



KARLSTADS KOMMUN

Detaljplan för

Bytespunkt väg 63

inom Rud och Lorensberg, Karlstads kommun, Värmlands län



1780K-55-P2016/01

Upprättad: 2015-05-13

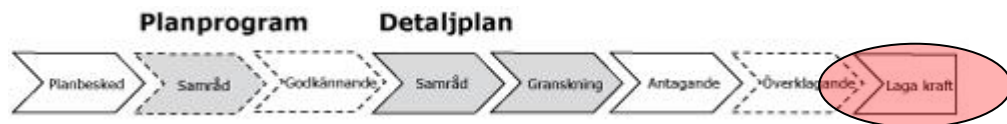
Antagen av SBN: 2015-08-26, § 22

Vunnit laga kraft: 2016-01-19

Stadsbyggnadsförvaltningen

Dnr SBN 2014-8

Planprocessen



Planprocessen består av flera olika skeden, i denna planprocess ingår följande skeden:

Samråd: Under samrådsskedet ges möjlighet till insyn och påverkan av förslaget. Samrådet syftar till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt.

Granskning: Under granskningstiden ges ytterligare en möjlighet att påverka planförslaget som finns tillgängligt på kommunens hemsida, stads- huset och biblioteket. Granskningstiden är minst tre veckor.

Antagande: Beslutet att anta detaljplanen sker i kommunfullmäktige. Planer som inte är av principiell betydelse antas av stadsbyggnadsnämnden.

Överklagande: Antagandebeslutet kan överklagas av den som senast i granskningsskedet har lämnat skriftliga synpunkter och inte fått dem tillgodosedda samt bedöms vara berörd av förslaget.

Laga kraft: Detaljplanen vinner laga kraft tre veckor efter antagandebeslutet, om den inte är överklagad.

Detaljplanen hanteras i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900).

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Planprocessen	2
PLANBESKRIVNING	4
Inledning	4
Handlingar	4
Geografiskt läge	4
Planens syfte	5
Huvuddrag	5
Genomförandetid	5
Arbetsgrupp	5
Medverkande tjänstemän	5
Tidigare ställningstagande	5
Förutsättningar och planförslag	8
Bakgrund	8
Plandata	8
Markanvändning	8
Landskapsbild/stadsbild	8
Bebyggelse	9
Gator och trafik	9
Mark	12
Grönstruktur	12
Tekniska system	12
Störningar, hälsa och säkerhet	13
Folkhälsa	15
Genomförande	16
Ansvarsfördelning för genomförande	16
Huvudmannaskap för allmän plats	16
Fastighetsrättsliga åtgärder	16
Ekonomiska frågor	17
Tekniska frågor	17
Konsekvenser av planförslaget	18
Miljökonsekvenser	18
Sociala konsekvenser	18
Ekonomiska konsekvenser	18

PLANBESKRIVNING

Inledning

En planbeskrivning skall redovisa planens syfte samt beskriva planens innebörd och konsekvenser av dess genomförande. Även planens förutsättningar skall redovisas. Planbeskrivningen har ingen egen rättsverkan utan det är plankartan som är juridiskt bindande.

Planbeskrivningen för Bytespunkt väg 63 är uppdelad i fyra delar:

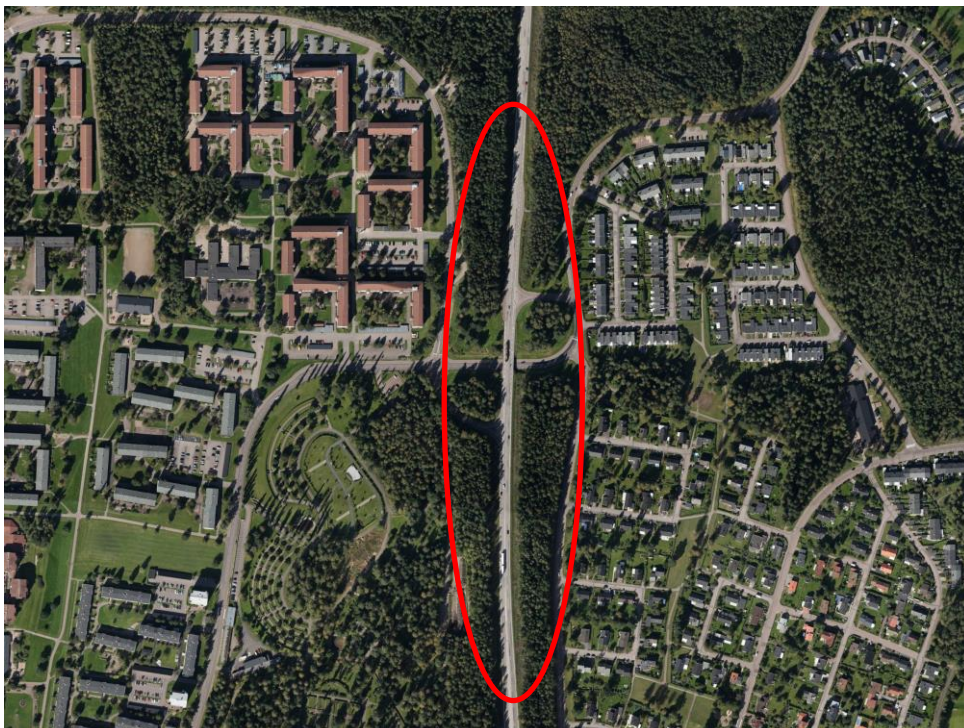
- Inledningsdel – beskriver bland annat syftet med planen, planprocessen och sammanfattar planbeskrivningen.
- Förutsättningar och planförslag – innehåller en beskrivning av nuläget och de planbestämmelser som finns på plankartan (står med fet stil inom parentes).
- Genomförande – beskriver de organisatoriska, fastighetsrättsliga och ekonomiska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan.
- Konsekvenser av planens genomförande – beskriver konsekvenser och redovisar utfallet av behovsbedömningen.

Handlingar

Planen omfattar följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning med genomförandebeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Geografiskt läge



Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att säkerställa att Trafikverkets vägplan stämmer överens med kommunens detaljplan. Utöver detta prövas möjligheten att tillskapa en bytespunkt för resande med länsbussar och lokaltrafik vid Rud/Lorensberg samt en pendlarparkering. Planen görs som en följd av ett kontinuerligt arbete för främjande av kollektiva transporter och hållbart resande.

Huvuddrag

Trafikverket förbereder en ombyggnad av väg 63, från E 18 till Edsgatan och Val-largärdet i ett första steg, till så kallad 2+1 väg för att öka trafiksäkerheten. I arbetet ingår också en bytespunkt mellan länsbussar och lokaltrafiken vid Rud/Lorensberg samt en pendlarparkering. Projektet får också en viktig funktion för det så kallade Karlstadstråket som är tänkt att passera platsen. Karlstadsstråket är ett kollektivtrafikstråk med hög kvalitet och framkomlighet från Bergvik via centrum till Univer-sitetet.

Genomförandetid

Genomförandetiden är tio (10) 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 fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad bygg-rätt).

Arbetsgrupp

Trafik- och gatuenheten, Teknik- och fastighetsförvaltningen

Plan- och byggavdelningen, Stadsbyggnadsförvaltningen

VA-enheten, Teknik- och fastighetsförvaltningen

Mark- och exploateringsenheten, Teknik- och fastighetsförvaltningen

Natur- och parkenheten, Teknik- och fastighetsförvaltningen

Miljöförvaltningen

Karlstadsbuss

Värmlandstrafik

Trafikverket

Medverkande tjänstemän

Detaljplanehandlingarna har tagits fram av stadsbyggnadsarkitekt Daniel Nord-holm och planassistent Lena Prieditis.

Tidigare ställningstagande

Riksintressen

Väg 63 utgör riksintresse för kommunikationer, enligt MB 3 kap 8§.

Översiktsplan

Förändringen bedöms vara förenlig med översiktsplanen.

Strategiska planen

Strategiska planen anger kommunens övergripande mål. Till den strategiska planen finns det tre hållbarhetsstrategier kopplade; tillväxtstrategin, folkhälsostrategin och miljö- och klimatstrategin. Genom dessa strategier ska ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet uppnås i kommunens arbete.

Följande mål som berörs i den Strategiska planen och i de tre hållbarhetsstrategierna är relevanta för denna detaljplan:

Tillväxtstrategi

- Karlstadsborna ska ha goda möjligheter till hållbara kommunikationer.
- I kommunens tillväxtstrategi står att dagens transportsystem ska utvecklas och samtidigt ska dess klimatpåverkan minska. Förbättrad intermodalitet, det vill säga övergångar mellan olika transportslag, är avgörande för att det effektivaste och miljömässigt bästa transportslaget ska väljas, såväl för godstransporter som för personresor. Åtgärder genomförs också för att åstadkomma ett miljöanpassat transportsystem för Karlstad, bland annat att minska bilberoendet och utveckla kollektivtrafiken.

Folkhälsostrategi

- Att stimulera till aktiva transporter kräver en väl utbyggd infrastruktur med sammanhängande gång- och cykelvägar, vilka upplevs som säkra och trygga.
- För att alla människor ska ha möjlighet att vara delaktiga i samhället och leva självständiga liv är närhet till service och hållplatser för kollektivtrafiken en av grundförutsättningarna.
- Att ha en god överblick över närområdet, att själv kunna se och bli sedd av andra, är viktigt för den upplevda tryggheten.
- Utformningen av vägar och transportmöjligheter till och från bostadsområdet har stor betydelse för upplevelsen av området och dess trygghet.

Miljö- och klimatstrategi

- Klimatpåverkan från energi- och transportsektorn ska minska med 25 procent mellan 2008 och 2020.
- Andelen resor med kollektivtrafiken ska fördubblas från 2005 till 2020. Visionen lyder ”kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle”. Ännu attraktivare kollektivtrafik nås via åtgärder som leder till genare, snabbare och bekvämare bussresor vilket skapar förutsättningar för måluppfyllelse.

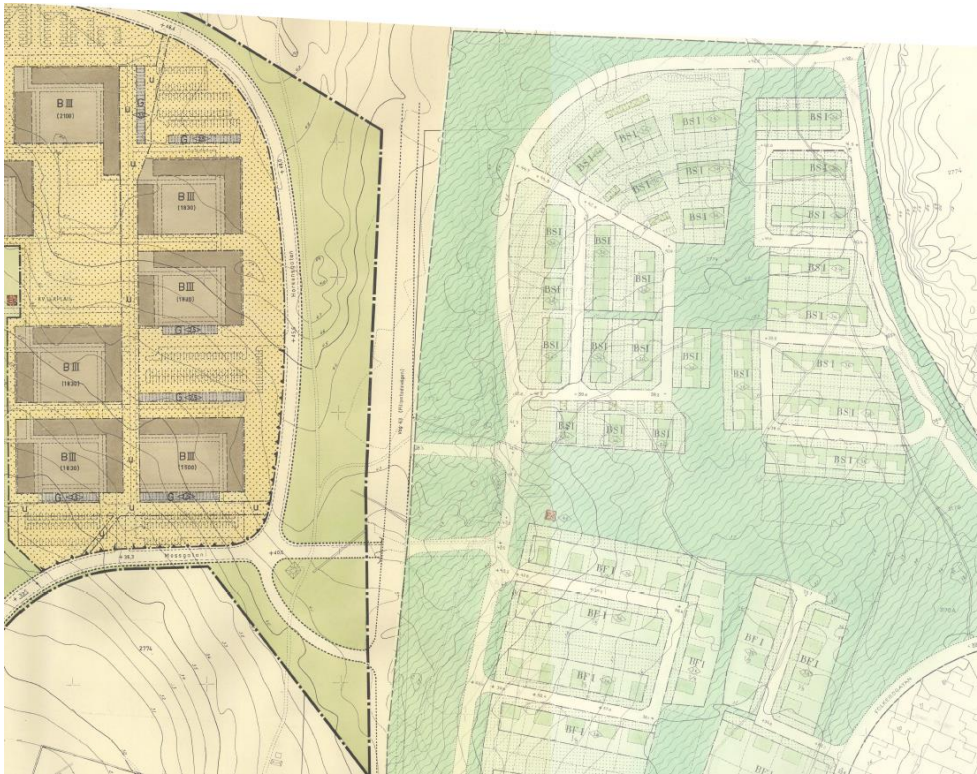
Planarbetsprogram

Detaljplanen har andra prioritet i Karlstads kommuns planarbetsprogram över planarbeten under 2014-2015.

Gällande detaljplan

Gällande detaljplaner har markanvändningen NATUR, PARK och vägområden.

Området berör två gällande detaljplaner. Området mellan de planerna, som delvis inrymmer väg 63:s ungefärliga sträckning, omfattas inte av någon detaljplan.



Del av gällande stadsplan

1780K-48/1968

Del av gällande stadsplan

1780K-200/1964

Beslut om planläggning

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i januari 2014 att uppdra åt stadsbyggnadsförvaltningen att upprätta detaljplan för bytespunkt väg 63.



Förutsättningar och planförslag

Bakgrund

Trafikverket håller på att ta fram en Vägplan med syfte att bygga om väg 63 till mötesfri landsväg med mitträcke. I samband med det avser kommunen att anlägga en pendlar-parkering och en bytespunkt för kollektiv- och persontrafik med anslutning till väg 63. Stadsbyggnadsnämnden beslutade i januari 2014 att uppdra åt stadsbyggnadsförvaltningen att upprätta detaljplan för Bytespunkt väg 63. Planarbetet kommer att samordnas med Trafikverkets arbete med Vägplanen. Ett planarbetsavtal upprättades med teknik- och fastighetsförvaltningen i september 2014.

Plandata

Planområde och angränsande områden

Området ligger längs väg 63 mellan Mossgatan och Fogdemyrsgatan på gränsen mellan stadsdelarna Rud och Lorensberg. Planområdet är idag obebyggt och består av trafikområde och parkmark med ett flertal större tallar. Under väg 63 finns idag en port för bil, cykel och gående.

Planområdet omfattar delar av fastigheterna Rud 2:1 och Lorensberg 1:1 som ägs av Karlstads kommun.

Planområdet omfattar cirka 7,5 hektar.

Markanvändning

Området är idag en trafikmässig knutpunkt mellan stadsdelarna Rud och Lorensberg som genomkorsas av väg 63. Härifrån kan man enkelt nå stadsdelarna Rud, Lorensberg och Stockfallet. Grönytorna mellan väg 63 och Fogdemyrsgatan används till viss omfattning för t ex hundrastning. Det södra naturområdet drabbades under hösten 2014 av en kraftig storm som fällde ett flertal träd.

Planförslag

I den södra delen av planområdet kommer naturmarken att bevaras. Återplantering av träd kommer att ombesörjas av teknik- och fastighetsförvaltningens natur- och parkenhet. Detta kommer att göras bland annat med utgångspunkt i en skärmnings-effekt mellan väg 63 och närboende. Ny avfartsväg mot Fogdemyrsgatan kommer att anläggas i höjd med av- och påfart på väster sida om vägen.

Vägområdet för väg 63 kommer att breddas något i förhållande till dagens situation för att möjliggöra inbromsningsstäcka för infart mot Fogdemyrsgatan och att möjliggöra uppsättande av mitträcke.

Området norr om Mossgatan, öster om väg 63 kommer att göras om till en bytespunkt mellan länstrafiken och stadstrafiken och en pendlarparkering. Norr om bytespunkten kommer väg 63 att breddas för att skapa en accelerationssträcka för påfart i norrgående körfält.

Landskapsbild/stadsbild

Vägområdet längs väg 63 är brett och tydligt markerat med storvuxen skog på båda sidor om vägen. I den södra delen av planområdet har vegetationen förändrats då en kraftig storm under hösten 2014 drog med sig ett stort antal träd längs vägens östra sida.

Planförslag

Det slutna gaturummet kommer att förändras genom att växtligheten luckras upp i anslutning till busshållplatserna och pendlarparkeringen. Ny infart från söder mot Fogdemyrsgatan och pendlarparkeringen kommer i viss mån att påverka stadsbil-

den för bostadsbebyggelsen öster om väg 63. Anläggande av pendlarparkeringen kommer att innebära att viss del av växtligheten kommer att tas bort. Stadsbilden mot väster kommer inte att påverkas.

Bebyggelse

Planområdet är inte bebyggt, angränsande till planområdet finns i öster Lorensbergs villakvarter med radhus och enbostadshus. Väster om planområdet ligger Rudsområdet som är ett väl sammanhållet område med flerbostadshus. Rud har ett centrum med bra service som till exempel livsmedelsaffärer och vårdcentral.

Planförslag

Området får bebyggas med en pendlarparkering (**P-PLATS**), busshållplatser med därtill hörande väntkurer och skärmtak för cykelparkering.

Gator och trafik

Biltrafik och gatumiljö

Teknik- och fastighetsförvaltningen har utfört mätning av antal fordon på vägen norr om den planerade pendlarparkeringen som i dagsläget har både av- och påfartstrafik. Resultatet visar på ett snittvärde på cirka 1600 bilar/dygn, där andelen tungtrafik är 4 %.

Söder om planområdet har Trafikverket slangmätningssträcka vid väg 63, och trafikmängderna uppmättes senast år 2011 till 11 420 fordon med 7 % tung trafik.

Planförslag

Tillfart till Fogdemyrsgatan från väg 63 kommer att flyttas till ett läge söder om korsningen med Mosskatan. Utfart från området mot väg 63 i båda riktningarna kommer att ske vid de nuvarande utfarterna.

Infart till pendlarparkeringen kommer att ske från norr via Fogdemyrsgatan.

Pendlarparkeringen kommer att asfalteras. Anläggande av parkeringsplatsen kommer att ske i två etapper, där man bygger den norra delen med cirka 16 p-platser i ett första skede. Uppstår behov av fler parkeringsplatser kompletteras området med ytterligare cirka 20 parkeringsplatser i den södra delen inom markanvändningen P-PLATS. Denna del kommer endast att byggas ut vid ett faktiskt behov.

Gång- och cykeltrafik

Från Mosskatan i väster finns det gång-/cykelbana som ansluter till Lorensbergsområdet via port under väg 63.

Planförslag

Porten under väg 63 kommer att vara oförändrad. Befintlig gång- och cykelväg längs Mosskatan kommer att rustas upp i befintligt läge. Nya gc-vägar kommer att anläggas inom planområdet.

Möjligheter till säkra passager för oskyddade trafikanter kommer att studeras i ett senare skede vid bland annat Fogdemyrsgatan och Mosskatan, men styrs inte i detaljplanen.

Kollektivtrafik

Platsen trafikeras av länsbuss mot Molkom/Filipstad. Inom planområdet finns även idag busshållplats för linje 3 och 4 i stadstrafiken.

Trafikverket, Karlstads kommun och Värmlandstrafik har arbetat med frågan om bytespunkt och pendlarparkering sedan en lång tid tillbaka. Stockfallsmotet, nu aktuellt område samt ett läge vid E18 har tidigare varit föremål för diskussion kring dessa funktioner.

Värmlandstrafik ville ursprungligen ha en bytespunkt vid Stockfallsmotet och en pendlarparkering vid E18. Samordningsfunktionerna med omstigning mellan stadsbusstrafik och länstrafik förloras dock då varför en placering i nu aktuellt område föredrogs av bland annat Karlstadsbuss. Detta bedömdes av samtliga aktörer som mest lämpligt ur flest aspekter (t ex pendlare från Karlstad/Hammarö mot Molkom/Filipstad samt pendlare från Molkom till Universitetet).

Den trafik som huvudsakligen har varit och är aktuell för pendlarparkering är pendlare från Karlstad och Hammarö som reser i norrgående riktning (Molkom/Filipstad).

Kopplingen mellan pendlarparkeringsplatser, busshållplatser för stads- och länstrafik samt parkeringsmöjligheter för cykel är viktig och marken väster om väg 63 bedöms påverka fler boende samt ligga i ”fel” riktning (södergående) mot de trafikströmmar som finns på morgonen när flest trafikanter behöver en nära koppling mellan parkering och hållplats.

Planförslag

Trafikverket kommer att anlägga två nya busshållplatser för länstrafiken längs väg 63. Hållplatsen för den norrgående trafiken placeras i anslutning till pendlarparkeringen medan hållplatsen för södergående bussar kommer att placeras strax söder om korsningen med Mosskatan.

Befintliga busshållplatser för stadsbussarna kommer att flyttas till Mosskatan, på väster sida om väg 63. De kommer att läggas mittemot varandra med enkla kopplingar till länstrafikens hållplatser och pendlarparkeringen. Vid hållplatserna kommer det att finnas skärmtak för cykelparkering och väntkurer.

Planillustration till

Detaljplan för bytespunkt väg 63

Stadsbyggnadsförvaltningen
2015-03-16, rev 2015-05-05



Mark

Naturmark

Inom planområdet finns inga kända utpekade naturvärden. Största delen av planområdet består av en uppvuxen tall- och granskog.

Planförslag

Planens genomförande innebär att väg 63 breddas något i förhållande till dagens situation samt att avfarten från väg 63 mot Fogdemyrsgatan/Mossgatan flyttas till ett läge söder om Mossgatan.

Geotekniska förhållanden

Enligt en geoteknisk utredning som gjordes av Bjurströms geotekniska byrå AB 1963 består det aktuella området i huvudsak av mo, sand och grus på morän/berg.

Planförslag

Det bedöms inte finnas några allvarliga hinder eller restriktioner för planens genomförande. Kompletterande geoteknisk undersökning kan komma att krävas i samband med projektering av ombyggnaden av väg 63.

Grönstruktur

Grönområdena på båda sidor om väg 63 utgör en barriär mot vägen för den befintliga bebyggelsen. Området används idag som strövområde för t ex hundrastning.

Planförslag

Planförslaget innebär att grönområdet mellan väg 63 och bostadsbebyggelsen delas av den nya tillfartsvägen. Den södra delen kommer fortsättningsvis att fungera som strövområde då man lätt når gång- och cykelvägen längs Fogdemyrsgatan. Den norra delen kommer att bli mer avskild.

Växtlighet

Området är till stora delar bevuxet med storvuxen skog. En kraftig storm under hösten 2014 drog med sig ett stort antal träd framförallt längs vägens östra sida.

Planförslag

Inom område för pendlarparkeringen (**P-PLATS**) kommer befintliga träd att bevaras så långt som det är möjligt. Parkeringen kommer inledningsvis att ha 16 parkeringsplatser och ligga i den nordvästra delen av området. Beroende på nyttjandet av dem kan parkeringen byggas ut med ytterligare cirka 20 parkeringsplatser söder därom. Det kan bli aktuellt med en viss komplettering med nya träd och buskar i den östra delen av området, i planen betecknat med (**PARK**).

Skötseln av de i planen angivna naturområdena (**NATUR**) samt parkmarken närmast bostäderna (**PARK**) kommer att ha samma nivå som idag. Återplantering av träd kommer att ske i syfte att bland annat skärma visuellt och i viss utsträckning mot ljud mellan väg 63 och boende.

Tekniska system

Spill- och dricksvatten

Planområdet är beläget inom kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Det finns VA-ledningar inom planområdet idag, de går i öst-västlig riktning i den södra delen av området för pendlarparkeringen.

Planförslag

De befintliga ledningarna kommer att finnas kvar i nuvarande läge.

Dagvatten

Inom planområdet leds dagvatten i öppna diken. Norr om pendlarparkeringen leds även dagvatten i kulvert under vägen.

Planförslag

Dagvatten inom planområdet ska hanteras genom infiltration och/eller avledas via öppna diken. Den förändring av dagvattenhanteringen som kommer att ske med anledning av planens genomförande är att delar av mark som idag utgörs av öppna gräsytor/träd kommer att hårdgöras för körytor och parkering. De ytor som kommer att komma ifråga för hårdgöring bedöms, på grund av den ringa omfattningen, av kommunens gatu- och VA-enhet ha liten påverkan på flödena i området.

95 % av flödet från parkeringsplatsen ska fördröjas innan avledning till befintlig ledning. För varje 1,0 m² hårdgjord yta ska det anläggas 0,0135 m³ effektiv magasinvolym. Lämpligen tillskapas denna volym i ett svackdike i grönområdet med strypning av utgående flöde från diket.

Arbeten med diken inom området kan vara anmälnings- eller tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken och lagen om särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

Fjärrvärme

En fjärrvärmeledning korsar området i öst – västlig riktning i slänten norr om Mossgatan.

Planförslag

Fjärrvärmeledningen påverkas inte av detaljplaneförslaget och kommer att ligga kvar i befintligt läge i den norra slänten mot Mossgatan.

El- och teleledningar

Längs med Mossgatan, under väg 63, går det en högspänningsledning och en teleledning. Väster om busshållplatsen vid Mossgatan går det en elledning i marken till en pumpstation. Ledningen kommer från Rud.

Inom planområdet finns en transformatorstation för el.

Planförslag

Elledningen påverkas inte av detaljplaneförslaget och kommer att ligga kvar i befintligt läge. Transformatorstationen påverkas inte av detaljplaneförslaget.

De teleanläggningar som finns inom planområdet önskas av nätägaren bibehållas i nuvarande läge, men kan komma att påverkas av planens genomförande.

Störningar, hälsa och säkerhet

Markföroreningar

Det finns ingen tidigare känd markanvändning i området, och det finns heller inga kända utfyllnadsområden inom planområdet.

Planförslag

Skulle markföroreningar påträffas under spräng-, schakt- eller fyllnadsarbeten ska tillsynsmyndigheten kontaktas enligt Miljöbalken 10 kap 11§.

Luftkvalitet

Trafikverkets vägplan kommer att hantera den övergripande förändringen av trafikflöden (ökning) och dess konsekvenser för bland annat luftkvaliteten och miljökvalitetsnormer för luft.

Trafiken inom planområdet kommer att påverkas lokalt, genom att trafik som idag svänger av mot öster in mot Lorensberg efter planens genomförande kommer att köra av söder om trafikplatsen och Mossгатans passage under väg 63.

Planförslag

Planen innebär lokala förändringar av trafiken, men dessa bedöms inte kräva några särskilda åtgärder avseende luftmiljön.

Trafiksäkerhet

Det finns busshållplatser längs väg 63 samt Mossгатan idag. Trafik till och från väg 63 från öster är idag samlad vid en punkt norr om Mossгатan. Det finns en separerad gång- och cykelväg på norra sidan av Mossгатan, med övergångsställe över Fogdemyrsgatan. Längs Fogdemyrsgatan finns en trottoar avskild från körbanan med kantsten.

Planförslag

Planen innebär att en säkrare trafikmiljö kan skapas för oskyddade trafikanter kopplat till framför allt omstigning vid hållplatser. Av- och påfarter från och till väg 63 kommer också att utformas på ett säkrare sätt i och med planens genomförande. Kommande detaljprojektering kommer att fastslå utformning, exakt placering och typ av passage för samtliga sådana situationer.

Trafikbuller

Trafikverket har tagit fram en trafikbullerutredning (genom ÅF) där man kan utläsa att ett antal fastigheter öster om väg 63 kommer att påverkas av Trafikverkets ombyggnation av väg 63. Det är framför allt de ekvivalenta ljudnivåerna vid fasad som ökar något, särskilt allt vid den andra våningen i de hus som har två våningar. De maximala ljudnivåerna är idag och efter ombyggnationen förhållandevis låga och kommer endast i undantagsfall att överskrida riktvärden för buller med någon enstaka decibel. Möjligheter till utevistelse, inom gällande riktvärden för maxbullernivåer, vid de fastigheterna bedöms finnas.

Det är Trafikverket som kommer att hantera eventuella bulleråtgärder för berörda fastigheter.

Planförslag

Trafikverket kommer att erbjuda bullerskyddsåtgärder vid fasad på de fastigheter som har ekvivalent ljudnivå över 55 dBA.

Den förändring av trafikflödet på kommunens gator (**LOKALGATA**) som kommer att bli en följd av genomförandet av ombyggnationen på väg 63 bedöms inte medföra någon ytterligare bullerstörning som påverkar den samlade störningsbilden för närliggande fastigheter avseende trafikbuller från fordonstrafik. Detta då den nya avfarten från väg 63 innebär en lägre hastighet och att den delvis hamnar i en skärning i förhållande till intilliggande marknivåer som skärmar ljud från fordon mot bebyggelsen öster om Fogdemyrsgatan samt som kommer att ha en bedömt liten andel tung trafik. Utformningen av trafikplatsen där avfarten möter Fogdemyrsgatan bidrar också till låga hastigheter, liksom vid sträckningsförändringen på Fogdemyrsgatan.

Några ytterligare åtgärder avseende buller kommer inte att genomföras av Karlstads kommun, då de delar som omfattas av detaljplanen inte ger upphov till ytterligare bullerstörningar än vad som hanteras inom ramen för Trafikverkets vägplan (se resonemang ovan).

Farligt gods

Farligt gods transporteras på väg 63.

Planförslag

Planförslaget medför inga åtgärder rörande transport av farligt gods eftersom det inte ska gå några transporter av farligt gods på den nya vägrampen in mot Lorensberg.

Folkhälsa**Trygghet**

Planområdet känns idag ganska mörkt och med något osäkra passager över befintliga vägar. Väg 63 är hårt trafikerad och den passeras genom en planskild port.

Planförslag

Genom planförslaget underlättas möjligheten att åka kollektivt och området kommer att ha bra belysning och genomsiktliga väntkurer så att trygghetskänslan ökas inom området.

Jämställdhet

God kollektivtrafikförbindelse underlättar för alla oavsett kön och ålder i det dagliga livet.

Planförslag

Planförslaget kommer att ytterligare underlätta för att färdas kollektivt.

Genomförande

Ansvarsfördelning för genomförande

Stadsbyggnadsförvaltningen	Detaljplanearbete, bygglov och bygganmälan, grundkarta, ny-byggnadskarta
Lantmäterimyndigheten	Fastighetsbildning
Teknik- och fastighetsförvaltningen	Bekostar och driftar (om)byggnation av pendlarparkering, vägar, gc-vägar och naturmark. Uppsägning av jaktarrende.
Trafikverket	Ombyggnad av väg 63 med tillhörande av- och påfarter samt buss-hållplatser samt byggnation av kommunala gator m m
Värmlandstrafik	Bekostar uppförande av väderskydd för regional kollektivtrafik

Huvudmannaskap för allmän plats

Karlstads kommun är huvudman för allmän plats. För område markerat med raster (se bild till höger) kommer Trafikverket dock att ansvara för utbyggnad och framtida underhåll.

Avtal

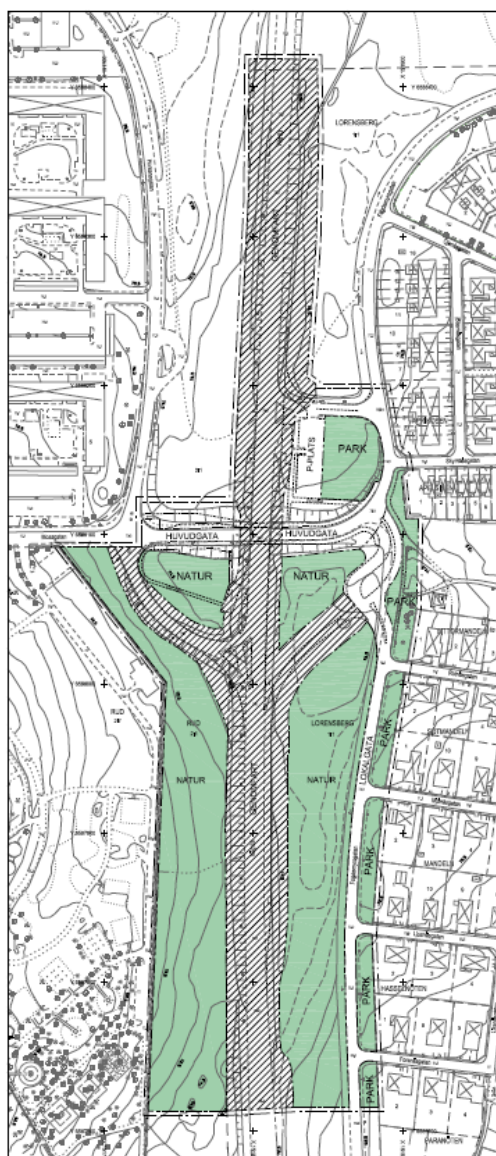
Planarbetsavtal har tecknats mellan Stadsbyggnadsförvaltningen och Teknik- och fastighetsförvaltningen, båda Karlstads kommun, reglerande kostnader och ansvar rörande upprätthållande av detaljplan för Bytespunkt väg 63.

Ett medfinansieringsavtal har upprättats mellan Karlstads kommun och Trafikverket där kostnads- genomförande- och driftansvarsfördelning fastställs mellan de två parterna.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning får ske i enlighet med detaljplanen.



Ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar och servitut

Det finns inga ledningsrätter eller gemensamhetsanläggningar inom planområdet.

Det finns ett servitut inom planområdet som belastar fastigheten Lorensberg 1:1 till förmån för fastigheten Lorensberg 1:7 (transformatorstation). Servitutet syftar till att möjliggöra tillträde till transformatorstationen över kommunens fastighet. Servitutet påverkas inte av detaljplanen.

Det jaktarrende som finns registrerat (MX-arrende jakt, 923-053-002) behöver sägas upp då jakt med skjutvapen inte är tillåtet inom detaljplanelagt område.

Ekonomiska frågor

Kostnader

Trafikverket kommer enligt medfinansieringsavtalet att genomföra samtlig byggnation som planen medger och föreslår i en totalentreprenad. Karlstads kommun kommer att bekosta de inom kommunalt huvudmannaskap belägna anläggningarna. Värmlandstrafik kommer att bekosta väderskydden för den regionala busstrafiken längs väg 63.

Avgifter

Planavgiften betalas i förskott enligt planarbetsavtalet och ska inte tas ut i samband med bygglov. Eventuell bygglovsavgift tas ut i samband med bygglovprövning.

Tekniska frågor

Totalentreprenad/byggskede

Trafikverket ansvarar för att tillse att befintliga ledningar (fjärrvärme, VA-ledningar m fl) säkerställs från åverkan under byggskedet och/eller återställs enligt anvisning från ledningsägaren efter byggtiden.

Naturmark och eventuella etableringsytor ska återställas enligt kommande avtal mellan kommunen och Trafikverket.

El- och teleledningar

De el- och teleledningar som påverkas av planens genomförande kommer att återställas/ersättas på annan plats enligt anvisning från och i samverkan med ledningsägaren.

Konsekvenser av planförslaget

Behovsbedömning gjordes under hösten 2014. Slutsatsen blev att ett genomförande av planen inte kan medföra betydande miljöpåverkan på miljön, hälsan ochushållning med mark, vatten och andra resurser. En miljöbedömning (MKB) enligt 4 kap, 34 § PBL erfordras ej. Bedömningen gjordes att konsekvensbeskrivningen kan ingå i planbeskrivningen och att följande aspekter särskilt ska behandlas: utreda bullersituationen.

Under rubriken miljökonsekvenser återfinns konsekvenser för områdets struktur, samt konsekvenser för människors hälsa och säkerhet. Även de tre strategierna som följer av statens miljömål tas upp. Stycket sociala konsekvenser är inriktat på tillgänglighet och trygghet medan de ekonomiska konsekvenserna främst handlar om effektiv markanvändning och konsekvenser för kommunens ekonomi.

Konsekvenserna diskuteras utifrån en jämförelse mellan rådande omständigheter och de förändringar som detaljplaneförslaget medför.

Miljökonsekvenser

Detaljplanen kommer ge möjlighet till att nyttja kollektivtrafiken på ett effektivare sätt och det kommer att ha en positiv inverkan på miljön.

Det slutna gaturummet kommer att förändras genom att växtligheten luckras upp i anslutning till busshållplatserna och pendlerparkeringen. Ny infart från söder mot Fogdemyrsgatan och pendlerparkeringen kommer i viss mån att påverka stadsbilden för bostadsbebyggelsen öster om väg 63. En del av växtligheten kommer att tas bort vid anläggandet av pendlerparkeringen. I ett första skede byggs parkering för 16 bilar. Det kommer i planen att ges möjlighet till en fördubbling av det antalet parkeringsplatser om man ser att den första delen inte räcker till. Stadsbilden från väster kommer inte att påverkas.

Återplantering av träd inom naturmarken i planens sydöstra del kommer också att bidra till att den visuella kopplingen, och i viss mån även bullersituationen, mellan vägen och boende öster om planområdet kommer att minskas.

Sociala konsekvenser

Planområdet kan idag upplevas som tomt och otryggt. Trygghetskänslan kommer troligtvis öka genom att nya gc-vägar och busshållplatser med väntkurer byggs. Belysningen i området kommer också att förbättras.

Ekonomiska konsekvenser

Projektet innebär kostnader för Karlstads kommun, men är samhällsekonomiskt positivt då man kan öka nyttjandet av kollektivtrafik och underlätta för samåkning.