgängligheten mellan de två stadsdelarna, samt omkringliggande stadsdelar, ökar med ytterligare ett vägval som kan vara mer gent i många avseenden. Bron bedöms också bidra till tryggheten då det inte tillåts biltrafik på bron, vilket minskar risken för trafikolyckor. Rätt belysning bidrar ytterligare till ökad trygghet.

Ekonomiska konsekvenser

Bron ryms inom kommunens investeringsbudget för särskilt riktade medel. Tidigare alternativ har varit att anlägga gång- och cykelväg längs Klarälvens östra strand samt att bygga ut Skårebron med gång- och cykelväg. Då detta alternativ skulle kosta avsevärt mycket mer pengar beslutade kommunen att istället anlägga en gång- och cykelbro i det valda läget, då detta alternativ är mer samhälls-ekonomiskt försvarbart.



KARLSTADS KOMMUN

Stadsbyggnadsförvaltningen, Karlstads kommun, 651 84 Karlstad,
054-540 00 00, stadsbyggnadsforvaltningen@karlstad.se