



KARLSTADS KOMMUN

DETALJPLAN FÖR INDUSTRIMARK OCH LADDSTATION MM

inom Välsviken, Karlstads kommun, Värmlands län



Upprättad: 2023-06-14
Reviderad: 2023-10-11
Antagen: 2024-02-21 §42.
Laga kraft: 2024-03-19

1780K-P2024/02
Standardförfarande (PBL 2010:900)
Boverkets föreskrifter BFS 2020:8
Stadsbyggnadsförvaltningen
Dnr SBN 2022:71

PLANPROCESS OCH FÖRFARANDE



Denna plan handläggs med standardförfarande enligt PBL 2010:900, kapitel 5.

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.

Samråd för denna detaljplan ägde rum mellan den 28 juni och den 21 augusti 2023. Inkomna samrådsyttranden redovisas i en samrådsredogörelse.

Granskning: Under granskningstiden ges ytterligare en möjlighet att påverka planförslaget. Förslaget finns tillgängligt på kommunens hemsida, i Samhällsbyggnadshuset och på Biblioteket. Granskningstiden är minst två veckor.

Denna detaljplan har varit utställd för granskning under perioden 23 oktober 2023 till 17 november 2024. Inkomna yttranden redovisas i ett granskningsutlåtande.

Antagande: Beslutet att anta detaljplanen sker i kommunfullmäktige. Planer som inte är av principiell betydelse antas av stadsbyggnadsnämnden. *Denna detaljplan antogs av stadsbyggnadsnämnden 2024-02-21.*

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 beslutet inte överklagas. *Denna detaljplan vann laga kraft 2024-03-19.*

Handläggare:

Anastasia Mileoranskaya, stadsbyggnadsplanerare, Plan- och byggavdelningen, Stadsbyggnadsförvaltningen

Arbetsgrupp

Jenny Karlsson, projektledare, Teknik- och fastighetsförvaltningen

Viktor Lindeborg, mark- och exploateringsingenjör, Teknik- och fastighetsförvaltningen

Disa Holm, VA-ingenjör, Teknik- och fastighetsförvaltningen

Linn Brännström, VA-ingenjör, Teknik- och fastighetsförvaltningen

Carola Kwick, trafikingenjör, Teknik- och fastighetsförvaltningen

Helena Kernell, geotekniker, Teknik- och fastighetsförvaltningen

Ann Johansson, projektledare, Teknik- och fastighetsförvaltningen

Sara Asker, naturvårdshandläggare, Teknik- och fastighetsförvaltningen

Gunnar Persson, miljösamordnare, Miljöförvaltningen

Ola Åkesson, Räddningstjänsten

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Detaljplanens syfte

Bakgrund
Syfte

Beskrivning av detaljplanen

5

Hela detaljplanen
Allmän plats
Kvartersmark
Befintligt
Avvägningar
Ärendeinformation

Motiv till detaljplanens regleringar

11

Motiv till regleringar

Genomförandefrågor

14

Mark- och utrymmesförvärv
Fastighetsrättsliga frågor
Tekniska frågor
Ekonomiska frågor
Organisatoriska frågor
Upplysningar

Planeringsunderlag

18

Kommunala
Utredningar

Planeringsförutsättningar

21

Kommunala
Riksintressen
Hushållsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken
Miljökvalitetsnormer
Mellankommunala intressen
Miljö
Hälsa och säkerhet
Geotekniska förhållanden
Kulturmiljö
Fysisk miljö
Sociala
Teknik
Service
Trafik
Annat

Konsekvenser

38

Fastigheter och rättigheter

Natur

Kulturmiljö

Miljö

Miljö kvalitetsnormer

Hälsa och säkerhet

Sociala

Riksintresse

Hushållsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Trafik

Mellankommunala frågor

DETALJPLANENS SYFTE

Bakgrund

Löfbergs vill utveckla sin fastighet i Välsviken med ett järnvägsspår och rangerbangård för att kunna samordna företags behov av lager och transport och lokalisera det till befintlig anläggning i Välsviken. För att möjliggöra detta behöver Löfbergs mer mark i anslutning till sin fastighet på cirka 5000 kvm för lastning, lossning och plats för containers. Marken i gällande detaljplan är planlagt som natur vilket innebär att en ny detaljplan behöver tas fram.

Samtidigt planerar kommunen tillsammans med Karlstadsbuss att förlänga snabbusslinje från Rud till Välsviken. Utbyggnaden innebär bland annat att laddstationen för bussar som finns idag vid bytespunkten på Rud lokaliseras till ett nytt läge vid Välsvikens station. Förslaget med laddstationen berör en del av Löfbergs fastighet.

Syfte

Planens syfte är att möjliggöra för utveckling av Löfbergs lager och logistikhantering med bland annat industrispår och plats för upplag av containers. Planens syfte är även att möjliggöra för utveckling av busstrafiken till och från området och möjliggöra för utbyggnad av en laddstation och nya av- och påstigningsplatser för bussar i anslutning till Välsvikens station.

BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

Hela detaljplanen

Plandata

Planområdet ligger cirka 5 km öster om Karlstads centrum, i Välsviken, i anslutning till Välsvikens station och omfattar cirka 2,2 hektar mark. Planområdet berör en del av Banvaktarvägen, befintlig vändplan och befintligt dagvattenmagasin strax söder om Löfbergs lager samt en del av kommunens naturmark i väster. I planområdet ingår en del av fastigheten Välsviken 2:1 som ägs av Karlstads kommun, en del av fastigheten Lagret 1 som ägs av Kaffehuset i Karlstad AB och en del av fastigheten Järnvägen 1:1 som ägs av Trafikverket. Norr om planområdet ligger Löfbergs lager och Välsvikens handelsområde. I söder gränsar planområdet till Värmlandsbanan och i väster till kommunens naturmark.

Planförslaget innebär att en del av kommunens naturmark på cirka 5000 kvm väster om Löfbergs fastighet möjliggörs för industri och lager och att Löfbergs får en industrispåranslutning till sin fastighet. Befintligt dagvattenmagasin bekräftas i plan, såväl som det möjliggörs för en större dagvattendamm mellan de två in- och utfarterna till Löfbergs fastighet. Befintlig vändplan byggs om för en laddstation för kollektivtrafik samt nya busshållplatser. Infarten till Löfbergs fastighet flyttas något västerut och i anslutning till den nya infarten tillskapas en mindre vändyta för övrig trafik. Befintliga tekniska anläggningar för pumpstation och transformatorstation bekräftas i plan. Planförslaget innebär också en viss justering av markanvändningen för gata.

Allmän plats

Allmän platsmark inom planområdet omfattar en del av Banvaktarvägen och naturmarken mellan järnvägen och det befintliga dagvattenmagasinet samt en del av naturmarken väster om det planerade industrispåret.

Användningsområde för lokalgata (GATA)

Planförslaget innebär en viss ombyggnation av gata vid befintlig vändplan vid Välsvikens station, enligt illustrationen nedan.

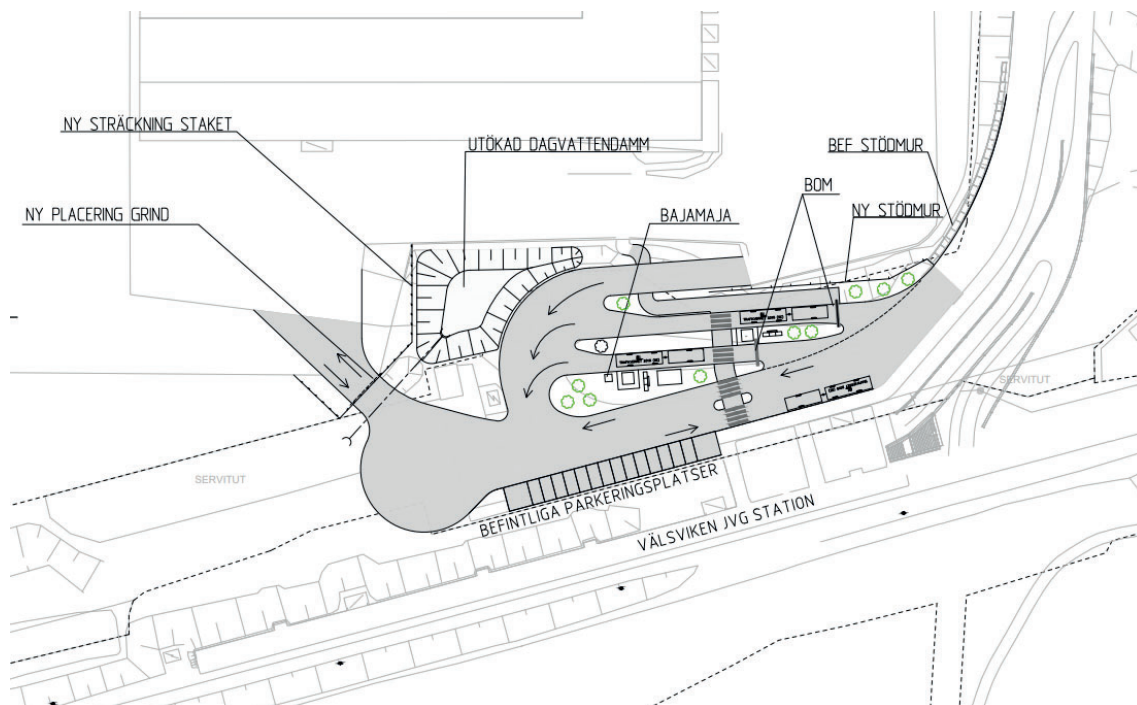


Illustration över trafiklösningen vid Välsviken station

I anslutning till Löfbergs fastighets byggs en bussgata med nya avstigningsplatser och en ny laddstation för bussar. I planförslaget möjliggörs för laddning av två bussar samtidigt. Gång- och cykelvägen till Löfbergs fastighet kommer att dras om något när den nya bussgatan med laddstation byggs. Vägen i övrigt kommer att förlängas något västerut och väster om de befintliga parkeringsplatser tillskapas en vändyta med en ny in- och utfart till Löfbergs fastighet. En del av det befintliga dagvattenmagasinet kommer att tas i anspråk för den nya vändplanen och den nya in- och utfarten till Löfbergs fastighet. Som kompensation tillskapas istället en större dagvattendamm i anslutning till den nya laddstationen. Den andra utfarten från Löfbergs fastighet kommer att kunna ligga kvar i befintligt läge. För att kunna ta upp höjdskillnader mot gata föreslås stödmurar mot Löfbergs fastighet och utmed den nya dagvattendammen.

Befintlig busshållplats i anslutning till Välsvikens station ersätts med en ny busshållplats. I övrigt justeras markanvändningen för gatan så att diket utmed Löfbergs fastighet och gång- och cykelvägen på östra sidan av Banvaktarvägen inryms inom användningsområdet. En del av Banvaktarvägen höjdsätts så att den fungerar som ett skyfallsstråk som leder ned skyfall till den nya GC-porten under järnvägen (**skyfallsstråk**) utan att påverka Lagret 1. Planstöd ges också för befintliga stödmurar i anslutning till gång- och cykelporten under järnvägen (**stödmur**).

Användningsområdet för natur (NATUR)

Marken mellan det befintliga dagvattenmagasinet och Värmlandsbanan planläggs som naturmark (**NATUR**). Där finns det idag ett dike (**dike**) som avleder dagvatten och skyfall från det befintliga dagvattenmagasinet och gatan till en naturlig lågpunktområde/dagvattengrop i väster. Dagvattengropen/lågpunktområde fördröjer dagvatten och skyfall från planområdet, innan det leds vidare via

en kommunal trumma under en fjärrvärmevall till sumpområdet i slutet av bäckravinen. Lågpunktsområdet planläggs som natur (**NATUR**). Lågpunktsområdet ska bevaras eller finnas och hålla minst 1800 kubikmeter regnvatten för att skydda omgivande område från översvämning och skador (**dagvatten**).

Huvudmannaskap

Med huvudmannaskap avses den huvudman som ansvarar för iordningställandet samt drift och underhåll för allmän platsmark inom planområdet. Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet vilket innefattar markområden för gata (**GATA**) och naturmarken (**NATUR**).

Kvartersmark

Med kvartersmark avses all mark inom ett planområde som inte ska utgöra allmän plats eller vattenområde. Kvartersmarken inom planområdet omfattar mark för industri, industrispår och lager.

Användningsområde för industri (J) och lager (J₁)

Planförslaget medger en utökning av industrimarken cirka 25 m västerut, vilket innebär att cirka 5000 kvm av befintlig naturmark tas i anspråk. Marken kommer att sprängas och jämnas ut till samma nivå som anslutande industrimark och nyttjas som uppställningsplats av containers. För att möjliggöra en viss flexibilitet i planen tillåts marken användas för industri och upplag. Högsta byggnadshöjd regleras till 15 meter (**h₁**) och största byggnadsarea regleras till 50 % inom kvartersmarken (**e₁**). Schakter och slänter mot omgivande naturmark ska utföras inom kvartersmarken, vilket regleras i plan med en planbestämmelse (**n₁**). För att hindra att djur och människor kommer till skada på grund av höjdskillnader mellan natur- och kvartersmark skall stängsel eller liknande uppföras till en höjd av minst 1,6 meter, där schakt eller slänter mot naturmark uppgår till mer än 1 meter.

Utbyggnaden av mer industrimark innebär en större andel hårdgjord yta inom planområdet och större mängd vatten som behöver hanteras. Samtidigt minskas det befintliga dagvattenmagasinet och dagvattengropen/lågpunkten i väster på grund av utbyggnaden av en ny vändplan, den nya in- och utfarten till Löfbergs samt stickspåret. Som kompensation föreslås en större dagvattendamm med magasineringsvolym om minst 650 kubikmeter anordnas strax öster om den nya tillfarten till Löfbergs. Det befintliga dagvattenmagasinet bör då även fortsättningsvis kunna rymma minst 1920 kubikmeter vatten. Totalt ska minst 2570 kubikmeter vatten fördröjas, för att kunna skydda omgivande mark från skador och översvämning i samband med skyfall (**m₁**). För att minska risken för erosion mot lågpunkten, på grund av snabba flöden vid skyfall, så bör skyfall fördröjas även på den utökade delen av industrimarken innan avledning mot lågpunkten (**m₂**). Till exempel kan man göra ett dike med dämmen längs med det utökade industriområdets västra kant.

Naturmarken som tas i anspråk för industri utgörs av kuperad blandskog som domineras av tallbestånd och har inga konstaterade naturvärden, enligt Skogsstyrelsens inventering 2013. Däremot fungerar naturmarken som ett födosöksområde och ett spridningsstråk för diverse fågelarter och fladdermöss. Lövsskogsmiljöer kring bäcken väster om planområdet bedöms som särskilt viktiga och planförslaget bedöms därmed inte riskera påverka bevarandestatus hos någon av de prioriterade fågelarterna eller hos någon av de fladdermusarterna som återfunnits i Välsviken. Däremot finns det en risk i att belysning i verksamhetsområdet kommer att påverka de mer ljuskänsliga arterna negativt. För att minska ljusspillet in i skogsområdet ska belysningen vara riktad in mot verksamhetsområdet. Lyktstolparnas höjd bör också anpassas så att trädkronorna hålls mörka. Vidare rekommenderas ett svagt ljus utan UV-komponent. Detta regleras i planen med en planbestämmelse (**m₂**).

Inom naturmarken som planeras att tas i anspråk förekommer den invasiva främmande arter kanandensiskt gullris. För att inte riskera att arten sprids bör massorna inom området hanteras med försiktighet. Läs mer under *Genomförande/Upplysningar*.

Användningsområde för industrispår och järnväg

Planförslaget medger utbyggnad av ett stickspår till Löfbergs fastighet (**T, J₁**). Järnvägsanslutningen med växling och matning har redan möjliggjorts i samband med byggnation för ett mötesspår på Värmlandsbanan. När industrispåret byggs ut kommer en del av det befintliga diket som sträcker sig i grönytan norr om Värmlandsbanan att behöva kulverteras under industrispåret (**u₁**). Inom Löfbergs fastighet kommer industrispåret att därefter dela sig i två spår för att möjliggöra vändning av loket. Totalt kommer det att finnas plats för uppställning av två vagnar på cirka 50 meter. Varje vagn kommer att inrymma fyra containers.

Användningsområde för tekniska anläggningar

Inom planområdet finns idag en nätstation och en pumpstation som tillhör Karlstads El- och Stadsnät. Dessa bekräftas i plan med beteckningen (**E**). Högsta totalhöjd regleras till 3,0 meter (**h₂**).

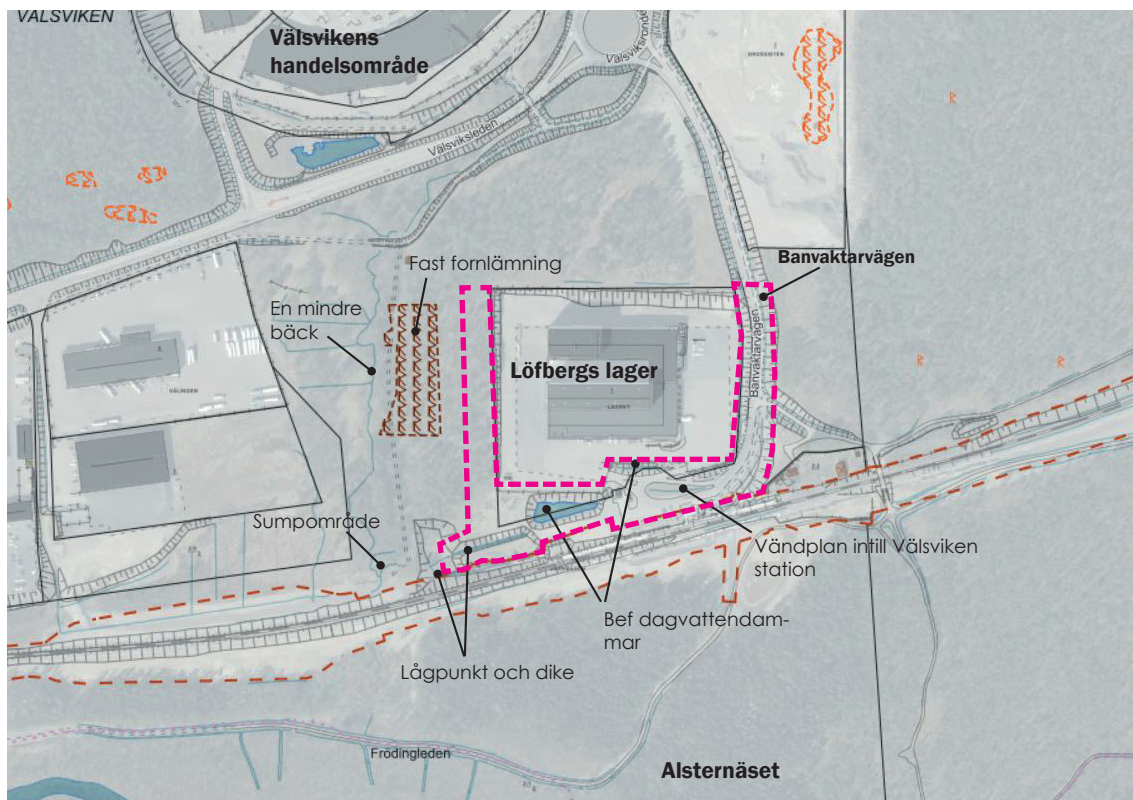
Befintligt

Planområdet ligger vid Välsvikens station och omfattar en del av Banvaktarvägen, vändplanen vid Välsvikens station samt en del av kommunens naturmark väster om Löfbergs fastighet. Marken inom planområdet är idag planlagd för natur, gata, industri, lager och järnväg. Vid vändplanen finns en mindre parkeringsyta för cirka 15 bilar och en busshållplats. Väster om vändplanen finns två mindre tekniska anläggningar, en pumpstation och en transformatorstation. Där finns även ett nyanlagt dagvattenmagasin i form av en torrdamm med strypt utlopp.

I norr gränsar planområdet till Löfbergs lager och i söder till Välsvikens station samt Värmlandsbanan. Värmlandsbanan sträcker sig mellan Laxå och gränspassagen mot Norge vid Charlottenberg och är av riksintresse för kommunikation. Värmlandsbanan har på aktuell sträcka nyligen byggts om för ett mötesspår. I samband med det byggdes en gång- och cykelport under järnvägen och en ny plattform på södra sidan av järnvägen.



Befintligt dagvattenmagasin söder om Löfbergs lager



Planområdet och angränsande områden

I väster gränsar planområdet till kommunens naturmark. Där rinner en mindre bäck i ett slingrande lopp. I anslutning till bäcken finns naturområden med höga naturvärden. Cirka 25 meter väster om planområdet finns en fast fornlämning i form av ett gammalt gårdsläge.

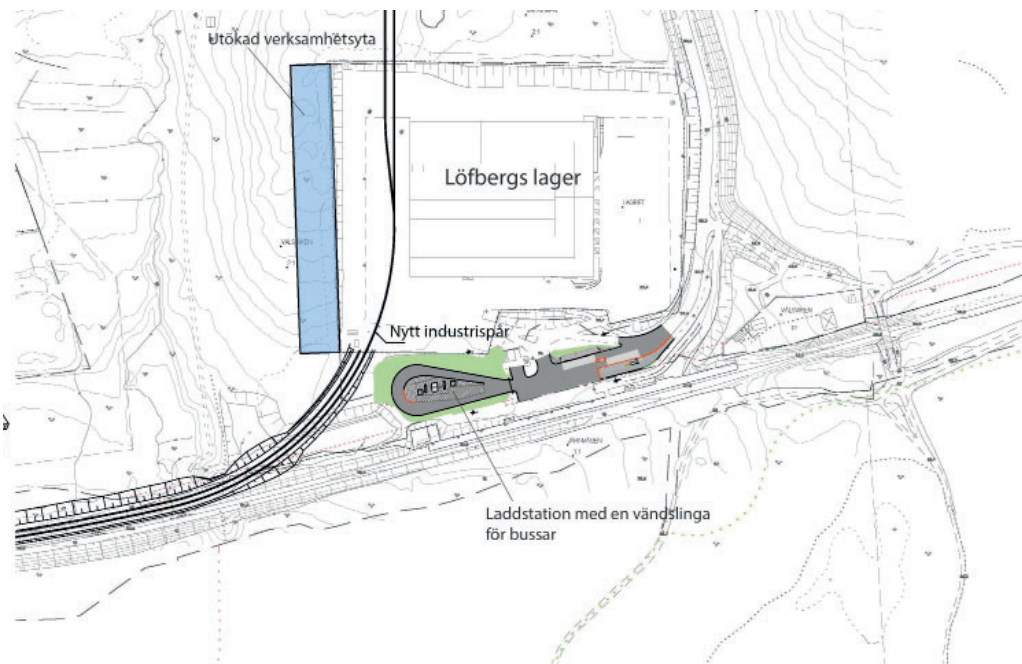
Avvägningar

En detaljplan syftar till att göra avvägningar mellan olika intressen och ta ställning till hur ett område ska användas. Den reglerar vad såväl enskilda som myndigheter får och inte får använda marken och vattnet till inom ett område.

Initialt har laddstationen föreslagits strax väster om vändplanen, där befintligt dagvattenmagasin ligger idag. Förslaget gick ut på att det öppna dagvattenmagasinet skulle fyllas igen och ersättas med ett rörmagasin med en fördröjningsvolym på ca 350 m³. Konsekvensen av att dammen skulle fyllas igen innebär att en fördröjningsvolym som idag kan fyllas upp vid extrema skyfall, skulle försvinna och behöva kompenseras på någon annan plats i närheten till dammläget.

Samtidigt skulle dagvattenflödet från industrimarken öka och den befintliga lågpunkten fyllas upp så pass mycket att vatten vid extrema skyfall skulle spilla över den befintliga fjärrvärmevallen i väster. Om vatten spilla över vallen väster om lågpunkten ökar risken för att vallen kan eroderas bort vid extrema regn och skada förlagda fjärrvärmeledningar.

För att kompensera för förlusten skulle den lokala lågpunkten behöva utökas i storlek med minst ca 1400 m³ våtvolum. För att uppnå denna ökade volym i dagvattengropen behöver uppskattningsvis ca 2000-2500 m³ jord- och bergmaterial schaktas och sprängas bort. Kostnaden för detta har satts i relation till värdet att placera laddstationen direkt över det befintliga dagvattenmagasinet och kommunen har valt att inte gå vidare med det förslaget.



Det ursprungliga förslaget

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dagen planen vinner laga kraft.

Ärendeinformation

Kommun: Karlstads kommun

Detaljplanens namn: Detaljplan för industrimark och laddstation

Diarienummer: SBN 2022:71

Beslutsprotokoll: Uppdrag för detaljplanen av SBN 2022-03-16 § 76

Detaljplanen påbörjades: våren 2022

Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt Plan- och bygglagen (2010:900) och beräknas kunna antas i december 2023 om inget oförutsett sker.

MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

Motiv till reglering

Beteckning	Beskrivning	Motiv
ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN		
GATA	Gata	Gata för allmän trafik utökas så att befintliga diken och gång- och cykelvägen öster om Banvaktarvägen inryms inom området och för att få plats med en bussgata och nya avstigningsplatser samt tillhörande laddstation för bussar.
NATUR	Natur	Grönytan mellan järnvägen och kvartersmarken i norr planläggs som allmän naturmark. Även en mindre grönyta i väster som inte behöver tas i anspråk för järnväg.
E	Tekniska anläggningar	Inom området finns en nätstation och en pumpstation. Dessa bekräftas i plan.
J	Industri	Markområdet planläggs för industri i syfte är att möjliggöra för utveckling av Löfbergs lager och logistikhantering
J₁	Industrispår	Möjliggöra för ett industrispår inom Löfbergs fastighet
J₂	Upplag	Markområdet planläggs för industri i syfte att Löfbergs ska kunna nyttja platsen för upplag av containers
T	Järnväg	Möjliggöra för ett industrispåranslutning till Löfbergs fastighet
EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS		
o-o-o-o	Utfartförbud	Förhindra olämpliga utfarter mot gata.
dike	Dike för avledning av skyfall och dagvatten ska finnas	Planen säkerställer befintligt dike som avleder dagvatten och skyfall från det befintliga dagvattenmagasinet och gatan vidare till en naturlig sänka/ dagvattengrop i väster.

dagvatten	Lågpunktsområde som ska bevaras eller finnas inom området och hålla minst 1800 kubikmeter regnvatten för att skydda omgivande område från översvämning och skador	Säkerställa skyfallshanteringen inom området
skyfallsstråk	Gatan ska utformas och höjdsättas så att vatten från skyfall kan avledas mot gång- och cykelporten under järnvägen	Säkerställa skyfallshanteringen inom området
stödmur	Stödmur vid högre nivåskillnader får anordnas	Ge planstöd för stödmurar som finns och som kommer att uppföras inom området för gata.
EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK		
prickmark	Marken får inte förses med byggnad	Förhindra olämplig placering av byggnad
h_1	Högsta totalhöjd är 15 meter	Reglera lämplig totalhöjd för eventuella byggnader inom aktuellt område
h_2	Högsta totalhöjd är 3 meter	Reglera lämplig totalhöjd för eventuella byggnader inom aktuellt område
n_1	Schakt och slänter mot omgivande naturmark ska utföras inom kvartersmark. Vid schakt och slänter över 1 meter mot omgivande naturmark ska stängsel eller liknande uppföras till en höjd av minst 1,6 meter över marken.	Förhindra att ytterligare naturmark påverkas utanför kvartersmarken. För att hindra att djur och människor kommer till skada på grund av de höjdskillnader planen kan leda till mellan natur- och kvartersmark.
u_1	Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.	Säkerställa plats för en dagvattenledning
m_1	Dagvattendamm eller flera dagvattendammar med total magasineringsvolym om minst 2570 kubikmeter ska finnas/anläggas för att skydda omgivande områden från översvämning och skador i samband med skyfall.	Säkerställa dagvattenhanteringen inom planområdet så att omgivande områden skyddas från översvämning och skador.

m₂	Belysningen ska anpassas för att inte störa fladdermöss. T. ex. genom att vara lågt placerade och riktade mot verksamhetsområde. Belysningen bör förse med svagt ljus, med fördel utan UV-komponent.	Förhindra negativ påverkan på fladdermöss
m₃	Skyfall ska fördröjas innan avledning mot lågpunkten (området för dagvatten i plankartan) för att minska risken för erosion och skador	Säkerställa skyfallshanteringen inom området och minska risken för erosion och skador
e₁	Största byggnadsarea är 50 % av fastighetsarean inom egenskapsområdet	Reglera lämplig en eventuell exploatering inom kvartersmarken
EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL KVARTERSMARK		
	Dagvatten ska renas och omhändertas lokalt innan utsläpp till recipient	Förhindra föroreningsläckaget från det utökade industriområdet
	Staket, stängsel och dylikt får uppföras även på prickad mark.	Ge planstöd för eventuella staket eller dylikt som kan behöva uppföras för att avgränsa kvartersmarken

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

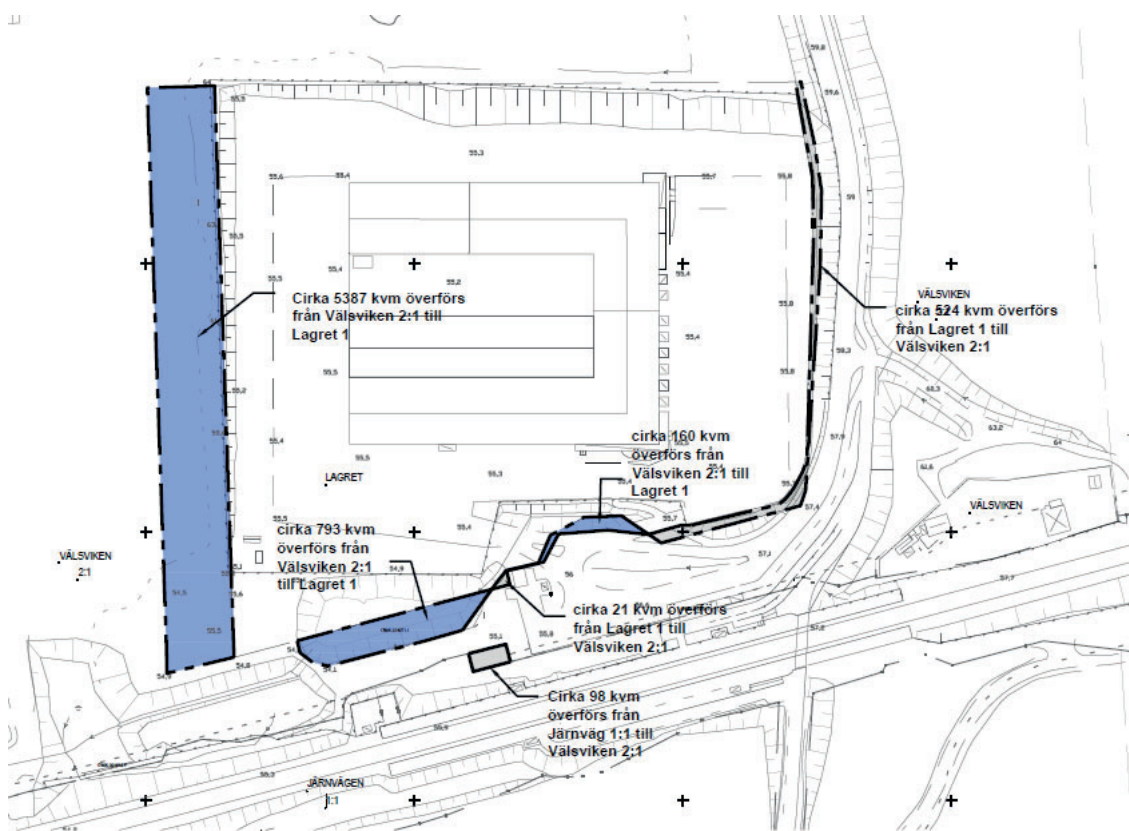
Mark- och utrymmesförvärv

Detaljplanen medför en rättighet och skyldighet för kommunen att lösa in den mark som utgör allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Inlösen av mark kommer att ske genom fastighetsreglering.

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

Detaljplanen medför behov av en fastighetsreglering mellan Välsviken 2:1 och Lagret 1. Fastighetsreglering kommer även att ske mellan Järnvägen 1:1 och Välsviken 2:1 för anpassning till den nya vändplanen. Teknik- och fastighetsförvaltningen avser att ansöka om fastighetsbildning.



Rättigheter

Det finns ett officiälservitut (1780K-2015/71.1) avseende rätt att anlägga, underhålla och förnya anläggning för dagvatten. I samband med att marken för servitutsområdet överförs till Lagret 1 kommer servitutet tas bort. Kommunen ansöker om förrättningen.

Det finns ett officiälservitut i anslutning till järnvägen (1780K-2014/19.1) avseende trädsäkring. En ledningsrätt kan behöva bildas när befintligt dike kulverteras under järnvägen.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Åtgärder som kommunen utför vid plangenomförandet:

- Ombyggnation av gata med en ny vändplan och ny in- och utfart till Löfbergs fastighet
- Uppbyggnad av bussgata med avstigningsplatser för kollektivtrafik med tillhörande laddstation samt justering av gång- och cykelstråket till Löfbergs fastighet
- Uppförande av en ny busshållplats i anslutning till Välsvikens station
- Uppbyggnad av ett industrispår fram till Löfbergs fastighet och kulvertering av diket

Åtgärder som Löfbergs utför vid plangenomförandet:

- Markarbeten och anläggningar, såsom industrispår, inom kvartersmark för Lagret 1
- Åtgärder i fastighetsgräns, exempelvis stängsel mot naturmark i väster.
- Anläggande av en större dagvattendamm i anslutning till laddstationen samt eventuell en utökning av befintligt dagvattenmagasin.

Fjärrvärmeledning, VSD-ledningar och elledningar finns framdragna till planområdet. Samtliga fastigheter inom planområdet är redan anslutna till dessa. Inom planområdet finns även markförlagda teleanläggningar. Genomförandet av detaljplanen kan medföra nya anslutningar eller förändringar av redan befintliga. Sådana åtgärder initieras och bekostas av berörd fastighetsägare och ska ske i samråd med ledningsägaren.

Trafikverket har förlagda opto- och kopparledningar inom spårområdet för järnvägen. Frågan bevakas vid vidare projektering och eventuella rättigheter för dessa kan behöva säkras i ett avtal.

Utbyggnad allmän plats

Detaljplanens genomförande medför en viss ombyggnation av allmän plats för bussgata och gata. Kommunen är ansvarig för anläggande, drift och underhåll av allmän plats.

Utbyggnad vatten och avlopp

Detaljplanens genomförande medför ingen utbyggnad av vatten och avlopp. Kommunen är ansvarig för drift och underhåll av befintliga ledningar. Eventuell flytt eller förändring av befintliga anslutningar bekostas av fastighetsägaren i enlighet med kommunens VA-taxa.

Utbyggnad industrispår

Exploatören är ansvarig för utbyggnad av industrispår inom den egna fastigheten. Kommunen är ansvarig för utbyggnad, drift och underhåll av industrispåret fram till fastigheten.

Dagvatten- och skyfallsmagasin

Ett genomförande av vändplanen, den nya in- och utfarten till Löfbergs samt stickspåret medför att befintligt dagvattenmagasin och dagvattengropen i väster minskar något. Därtill kommer befintligt dike norr om Värmlandsbanan att kulverteras när industrispåret fram till Löfbergs fastighet anläggs. Som kompensation föreslås en större dagvattendamm i anslutning till laddstationen. Den nya fördröjningsdammen skulle kunna utföras antingen som torr eller våt, där en våt damm ger bättre reningsegenskaper. Beroende på vilken lösning som väljs för dagvattenrening så kan den vara anmälningspliktig enligt miljöbalken. Kontakt bör därför tas med Miljöförvaltningen när det blir aktuellt.

Utbyggnad av laddstation, nya avstigningsplatser och busshållplats

Kommunen är ansvarig för utbyggnad, drift och underhåll av laddstationen, nya avstigningsplatser och busshållplatsen vid Välsvikens station.

Markföroreningar

Det finns inga registrerade riskobjekt/förorenade områden inom det aktuella markområdet. Närheten till järnväg innebär att det kan finnas diffusa föroreningar kopplade till järnvägsverksamhet inom området. Påträffas markföroreningar i området ska dessa rapporteras till tillsynsmyndighet, som är miljöförvaltningen.

Masshantering

Utfyllnader för stickspår får ej ske inom naturmarken utan detta ska ske inom kvartersmarken. Exploatören ansvarar för omhändertagande av de eventuella massorna som kan bli över efter plan-sprängningar i området och ansvarar för att omhändertagandet av dessa följer gällande lagstiftning. Provtagning kan behöva ske för att klassificera överskottsmassorna. En mellanlagring av massor kan beroende på omfattningen vara anmälningsskyldigt enligt miljöbalken till miljönämnden eller tillståndspliktigt till länsstyrelsen. En mellanlagring får inte ske längre än ett år innan skaffning och tre år innan återvinning/behandling om det inte betraktas som deponi. Under byggskedet behöver ytor avsättas för att ta hand om det spillvatten och ytavrinning som blir i samband med bygget. Åtgärder för att omhänderta ytavrinningen behöver anpassas specifikt till platsen för att undvika läckage spridning av eventuella föroreningar och partiklar till bäcken. Om det i arbetet med att iordningsställa området för verksamheter ingår att sprängsten ska krossas och användas vid t ex uppfyllning, är det anmälningsskyldigt. En anläggning för sortering eller krossning av berg är miljöfarlig verksamhet som ska anmälas till miljönämnden minst sex veckor innan arbetet påbörjas. Tillfälliga massor, så som sprängsten, ska läggas upp på ett sådant sätt att ytavrinning kan kontrolleras. Vid eventuellt påträffande av svavelkis ska lämpliga åtgärder vidtas för att förhindra förurning.

Ekonomiska frågor **Planeekonomisk bedömning**

Detaljplanens genomförande medför kostnader för kommunen i samband med utbyggnad inom allmän plats. Utbyggnad inom kvartersmark tillhörande Lagret 1 bekostas av exploatören. Utöver detta tillkommer kostnader för parterna för exempelvis lantmäteriförrättning.

Planavgift

Planarbetsavtal är upprättat mellan Stadsbyggnadsförvaltningen och Teknik- och fastighetsförvaltningen. Planavgiften ska inte tas ut i samband med bygglov.

Ersättningsanspråk

Kommunen kan efter genomförandetidens utgång ändra eller upphäva detaljplanen utan att fastighetsägare får någon ersättning för byggrätt som inte kan utnyttjas.

Ersättning mark

Vid genomförande av planen kommer marken att behöva regleras mellan fastigheter, vilket kan förenas med ersättning till den som avstår mark.

Drift allmän plats

Planförslaget innebär ökade kostnader för drift och underhåll inom planområdet.

Drift vatten och avlopp

Planförslaget innebär inga förändringar avseende drift av vatten och avlopp.

Gatukostnader

Kommunen kommer att finansiera utbyggnad inom allmän platsmark.

Organisatoriska frågor

Planavtal

Planavtal är upprättat mellan Stadsbyggnadsförvaltningen och Teknik- och fastighetsförvaltningen.

Markanvisningsavtal

Markanvisningsavtal har tecknats mellan Teknik- och fastighetsförvaltningen och Kaffehuset i Karlstad AB.

Genomförandeavtal

Avtal behöver upprättas inför genomförandet för att reglera marköverföring, åtgärder i dagvattenmagasin och för nya infarter m.m.

Överenskommelse om fastighetsreglering behöver också upprättas mellan Karlstads kommun och Trafikverket för reglering av mark kring vändplanen.

Anslutningsavtal

Anslutningsavtal för reglering av gräns för drift- och underhåll mellan Trafikverkets och kommunens respektive järnvägsanläggningar kan behöva upprättas mellan kommunen och Trafikverket.

Tidsplan

Detaljplanen beräknas bli antagen av stadsbyggnadsnämnden under vinter 2023/2024.

Upplysningar

Om markföroreningar påträffas, till exempel vid schaktning, ska tillsynsmyndigheten (miljöförvaltningen) informeras enligt 10 kap 9 § Miljöbalken. Exploatören ska då utföra/komplettera markföroreningsundersökning och sanering om det behövs.

Inom området som planeras att tas i anspråk förekommer den invasiva arten - kanandensiskt gullris. Växtdelar, inklusive rottdelar, och jordmassor med frön (schaktning/masshantering) ska hanteras på ett sätt som förhindrar spridning, enligt EU-förordningen nr (2014/1143) och enligt kommunens riktlinjer för invasiva främmande arter.

Vid utökning av Löfbergs verksamhetsområde och avverkningen av skog i området ska:

- Avverkning av träd och sprängningar ske utanför koloniperioden för fladdermöss som är under 1 juni - 1 september
- Innan avverkning av hålträd eller av grova/gamla träd måste verksamhetsutövare försäkra sig om att de inte utgör bo- eller viloplatser för fladdermöss.
- Om fladdermöss finns ska kontakt tas med länsstyrelsen för samråd om hur man kan undvika skada på fladdermöss.

Detta regleras i ett exploateringsavtal.

PLANERINGSUNDERLAG

Kommunala

Detaljplan

Inom planområdet gäller detaljplanen för Del av Välsviken 2:1 (Akt nr 1780K-18-P2014/18), som vann laga kraft 2014. Planområdet är idag planlagt för trafik, gata, industri, lager och ett industri-spår.

Grundkarta

Grundkarta har upprättats av stadsbyggnadsförvaltningens lantmäteriavdelning den 2023-09-25.

Översiktsplan

Karlstads kommun har en gällande översiktsplan från 2012. Förslag till ny översiktsplan har varit ute på samråd under sommaren/höst 2021.

Fördjupning av översiktsplanen

Området omfattas av fördjupning av översiktsplan för Välsviken, antagen av kommunfullmäktige 2019-09-26, § 10.

Undersökning om betydande miljöpåverkan enligt 5 kap 11a § PBL

Undersökning om betydande miljöpåverkan har gjorts och samråds med Länsstyrelsen i Värmland, enligt miljöbalkens 6 kap. Kommunen bedömning är att genomförandet av detaljplanen inte riskerar innebära betydande miljöpåverkan. Planen kan dock innebära en viss påverkan på miljön vilket behandlas under rubriken Konsekvenser, i denna planbeskrivning.

Följande aspekter har i undersökningen bedömts vara relevanta att behandla:

- påverkan på fornlämningen
- påverkan på naturmiljö
- påverkan på dagvatten och skyfall
- påverkan på fladdermus och fåglar
- påverkan på riksintresset för kommunikation

Barnkonsekvensanalys

Sedan 2020-01-01 är Barnkonventionen en del av svensk lagstiftning genom Barnrättslagen (SFS 2018:1197). Det innebär att:

- Alla barn har rätt till alla rättigheter och inget barn får diskrimineras på någon grund.
- Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.
- Alla barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling
- Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad.

För denna plan har en barnkonsekvensanalys gjorts i syfte att utveckla den fysiska utformningen utifrån ett barnperspektiv samt att förbättra beslutsunderlaget. Vilka konsekvenser planen bedöms innebära ur ett barnperspektiv redovisas under rubriken *Konsekvenser - Sociala*, längst bak i planbeskrivningen.

Utredningar

Dagvatten- och skyfallstredning

På uppdrag av Karlstads kommun har Dämningsverket tagit fram en dagvatten- och skyfallsutredning för området. Syfte med utredningar var att undersöka vilka konsekvenser det nya planförslaget kommer ha på dagvattenavrinningen och om området är lämpligt att bebygga utifrån ett dagvattenperspektiv. Utredningen skulle också visa på hur konsekvenserna kan hanteras och vilka hanteringsmetoder som är lämpliga för att planområdet ska uppfylla uppskattade behov ur ett dagvattenperspektiv. Utredningen skulle även visa var sekundära rinnvägar kan etableras där ytvatten kan ledas när ledningsnätet går fullt med syftet att minska risken för skador vid stora skyfall (100 -årsregn).

- ”Dagvatten- och skyfallsutredning Löfbergs Lila, del av Välsviken 2:1, 2023-06-22, rev 2023-09-22”, Dämningsverket AB

Skyfallsutredning Välsviken FÖP

Som ett underlag för det fortsatta arbetet med den fördjupade översiktsplanen i Välsviken har Dämningsverket på uppdrag av Karlstads kommun tagit fram en skyfallsmodell av Välsvikens avrinningsområde i beräkningsprogramvaran HEC-RAS 6.0 (b2) och studerat skyfalls- och översvämningssituationen på en högre detaljnivå, än den lågpunktkarteringen som togs fram i samband med FÖP arbetet.

Denna utredningen håller på att revideras för att ta hänsyn bland annat till två nya detaljplanearbeten; en detaljplan för Region Värmlands nya bussdepå och en ny detaljplan för ny verksamhetsmark samt förslag på ny laddstation för kollektivtrafik vid Löfbergs Lila i Välsviken.

- Skyfallsutredning Välsvikens FÖP, Karlstads kommun, Dämningsverket AB, 2021

Naturinventering

En naturinventering har tagits fram för området i samband med detaljplanen för del av Välsviken 2:1.

- Rapport från inventering av naturområden vid Välsviken i Karlstads kommun, Skogsstyrelsen 2013

Inventeringen bedöms vara fortfarande aktuell även för denna detaljplan.

Fågelinventering

En fågelinventering har tagits fram för området i samband med detaljplanen för del av Välsviken 2:1. På uppdrag av Karlstads kommun utförde Greensway AB en ytterligare inventering av häckfågelfaunan i samband med denna detaljplan. Syftet med inventeringen var att bedöma områdets värde för fåglar samt om möjligt ange vilka delar av inventeringsområdet som är mest värdefulla för fågelfaunan.

- Fågelinventering vid Välsviken, Karlstad kommun, Mangsbo 2014.
- Inventering av häckande fåglar i Välsviken i Karlstads kommun, Greensway 2022

Fladdermusinventering

Då det har saknats kunskap om förekomst av fladdermöss inom aktuellt område har Sweco på uppdrag av Karlstads kommun genomfört en fladdermusinventering inom Välsviken, sommaren 2022.

- Fladdermusinventering inom Välsvikenområdet, Karlstads kommun, Sweco 2022

Artutredning för fåglar och fladdermöss

I syfte att ta reda på hur genomförandet av detaljplanen inverkar på potentiella värden för fladdermöss och fåglar har Sweco på uppdrag av Karlstads kommun tagit fram en artskyddsutredning för fåglar och fladdermöss som underlag till detaljplanearbetet.

- *Artskyddsutredning för fåglar och fladdermöss gällande detaljplan för industrimark och laddstation, Välsviken, Karlstad, Sweco 2023*

Riskutredning

En riskbedömning har tagits fram i samband med detaljplanen för Välsviken 2:1 (Löfbergs lager), (Riskbedömning Karlstad Välsviken, Sweco 2014). Riskbedömningen bedöms kunna fungera som underlag även till denna detaljplan.

Kulturmiljöutredning

En kulturmiljöutredning för hela Välsviken gjordes i samband med upprättande av fördjupad översiktsplan för området (Kulturmiljöutredning vid Välsviken, Värmlands museum 2010).

- Det planerade kapacitetsstarka kollektivtrafikstråkets östra slutpunkt bör kopplas med järnvägs-hållplatsen i Välsviken. En regional kollektivtrafikterminal bör anläggas inom Välsviken och kopplas till det högkvalitativa kollektivstråket. Välsviken blir därmed en mycket stark kollektiv-trafiknod i östra Karlstad.
- Välsviksleden används för transporter av farligt gods och utgör tillfart till Karlstads östra indu-striområden, vilket ställer särskilda krav på utformningen av området kring leden. Den centrala delen av Välsviken mellan E18 och Välsviksleden bör i första hand prioriteras för verksamheter av olika slag.

- Planeringen av området bör syfta till att stärka järnvägsstoppet i Välsviken genom att lokalisera bostäder och andra målpunkter så nära som möjligt.
- Planeringen bör även ta hänsyn till behovet av dubbelspår och eventuellt läge för ny växlingsbangård inom planområdet.

I förslag till Översiktsplan 2050, som var föremål för samråd under sommaren 2021, pekas området utmed Banvaktarvägen som lämpligt för verksamhetsmark. För att stärka centrumnoden Välsviken bör området på lång sikt kompletteras med andra funktioner och former av bebyggelse som verksamheter och ett visst inslag av bostäder. En ny överlämningsbangård och tågbildningsplats i närområdet kring Välsviken är av högsta prioritet för att fortsatt kunna ha en funktionell järnvägs-koppling till hamnen samt möjliggöra fortsatt stadsutveckling kring Karlstad C. Karlstadsstråket fullföljs med den sista etappen i stråkets första linjedragning mellan Stora torget och Bergvik, samt den andra linjedragningen från Bergvik till Campus via Karlstad C och Välsviken.

Detalplanen bedöms vara förenlig med kommunens översiktsplan från 2012 och med samrådshandlingen till en ny översiktsplan.

Fördjupning av översiktsplanen för Välsviken

En fördjupning av översiktsplanen, FÖP Välsviken, antogs av kommunfullmäktige 2019-09-26, § 10. I fördjupningen av översiktsplanen föreslås aktuellt område vid Välsvikens station utvecklas ytterligare för det planerade Karlstadsstråket och ett stort område längs järnvägen reserveras för en framtida bangård. Detalplanen bedöms vara förenlig med den fördjupade översiktsplanen.

Riksintressen

Trafikkommunikation

Planområdet ligger i anslutning till Värmlandsbanan som är av riksintresse för kommunikationer enligt MB 3 kap 8§. För att öka kapaciteten och underlätta trafikeringsenheten har Trafikverket byggt ett cirka 1600 meter långt mötesspår söder om spåret och möjliggjort för järnvägsanslutningar till industrierna i Välsviken. Vid Välsvikens station anlades då ytterligare en plattform även på södra sidan av järnvägen och en ny planskild gång- och cykelpassage under järnvägen.

Rörligt friluftsliv

Inom planområdet gäller riksintresse för rörligt friluftsliv (Vänern med öar och stränder). Planområdet ligger inom det område som på grund av sina natur- och kulturvärden är utpekade som riksintresse för friluftsliv och turism (MB 4 kap 1 och 2 §§) vilket omfattar hela Karlstads kommun söder om E18. Bestämmelserna om riksintresse enligt 4 kap MB utgör inget hinder för utveckling av befintliga tätorter.

Totalförsvar

Försvarsmaktens lågflygningsområden berör hela Karlstads kommuns yta. Området sträcker sig från Vänern över Värmland till Älvdalen. Det största hotet mot riksintresset är höga objekt oavsett om det är master, hus, anläggningar, kraftledningar eller vindkraftverk. Inga höga objekt planeras inom aktuellt planområde.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Detaljplanen berör inte skogsbruk, större oexploaterade områden eller ekologiskt särskilt känsliga områden.

Miljökvalitetsnormer

Buller

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller omfattar buller från vägar, järnvägar och industriell verksamhet. Järnvägen utgör den största bullerkällan i området. Planförslaget bedöms inte bidra till att miljökvalitetsnormer för buller överskrids.

Vatten

Recipienten för dagvatten från området är Vänern Hammarösjön. Enligt den senaste klassningen är vattenförekomstens ekologiska status otillfredställande detta då fisksamhällena i Vänern som helhet bedöms vara väsentligt annorlunda än vad de var under orörda förhållanden, på grund av många olika typer av mänsklig påverkan. Makrofytter, närområdet runt sjön samt hydrologisk regim är bedömda till måttlig status, medan syrgasförhållanden är bedömda till otillfredsställande status.

Den kemiska statusen för vattenförekomsten är klassad som ”uppnår ej god” då mätningar i fisk visar att halterna kvicksilver och PBDE överskrider gränsvärdena. Gränsvärdena för PBDE såväl som för kvicksilver överskrider i alla Sveriges undersökta ytvattenförekomster; sjöar, vattendrag och kustvatten.

Dämningsverket har på uppdrag av Karlstads kommun tagit fram en dagvattenutredning för området ”*Dagvattenutredning Löfbergs Lila, del av Vällsviken 2:1, 2023-06-22*”. I utredningen utfördes föroreningsberäkningar för tillkommande hårdgjorda ytor. I beräkningen antogs 90 % av dagvatten från nya hårdgjorda ytor renas medan 10 % av dagvattnet bräddas direkt till ledningsnätet. Enligt utredningen bedöms planförslaget inte påverka MKN eller påverka möjligheten att uppnå en bättre status MKN i framtiden eftersom de totala mängderna [kg/år] av beräknade föroreningar och näringsämnen är inom samma storleksordning som innan exploatering. Detsamma gäller för beräknade halter.

Mellankommunala intressen

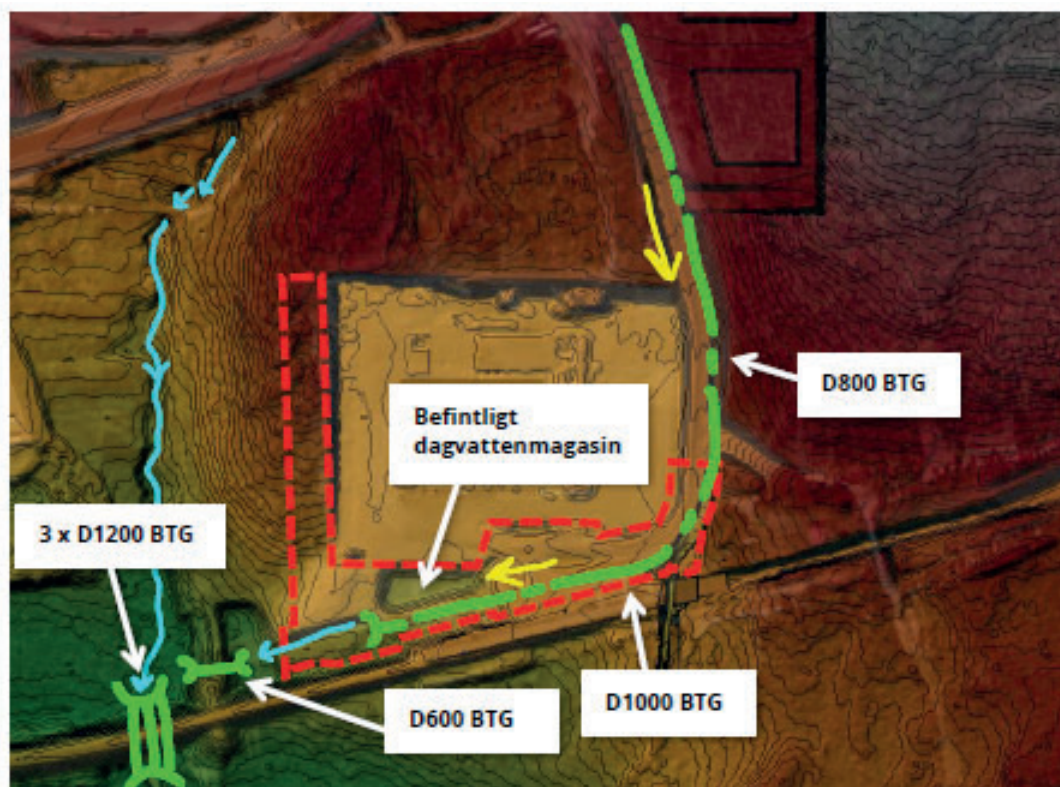
Värmlandsbanan går mellan Laxå i Örebro län till Charlottenberg vid riksgränsen och utgör en viktig länk för godstransporter och persontrafik i öst-västlig riktning.

Miljö Strandskydd

Strandskyddet är ett generellt skydd som gäller i hela landet och vid alla kuster, sjöar och vattendrag. Syftet med strandskyddet är att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänhetens tillgång till strandområden och samtidigt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. De sydöstra delarna av planområdet (Alsternäset) har ett utökat strandskydd på 300 meter. De västra delarna av planområdet som gränsar till Kroppkärrssjön, Vällsvikstjärnet samt Alstersälven i öster omfattas av 100 meters strandskydd. Även för Kroppkärrsbäcken gäller strandskydd på 100 meter. Planområdet ligger utanför områden med strandskydd.

Dagvatten

Allt dagvatten inom det lokala avrinningsområdet avleds via diken och ledningar till en lokal lågpunkt i väster. Lågpunkten är invallad och utgör en uppsamlingspunkt både för dagvatten och skyfallsvatten.



Avrinningen inom planområdet

I planområdets sydöstra del finns en kommunal stamledning med dimension 1000 mm som avleder dagvatten från avrinningsområdet via ett dike till den lokala lågpunkten sydväst om planområdet. Utöver stamledningen finns även flera befintliga ledningar som avvattnar Löfbergs fastighet, lokala vägdiken samt ett befintligt dagvattenmagasin som fördröjer dagvatten från Löfbergs lagerområde innan det avleds till den lokala lågpunkten.

Lågpunkten sydväst om planområdet avvattnas därefter av en 600 mm-ledning som löper västerut genom en vall och slutligen ut till en bäck. Bäckens vatten avleds därefter via 3 st 1200 mm trummor under banvallen innan dagvatten mynnar ut i Välsvikstjärnet och därefter Hammarösjön/Väneren.

Kommuns riktlinje är att ”vid ny- och större ombyggnation ska dagvatten från hårdgjorda ytor ledas till lokal dagvattenanläggning med fördröjningskapacitet motsvarande minst 10 mm nederbörd per kvadratmeter hårdgjord yta”. Enligt framtagen dagvattenutredning för området beräknas planförslaget innebära att dagvattenflödena i området ökar från ca 165 till ca 300 l/s vid 10-årsregn. På grund av begränsad kapacitet i utloppsledningen vid lågpunkten rekommenderas i dagvattenutredningen att ansätta en återkomsttid på fördröjningsnivån på industrimarken till 30 år, i stället för 10 mm nederbörd. Detta motsvarar erforderlig fördröjning på cirka 160 kubikmeter för den utökade industrimarken. Totalt fördröjningsbehov vid 30-årsregn för hela planområdet uppskattas uppgå till ca 240 kubikmeter. Fördröjningsvolym vid 100-årsregn inkl. ett förregn med återkomsttid 2 år uppgår enligt utredningen till ca 450 m kubikmeter för den utökade verksamhetsytan.

Hälsa och säkerhet

Risk för olyckor

Söder om planområdet ligger Värmlandsbanan som utgör en transportled för farligt gods. Enligt rekommendationer i översiktsplanen bör ny bebyggelse inte tillåtas inom 30 meter från en farligt gods led och markanvändningen bör vara starkt begränsat upp till 70 meter från leden. I samband med detaljplanen för del av Välsviken 2:1 har en riskbedömning tagits fram. Riskbedömningen bedöms kunna appliceras till viss del även för denna detaljplan, då utökningen av industrimarken sker västerut och markanvändningen närmast järnvägen förblir i princip densamma som i underliggande detaljplan.

Enligt riskbedömningen fanns det inga särskilda överhängande risker som behövde åtgärdas, däremot fanns det förslag på säkerhetshöjande åtgärder för det nya industriområdet bl a avseende ventilationsintag, utrymningsvägar och möjligheten till en ytterligare insatsväg för brand och livräddning m m. Konsekvenser vid en eventuell olycka bedömdes röra i första hand brand. Risken för antändning av de planerade byggnaderna i södra delen mot järnvägen behövde inte hanteras, enligt riskbedömningen då dessa låg utanför riskzonen även vid en stor pölbrand. Riskzonen för brandspridning vid stor pölbrand till byggnad konstaterades föreligga cirka 41 meter från olyckplatsen, enligt riskbedömningen.

Idag finns det bara en insatsväg till området. Räddningstjänsten bedömer att aktuellt planförslag utlöser inte krav på en ytterligare insatsväg. En ytterligare insatsväg kan dock utgöra en förutsättning för att Löfbergs ska få tillstånd att flytta hela sin verksamhet till Välsviken på sikt. Detta beror på den stora gasolmängden som kommer då att behöva hanteras/finnas inom området. Om en gasololycka inträffar i samband med den förhärskade vindriktning kan östra delar av Välsviksleden och E18 behöva då stängas ner och troligtvis kommer området att bli otillgängligt för Räddningstjänsten via Banvaktarvägen.

I detaljplanen från 2014 har servicevägen som planerades utmed industrispåret föreslagits som en ytterligare insatsväg. För att inte riskera att påverka sumpområdet och därmed utlösa artskyddet har det (i samband med byggnationen av mötesspår i Välsviken) endast förberetts för ett industrispår. Lösningen med en serviceväg är fortfarande fysiskt möjlig att genomföra men kan komma att kräva dispens från artskyddsförordningen. Andra lösningar har därför samrått med Räddningstjänsten i samband med denna detaljplan. Bl a via den planerade gång- och cykelvägen från Alster eller via en ny väg från området öster om Bauhaus, när planerna för bostäder genomförs enligt FÖP Välsviken. Att ta sig via den planerade gång- och cykelvägen från Alster bedömdes av Räddningstjänsten inte som optimalt på grund av att det kan ta för lång tid.

När hela verksamheten flyttas till Välsviken, kommer markområdet norr om Löfbergs befintliga fastighet fram till gång- och cykelvägen vid Välsviksleden att behöva exploateras. En annan möjlig lösning som har diskuterats med Räddningstjänsten efter samrådet är att nyttja den befintliga gång- och cykelvägen i norr som sträcker sig öster om Välsviksleden för att komma åt fastigheten. Den lösningen får dock studeras närmare i samband med att markområdet norr om Löfbergs befintliga fastighet exploateras.

Risk för översvämning

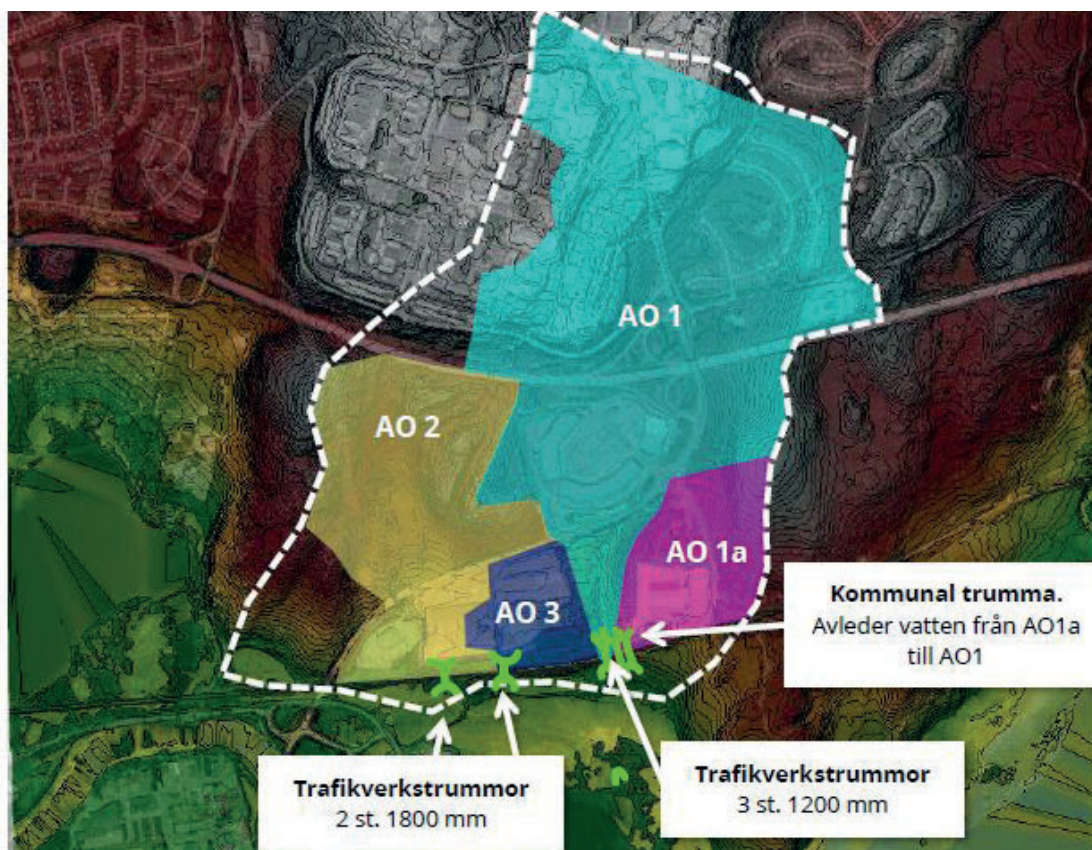
Marknivåerna inom planområdet varierar. Marknivåerna är som lägst vid järnvägen och ligger på en plushöjd mellan + 52 och 55,8 meter över havet (RH 2000). Marknivåerna stiger kraftigt mot norr och hamnar på en högsta plushöjd på +64 meter över havet (RH 2000). Området är inte utsatt för översvämningsrisk vid högsta beräknade vattennivåer i Vänern/Klarälven.

Skyfall

Järnvägsbanken fungerar som en barriär för vattenflöden och norr om järnvägen finns idag instängda områden som riskerar att översvämmas vid skyfall. Dessa områden har identifierats i dagvattenutredningen som togs fram av WSP 2017 i samband med arbetet med fördjupningen av översiktsplanen i Välsviken.

Som ett underlag för det fortsatta arbetet med den fördjupade översiktsplanen i Välsviken har Dämningsverket på uppdrag av Karlstads kommun tagit fram en skyfallsmodell av Välsvikens avrinningsområde i beräkningsprogramvaran HEC-RAS 6.0 (b2) och studerat skyfalls- och översvämningssituationen på en högre detaljnivå, än den lågpunktkarteringen som togs fram i samband med FÖP arbetet. (Skyfallsutredning Välsvikens FÖP, Karlstads kommun, Dämningsverket AB, 2021)

Utredningen visade att dagvatten vid skyfall från områdena AO1 och AO1a (där aktuellt område ingår se bilden nedan) avleds huvudsakligen till bäckravinen väster om planområdet och vidare till trafikverkets tre trummor som finns i slutet av bäckravinen. Dagvatten från området AO1 koncentreras först i diken som löper genom Universitetsmotet, vidare till en 1000- och 1400 mm-kulvert som därefter släpper ut vattnet till bäckravinen. Dagvatten från området AO1a (där aktuellt område ingår) avleds först till lokal lågpunkten och därefter via en kommunal trumma under fjärrvärmeval-len till bäckravinen. Från bäckravinen leds dagvatten sedan vidare via trafikverkets tre trummor (3 st 1200 mm) under järnvägen mot Vänern. I utredningen konstateras att vid stora flöden så kan vattnet från området AO1 även brädda vidare till trumman som avvattnar området AO3.



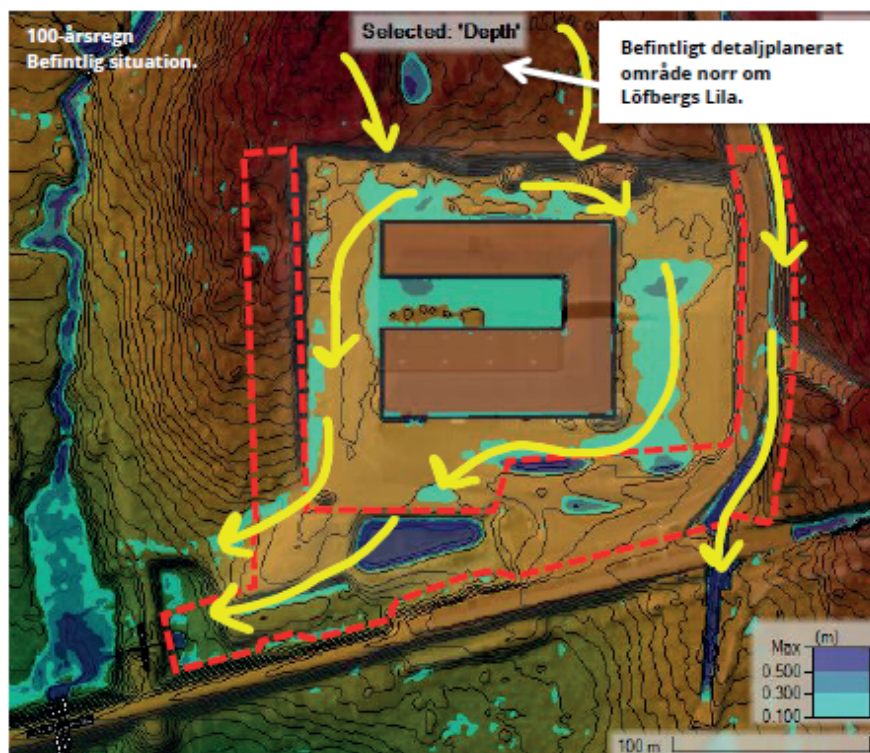
Olika avrinningsområden i Välsviken

För att belastningen på den kommunala trumman längst ned i delavrinningsområde AO1/AO1a inte ska bli orimlig efter exploatering enligt FÖP har två förslag på skyfallsstråk initererats fram i utredningsarbetet. Ett stråk norr om Välsviksleden och ett annat stråk i Banvaktarvägen som leder

ned flöden från extrem nederbörd genom den nya GC-porten under järnvägen. Stråkerna säkerställer att Välsviken får en god avrinning vid extrema skyfall och att ökningen av flödena till de befintliga Trafikverkstrummorna hålls så liten som möjligt.

Aktuell utredning håller på att uppdateras för att ta hänsyn till ombyggnationer och två nya detalplaner inom Välsvikens avrinningsområde. Skyfallsfrågorna för aktuellt område redovisas även i dagvatten- och skyfallsutredningensom har tagits fram för denna detaljplan (*Dagvatten- och skyfallsutredning Ljöfbergs Lila, del av Välsviken 2:1, 2023-06-22, rev 2023-09-22*”, Dämningsverket AB).

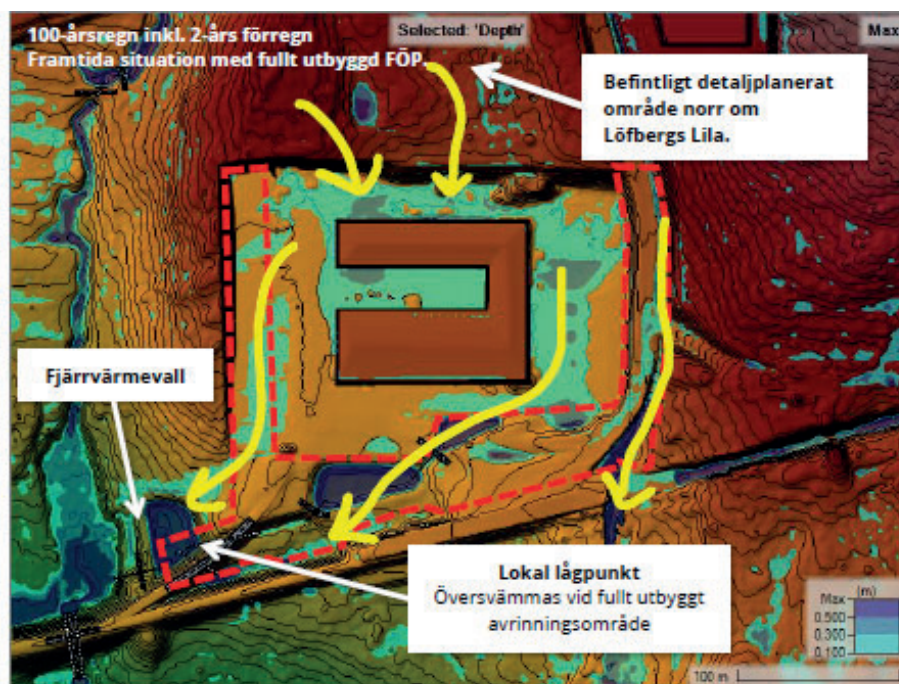
Den befintliga dagvattendammen söder om Ljöfbergs fyller i dagsläget inte bara en fördröjnings- och reningsfunktion för dagvatten, men också för fördröjning av skyfallsvatten. I skyfalls- och dagvattenutredningen för denna detaljplan visar beräkningarna att den befintliga dammen blir vattenfylld vid 100-årsregn innan vattnet bräddas vidare mot den lokala lågpunkten väster om planområdet. Således finns det små marginaler att spela med i lågpunkten sydväst om exploateringsområdet eftersom den nästan blir helt vattenfylld. För befintlig situation finns inte några problemområden. Skyfallsproblematik uppstår emellertid när hela avrinningsområdet (AO 1a) blir utbyggt enligt den fördjupade översiktsplanen för Välsviken (FÖP). Detta innebär att varje ny delexploatering inom avrinningsområdet rekommenderas att hantera sitt eget skyfallsvatten i så stor mån som möjligt. Utan fördröjningsåtgärder blir lågpunkten fylld och spiller över fjärrvärmevallen. Om lågpunkten fylls upp helt och därefter börjar brädda vatten över sin västra slänt finns det risk att slänten kan börjar erodera bort och kollapsa, vilket kan ge skador på fjärrvärmeinfrastrukturen samt riskerar att skapa erosionsskador nedströms.



Befintlig situation (100-årsregn inkl. klimatfaktor). Gula pilar visar rinnvägar.

I utredningen föreslås att det befintliga dagvattenmagasinet med en fördröjningsvolym på cirka 1920 kubikmeter behålls och att den befintliga mindre diket/dammen i norr utökas med en fördröjningsvolym på cirka 450 kubikmeter för att ta höjd för tillkommande skyfall på grund av nya hårdgjorda ytor (d v s till en total volym på 650 kubikmeter). Då kommer inte den befintliga lågpunkten att behöver modifieras för att kunna ta emot de ökade skyfallsvolymer som kommer från avrinningsområdet efter att Ljöfbergs Lilas utökade verksamhetsyta har byggts.

När ytan norr om det aktuella planområdet inom befintligt detaljplanerat område exploateras behöver det emellertid fördröjas ca 1000 m³ skyfallsvatten inom den ytan. Om inte detta görs kommer volymen i lågpunkten, inom det aktuella planområdet, att behöva utökas. I dagvattenutredningen rekommenderas att lågpunkten tas med inom det aktuella planområdet och ges generöst med plats för att ta höjd för eventuella framtida ökade fördröjningsbehov inom avrinningsområdet, som inte beror på den aktuella detaljplanen.



Framtida situation med fullt utbyggd FÖP (100 årsregn inkl 2 års förregn).

Föreslagna lösningar i dagvatten- och skyfallsutredningen är endast översiktliga exempel på hur en framtida hantering av dagvattnet kan utföras. Vid senare projekteringsskede, när det finns mer detaljerade underlag, bör frågan således studeras mer detaljerat och samtliga volymer och flöden räknas om.

Elsäkerhet

Planområdet ligger i närheten till en elektrifierad järnväg, vilket ställer krav på avstånd till bl a byggnad, parkeringsplatser och områden med explosionsrisk/brännbart material. Enligt elföreskrifterna bör ett betryggande horisontellt avstånd om 30 meter beaktas mellan kontaktledningen och områden med explosionsrisk/brännbart material (i detta fall laddstationen). Aktuell avstånd erhålls mellan laddstationen och kontaktledningen.

Geotekniska förhållanden

Vid området för utbyggnad av industrispår på delen inom plangränsen består undergrunden av fastmark, dvs sand ovan fast morän eller liknande med jorddjup mellan ca 0,5-2,5 meter. Inom området bedöms endast obetydliga sättningar uppstå. Stabiliteten bedöms vara god både för nytt spår och befintligt spår.

Sydväst om (utanför) plangränsen är det sedan tidigare förberett med bank för blivande industrispår parallellt med Värmlandsbanan. Den delen av spåret har hanterats i tidigare plan i samverkan med Trafikverket och därmed har stabiliteten för spåret genomgått granskning. Den förberedda järn-

vägsbanken slutar väster om en bankett för fjärrvärme vid ravinen. Fjärrvärmeledningen planeras att läggas om i samband med att industrispåret ska byggas. Då bör man samtidigt göra åtgärder för att undvika eventuella sättningar på ledningen.

Botten på befintligt dagvattenmagasin ligger kring nivå +52,1-52,5. Omgivande vallar ligger på nivå mellan +53,4-54,2. Dagvattenmagasinet ligger också inom fastmarksgränsen så om det eventuellt behöver utökas närmre industrispåret för att höja kapaciteten bedöms det kunna ske utan att stabilitetsproblem uppstår.

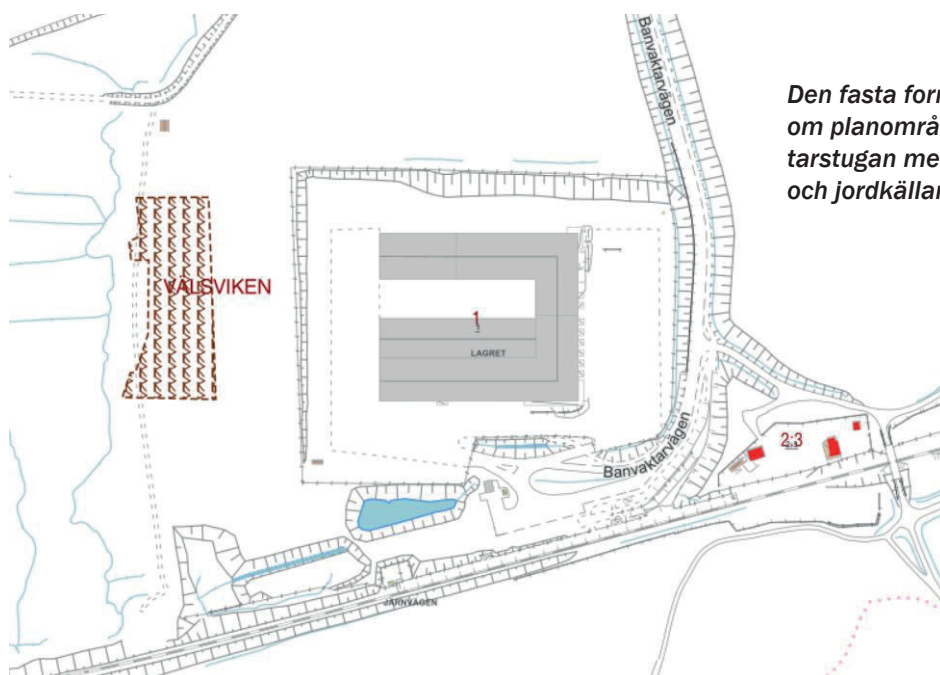
Därmed bedöms inga problem med sättningar eller stabilitet uppstå inom planområdet.

Kulturmiljö

I samband med arbetet med den fördjupade översiktsplanen i Vålsviken, genomfördes en kulturmiljöutredning för området. Inom utredningsområdet för kulturmiljöutredningen påträffades ett flertal kulturmiljöer och en fast fornlämning i form av en bygårdstomt. Merparten av de påträffade arkeologiska objekten härrör från 1700-talet och på olika sätt representerar och förmedlar utredningsområdets historiska utveckling. Den fasta fornlämningen som påträffades inom utredningsområdet ligger cirka 25 meter väster om planområdet och består av en husgrund efter boningshus samt syllstenar, spismursröse, skarvsten och tegel synliga i ytan. Fornlämningen är idag gräsbetäckt och själva by/gårdstomten är svårsläslbar i terrängen.

De fasta fornlämningarna är skyddade enligt kulturminneslagen och ingrepp i fast fornlämning med tillhörande fornlämningsområde kräver tillstånd enligt 2 kap 12 § enligt kulturminneslagen. I samråd med Länsstyrelsen bedömdes utvidgningen av industrimarken på 25 meter inte påverka den fasta fornlämningen negativt.

Något öster om planområdet i anslutningen till järnvägen ligger f d banvaktarstugan med tillhörande uthus och jordkällare. Banvaktarstugans värde ligger i dess roll som typhus som vittnar om järnvägens framväxt. Tillhörande uthus och jordkällare förstärker värdet då de bidrar till en enhetlig miljö som visar på levnadsvilloren för banvaktare. Placeringen vid järnvägen gör att det går att utläsa miljöns tidigare syfte. F d banvaktarstugan, uthuset samt jordkällaren pekas ut som särskilt värdefulla i Karlstads kulturmiljöprogrammet.



Den fasta fornlämningen väster om planområdet och f d banvaktarstugan med tillhörande uthus och jordkällare i öster. Kart Vy

Fysisk miljö

Naturmiljö

Väster om Löfbergs fastighet finns idag ett större naturområde på cirka 6,6 hektar som består av barr- och blandskog med varierad struktur. Naturmarken som tas i anspråk inom planområdet utgörs av en blockrik, medelålders skog som domineras av tallbestånd och hyser idag inga höga naturvärden.



Bäcken väster om planområdet



Områden med höga naturvärden i anslutning till bäcken, Skogsstyrelsen 2013



Naturmarken i de östra delarna av naturområdet



En mindre serviceväg parallellt med bäcken

Däremot finns det höga naturvärden, enligt Skogsstyrelsen inventering 2013, i anslutningen till bäcken som rinner genom naturområdet, väster om planområdet. Naturvärdena i anslutning till bäcken är främst knutna till en vacker bäckmiljö samt flera kulturmarker och kännetecknas av lövträdsrika bestånd. Skogen i norra delen utmed bäcken domineras av gran med inslag av klibbal, asp och hassel. Många av granarna är grova, flera träd med en diameter grövre än 50 cm. I området finns det också rikligt med död ved. Södra delen utgörs av ett klibbalkärr där bäcken förgrenar sig och svämmar över regelbundet. Som en följd av översvämning finns partier med klibbtickeangripna torrträd och lågor av gran.

Enligt skogstyrelsen inventering 2013 bedömdes områdets lövskogsmiljöer utgöra lämpliga häckningshabitat för mindre hackspett, under förutsättning att ytterligare minst tio hektar äldre lövskog finns i närområdet och ha betydelse för rörliga arter med krav på större arealer äldre lövskog med inslag av död ved.

Med anledning utav det har Mangbos på uppdrag av Karlstads kommun genomfört en fågelinventering under perioden 31 maj – 23 juni 2014. Totalt observerades då 26 arter av fåglar. Större hackspett var den enda observerade hackspettsarten. Mindre hackspett observerades inte under inventeringen 2014, men området bedömdes ingå i en större trakt där arten är bofast. Rester efter bohål och andra hackmärken efter hackspettar återfanns sparsamt i samtliga delområden. Områdets skogliga naturvärden bedömdes enligt inventeringen ligga främst i den höga lövträdsandelen.

Fåglar

På uppdrag av Karlstads kommun utförde Greensway en ny inventering av häckfågelfaunan inom naturområdet väster om Löfbergs fastighet. Syftet var att bedöma områdets värde för fåglar, samt om möjligt ange vilka delar av inventeringsområdet som är mest värdefulla för fågelfaunan. Inventeringen visade att det var förhållandevis hög individtäthet och artrikedom i inventeringsområdet. Totalt identifierades 38 revir av 19 fågelarter inom det inventerade området i Välsviken. Av de 38 revir identifierades 12 revir tillhöra åtta arter med hög naturvårdsstatus. Ingen av åtta fågelarterna med hög naturvårdsstatus är upptagen i bilaga 1 i EU:s fågeldirektiv, men två arter, gulsparr och rödvingetrast är upptagna i den svenska rödlistan. De övriga sex arterna med hög naturvårdsstatus uppvisar kort- eller långvariga populationsminskningar.

De vanligaste arterna inom inventeringsområdet var bofink, koltrast, lövsångare och talgoxe, med vardera fyra revir. Två av fågelarter, gulsparr och sädesärta, är inga egentliga skogsarter utan föredrar öppna miljöer. Deras respektive revir låg följdriktigt inte i skogen utan i inventeringsområdets sydöstra hörn, där en angränsande industritomt går in i inventeringsområdet.

Specialiserade fågelarter som kräver större områden med lövrik blandskog eller ren lövskog samt rikliga mängder död ved, till exempel mindre hackspett, entita och stjärtmes, saknades i Välsviken. Även barrskogsarter med specifika krav på sin levnadsmiljö, främst avseende mängden död ved, till exempel talltita och tofsmes, saknades i Välsviken. Eftersom området innehöll rikliga mängder död ved och lämplig barr- och blandskog kan det inte uteslutas att dessa arter saknades på grund av för liten area lämpligt födosökshabitat i närområdet.

Fågelsamhället inom inventeringsområdet domineras av generalistarter (till exempel blåmes, bofink, gärdsmyg, lövsångare och talgoxe) och som har lättare att anpassa sig till en mer urban omgivning. Dessa arter har också ofta mindre revir och bättre spridningsförmåga än de mer specialiserade arterna.

Greensway bedömer att området vid Välsviken har relativt höga biotopvärden som många fågelarter ofta utnyttjar som häcknings- och födosökmiljöer. Arter som har högre och mer specialiserade krav på sin häcknings- och födosökmiljö, inklusive den totala arean av dessa miljöer, saknas i området. Det gör att området i sin nuvarande urbana kontext har ett relativt sett lägre värde för många fågelarter. Förekomsten av två rödlistade fågelarter och ytterligare sex arter som uppvisar kort- eller långvariga populationsminskningar visar dock att området inte är trivialt. Det går inte att peka ut någon del av inventeringsområdet som mer värdefull för fågelfaunan, eftersom det är troligt att i stort sett hela området används som häcknings- och födosökmiljö av de flesta förekommande arter.

Fladdermöss

Då det saknas kunskap om förekomst av fladdermöss inom Välsviken har Sweco på uppdrag av Karlstads kommun genomfört en fladdermusinventering för området. Syftet med inventeringen var att ta fram ett kunskapsunderlag till pågående planarbeten inom Välsviken. Inventeringsområdet omfattade förutom naturområdet väster om Löfbergs fastighet (**område 3**), även ett mindre naturområde söder om järnvägen (**område 4**), naturområdet mellan handelsområdet och kraftledningen (**område 2 i bilden nedan**), där det planeras för en bussdepå samt naturområdet vid Kroppkärrssjön (**område 1 i bilden nedan**).



Inventeringsområden för fladdermöss

För att identifiera värdefulla objekt som kan nyttjas av fladdermöss för yngelkolonier eller viloplatser och för att kartlägga hur många och vilka arter som finns inom området genomfördes en boplatzinventering, manuell inventering med detektor och inventering via utsättning av autoboxar. Inventeringen med detektor och autoboxar gjordes enligt metodiken som beskrivs i Naturvårdsverkets handledning för artkartering av fladdermöss. Inventering med autoboxar har utförts under två tidperioder som var anpassade till att registrera fladdermöss först under slutet av yngelperioden och sedan under migration och parningsperiod. Under varje period har åtta boxar placerats inom inventeringsområdet (se bilden nedan). Boxarnas placering har främst valts utifrån områden som antas vara rika på insekter (vid vatten och mer fuktiga miljöer), detta då samtliga svenska fladdermöss lever uteslutande av insekter. Men också vid bland annat kantzoner och ledstråk för att få en indikation på hur fladdermössen rör sig i och mellan olika delområden. Detta då fladdermöss använder ofta kantzoner när de förflyttar sig och flera arter använder även kantzoner vid fördosök.

Inom inventeringsområdet påträffades sammantaget 46 hålträd och döda stammar samt 11 områden med block och stenskravel, se Figur 10 samt sex fladdermusarter. Av de påträffade arterna är nordfladdermus och brunlångöra rödlistade som NT (Nära hotad). Vattenfladdermus, större brun-



Påträffade hålträd samt autoboxar inom inventeringsområdet

fladdermus, dvärgpipistrell och mustasch/tajgafladdermus är klassade som LC (livskraftiga). Det gjordes även ett större antal inspelningar av *Myotis* arter som ej kunnat artbestämmas. Nordfladdermus, dvärgpipistrell och vattenfladdermus uppvisade hög aktivitet och den vanligast förekommande arten var dvärgpipistrell som påträffades vid samtliga boxar. Inom de fyra områdena där autoboxarna var utplacerade uppvisade områdena 1, 3 och 4 mest aktivitet. Inom områdena 1 och 3 återfanns också flest samlingar med hålträd. För fladdermöss är samlingar av hålträd viktiga då många arter flyttar mellan olika träd under koloniperioden och nyttjar i vissa fall olika träd för kolonibildning eller för dagsvila. Dessa områden bedömdes därför ha goda förutsättningar för fladdermöss. Område 4 hade endast ett fåtal hålträd och bedömdes därför ha måttliga förutsättningar för fladdermöss. Här registrerades dock hög fladdermusaktivitet, vilket konstaterades sannolikt bero på höga värden i omgivande områden. Område 2 hade färre samlingar av hålträd och många av dessa var klana. Område 2 konstaterades därför ha sannolikt mindre värde för fladdermöss som koloniområde men utgöra ett viktigt stråk för att födosök och som spridningskorridor mellan Område 2 och området väster om kraftledningsgatan Område 1. Några kolonier påträffas inte. Sett till antalet inspelningar inom de olika områdena under de två tidsperioderna och förekomsten av lämpliga hålträd för kolonier samt potentiella viloplatser bedömdes fladdermössen röra sig mellan de olika områdena som har inventerats i utredningen. Det framgår tydligt i skillnaden i antalet inspelningar som har registrerats i de olika områdena under de två olika inspelningsperioderna. Bland annat gjordes det många inspelningar av nordfladdermus i de flesta boxarna under första inspelningsperioden men nästan inga inspelningar under den andra. Järnvägen och Vålsviksleden konstateras i utredningen utgöra en barriär för ljuskänsliga arter som flyger lågt.

Naturområdet öster om Löfbergs fastighet bedöms ha en viktig funktion för såväl möjliga koloni- och viloplatser som för spridningsväg. Området hade tätast förekomst av hålträd och uppvisade en hög aktivitet av fladdermöss under både inspelningsperioderna. Genom naturområdet i nordsydlig riktning löper en bäck och en igenvuxen stig, som bedöms kunna vara ledstråk och födosöksområden för fladdermöss när de rör sig i landskapet.

Naturområdet knyter samman skogsområdet norr om Välsviksleden (där det planeras för en bussdepå) med skogsområdet och våtmarkerna söder om järnvägen.

Påverkan på fåglar och fladdermöss

För att visa hur genomförandet av detaljplanen inverkar på potentiella värden för fladdermöss och fåglar har Sweco på uppdrag av Karlstads kommun tagit fram en artskyddsutredning.

Med hänsyn till områdets litenhet samt till den sentida fragmentering av det kringliggande skogslandskap, bedömdes området idag primärt nyttjas som födosöksområde för berörda prioriterade fågelarter. Området bedömdes även spela en nyckelroll som viktig spridningskorridor av dessa fågelarter mellan olika delar av Välsviken. De främsta värdena för fåglar i aktuellt område bedömdes ligga i de lövträdsrika bestånd som återfinns utmed bäcken och väster därom. I och med att planförslaget medför än minimala ingrepp på områdets lövträdsrika bestånd bedömdes inte planförslaget påverka berörda fågelarters kontinuerlig ekologiska funktion. Detta dock under förutsättning att det fortfarande finns förbindelser i form av busk-/träddräer, skogsdungar samt enstaka träd och buskar mellan aktuellt område och kringliggande skogslandskap.

Precis som för fåglar bedömdes området främst nyttjas som födosöksområde av fladdermöss och fylla en viktig funktion för spridning mellan olika delområden i Välsviken. Aktiviteten i området under yngelperioden var förhållandevis låg. Trots det kan de hålträd som finns mycket väl nyttjas både för dagvila och kolonibildning. Värden i området bedömdes främst ligga i de fuktiga delarna, vilka inte kommer att påverkas fysiskt av den nya detaljplanen. Under förutsättning att mängden ljusföroreningar begränsas enligt rekommendationerna i utredningen bedömdes inte den ekologiskt kontinuerliga funktionen påverkas i en oacceptabel omfattning.

Rekommendationer på nödvändiga åtgärder är bland annat att belysningen ska vara riktad in mot verksamhetsområde för att minska ljusspillet in i skogsområdet och att lyktstolparnas höjd anpassas så att trädkronorna hålls mörka. Samt att avverkingen av träd och sprängning ska ske utanför koloniperioden som är under 1 juni – 1 september och att verksamhetsutövaren försäkras sig om att de inte utgör bo- eller viloplats för fladdermöss.

För fåglar gäller däremot att fortsatt ha tillgång till det aktuella områdets lövträdsrika bestånd och att det finns direkta förbindelser mellan det aktuella området och kringlandet.

För att minska påverkan på fågellivet rekommenderas avverking av skog och annat markarbete ske utanför den mest intensiva häckningsperioden i maj-juli. Som positiva möjliga åtgärder nämns uppsättande av fladdermus- och fågelholkar.

Bebyggelse

Bebyggelse inom planområdet består av två mindre tekniska byggnader, en pumpstation och en transformatorstation belägna strax väster om vändplanen samt en mindre busshållplats som är belägen i anslutning till Välsvikens station.

I anslutning till planområdet i norr ligger Löfbergs lager och i öster f d banvaktarstugan som idag nyttjas för bostad. F d banvaktarstugan vittnar om järnvägen framväxt och är utpekad som särskild värdefull byggnad i Karlstads kulturmiljöprogram. Läs mer under Kulturmiljö.

I norr ligger Välsvikens handelsområde och i höjd med Välsviksrondellen pågår byggnation av Bauhaus.



Löfbergs lager

Sociala

Välsviken utgör en av centrumnoderna i Karlstad och är ett område som håller på att växa. Välsvikens handelsområde är ett välbesökt mål, såväl som Alstersnäset och grönområdena Trollkornerberget och Rävberget. I anslutning till planområdet ligger Välsvikens station som utgör en viktig målpunkt för resenärer till och från Karlstad.

Rekreativsvärden

Alstersnäset som ligger söder om järnvägen och kan nås från planområdet via en planskild gång- och cykelpassage under järnvägen är ett område med varierad och rik fågelmiljö. På Alstersnäset vid Välsvikstjärnets östra strand finns ett fågeltorn och en grillplats. Genom området utmed Vänerstranden löper den etablerade vandringsleden Frödingleden som är av stort allmänt intresse. Vandringsleden passerar ett kulturlandskap med mycket vacker, omväxlande och värdefull natur och förbinder flera bostadsområden i Karlstad med det välkända besöksmålet Alsters herrgård. Delar av skogen på Alstersnäset är mycket gammal och klassas som nyckelbiotop.

Teknik

Planområdet ligger till viss del utanför verksamhetsområdena för vatten, spillvatten och dagvatten idag, vilket innebär att verksamhetsområdena för dessa kommer att behöva utökas. Befintliga dagvatten-, spillvatten- och vattenledningar finns i Banvaktarvägen. Löfbergs verksamhetsområde är ansluten till dessa.

Området ligger inom Karlstads El- och stadsnåts koncessionsområde. Befintliga elledningar inom planområdet ligger på östra sidan av Banvaktarvägen.

Vid vändplanen finns två mindre tekniska anläggningar, en pumpstation och en transformatorstation.

Löfbergs verksamhetsområde är ansluten till fjärrvärmenätet. Fjärrvärmeledningar är förlagda på östra sidan av Banvaktarvägen. Fjärrvärmeledningar finns även inom naturmarken väster om planområdet.

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

Inom spårområdet för järnvägen finns förlagda opto- och kopparledningar. Dessa behöver bevakas vid vidare projektering.

Service

Cirka 550 m norr om planområdet ligger Välsvikens handelsområde med flertal butiker och restauranger bl a COOP, ICA Maxi, Jula, Elgiganten, Jysk och KFC. Öster om Välsviksleden håller Bauhaus på att bygga ut och vid Universitetsmotet planeras det för en drivmedelstation samt en snabbmatsrestaurang. Offentlig service såsom förskola, skola och vårdcentral finns på Kronoparken cirka 1,5 km från planområdet.

Trafik

Biltrafik och gatumiljö

Planområdet nås idag norrifrån, från Välsviksrondellen via Banvaktarvägen. Banvaktarvägen sträcker sig ner till Välsvikens station och slutar med en vändplats. Vid vändplatsen finns en mindre parkeringsyta för cirka 15 parkeringsplatser och en mindre busshållplats som ligger i anslutning till Välsvikens station. Rekommenderad hastighet på Banvaktarvägen uppgår till 70 km/h. Det finns inga trafikmätningar om hur mycket trafik som passerar på vägen idag. Uppskattningsvis rör det sig inte om speciellt mycket trafik.

Vid Universitetsmotet pågår byggnation av en ny cirkulationsplats med en anslutning österut (se skissen nedan). Byggnation pågår även för nya busshållplatser utmed Banvaktarvägen i anslutning till Välsviksrondellen.



Planerade trafikåtgärder vid Universitetsmotet och Välsviksrondellen



GC-porten under järnvägen norrifrån



Befintlig busshållplats vid Välsvikens station



GC-porten under järnvägen söderifrån



Banvallen för ev industrispåranslutning till Löfbergs fastighet

Gång- och cykeltrafik

På östra sidan av Banvaktarvägen finns en gång- och cykelväg som sträcker sig från Välsvikens station upp till Välsvikens handelsområde och vidare mot Kronoparken och Örsholmen. I samband med ombyggnationen av järnvägen för ett mötesspår byggdes en planskild gc-passage under järnvägen och en ny perrong på södra sidan av järnvägen. I öster parallellt med Värmlandsbanan planeras det för en ny gång- och cykelväg mot Alster.

Kollektivtrafik

Området trafikeras idag av Karlstadsbuss med busslinjen 53 som går mellan Universitetet och Välsvikens station. Busstrafiken är anpassad efter de tider som Värmlandstrafiks tåg stannar vid järnväghållplatsen, morgnar respektive eftermiddagstider, måndagar - fredagar. Idag finns det en mindre busshållplats alldeles intill stationen. Nya busshållplatser planeras att uppföras längs Banvaktarvägen i anslutning till Välsviks rondellen.

Karlstads kommun tillsammans med Karlstadsbuss planerar för en snabbbusslinje mellan centrum och Välsviken. Snabbbusslinjen eller s k Karlstadsstråket är BRT-inspirerat och handlar om att på olika sätt prioritera busstrafiken, exempelvis genom separata körfält och tekniska lösningar såsom signalprioritering. Första delsträckan mellan Stora Torget och Ruds bytespunkt invigdes i december 2018 och nu är tanken att stråket ska förlängas fram till Välsvikens station. Utbyggnaden innebär bland annat att befintlig laddstation vid bytespunkten på Rud lokaliseras till ett nytt läge vid Välsvikens station.

Järnväg

Söder om planområdet ligger Värmlandsbanan som sträcker sig mellan Laxå i Örebro län till Charlottenberg vid riksgränsen i väst. På aktuell sträcka på Värmlandsbanan trafikeras dagligen cirka 60 persontåg och 15 godståg, enligt Trafikverkets uppgifter från 2018. För att öka kapaciteten och för möjliggöra för järnvägsanslutningar till industrierna i Välsviken har Trafikverket år 2020/2021 byggt ett cirka 1600 meter långt mötesspår söder om spåret. Vid Välsvikens station anlades då ytterligare en plattform på södra sidan av Värmlandsbanan och en ny planskild gång- och cykelpassage. I samband med utbyggnaden av mötesspåret förbereddes det även för industrispåranslutningen till Löfbergs fastighet.

KONSEKVENSER

Fastigheter och rättigheter

Detaljplanen medför behov av fastighetsreglering mellan Lagret 1 och Välsviken 2:1. Inom planområdet finns ett officialservitut avseende rätt att anlägga, underhålla och förnya anläggningen för dagvatten som omfattar delar av det befintliga dagvattenmagasinet (1780K-2015/71.1). Officialservitutet avses att upphävas i samband med planändringen. En ledningsrätt behöver bildas när befintligt dike norr om Värmlandsbanan kulverteras till följd av det planerade industrispåret.

Natur

Planen innebär en påverkan på befintlig orörd naturmark inom planområdet. Naturmarken kommer att tas i anspråk för industri och nyttjas som uppställningsplats för containers. Marken kommer att sprängas och schaktas till samma nivå som omgivande industrimark, vilket påverkar naturen negativt. Naturmarken som kommer att tas i anspråk har inga konstaterade naturvärden. Däremot fungerar naturmarken som ett födosöksområde och ett spridningsstråk för diverse fågelarter och fladdermöss inom området. Lövsskogsmiljöer kring bäcken och klubbalkärret väster om planområdet är områden med höga utpekade naturvärden och bedöms som särskilt viktiga för fåglar och fladdermöss. Dessa områden kommer inte att påverkas fysiskt av den nya detaljplanen.

Detaljplanen innebär en viss minskning av den totala födosöksarealen i Välsviken liksom en begränsning av spridningen för vissa prioriterade fågelarter. Enligt artskyddsutredningen för fåglar och fladdermöss, Sweco 2023 bedöms emellertid detaljplanen inte riskera att påverka bevarandestatusen hos någon av de prioriterade fågelarter som återfunnits i Välsviken. Detta förutsatt att ingrepp i de lövträdsrika bestånden, som finns framförallt i anslutning till bäcken väster om planområdet hålls till minimal nivå samt att det fortsatt kommer att finnas direkta förbindelser mellan aktuellt område och kringliggande skogslandskap.

Även för fladdermöss fungerar området som ett födosöksområde, där fuktiga lövskogsmiljöer kring bäckravinen väster om planområdet bedöms som särskilt viktiga. För flera fladdermusarter fungerar området även som ett spridningsstråk till området norr om Välsviksleden. Negativ inverkan från planen bedöms främst bestå i ljusföroreningar från planområdet. Förutsatt att åtgärder vidtas för att undvika ljusföroreningar från planområdet till området som ligger i västlig riktning bedöms detaljplanen inte ha en påverkan på bevarandestatusen hos någon av de fladdermusarter som återfunnits i Välsviken.

Landskapsbild

Detaljplanen innebär en viss negativ påverkan på landskapsbilden. Den stora påverkan har dock redan skett i samband med byggnation av Löfbergs lager.

Kulturmiljö

Cirka 25 meter väster om planområdet finns en fast fornlämning i form av ett äldre gårdsläge. Fornlämningen är gräsbetäckt och själva by/gårdstomten är svårsläsbar i terrängen och dess pedagogiska värde är därmed relativt begränsat. Utvidgningen av industrimarken på 25 meter bedöms inte påverka by/gårdstomten negativt. Förståelsen för gårdens placering intill en bergsrygg kommer även fortsättningsvis kunna utläsas i området.

Miljö Miljöbedömning

För den aktuella detaljplanen har undersökning om betydande miljöpåverkan gjorts och samrått med Länsstyrelsen i Värmland, enligt miljöbalkens 6 kap. Kommunen bedömning är att genomförandet av detaljplanen inte riskerar innebära betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning. Viss påverkan sker på bland annat naturmiljön, kulturmiljön, dagvatten och skyfall, vilket utretts och beskrivs i planbeskrivningen.

Ställningstagande 4 kap. 33 b § plan- och bygglagen (2010:900)

Omgivningsförutsättningarna och den påverkan detaljplanen bedöms innebära på miljön har redovisats i planbeskrivningen. Sammantaget bedöms ett genomförande av planen inte antas innebära risk för betydande negativ miljöpåverkan.

Dagvatten

Planförslaget innebär en större andel hårdgjord yta i området, vilket innebär en ökning av dagvattenflödet och det totala föroreningsläckaget från området. I planförslaget föreslås en lösning med lite större dagvattendamm i anslutning till laddstationen, där det tillkommande dagvattnet kan fördröjas och renas. Avledning av dagvattnet från den utökade verksamhetsytan till dammen föreslås göras via ledningsnät. Dammen skulle kunna utföras antingen som torr eller våt, där en våt damm ger bättre reningsegenskaper.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Den lokala trafikökningen som kan komma att genereras, bedöms inte vara av den omfattning att de kan innebära påverkan på luftkvalitet. Miljökvalitetsnormerna för luft bedöms inte överskridas till följd av planförslaget.

Vatten

Planförslaget bedöms inte påverka miljökvalitetsnormerna för vatten eller påverka möjligheten att uppnå en bättre status i framtiden eftersom de totala mängderna [kg/år] av beräknade föroreningar och näringsämnen är inom samma storleksordning som innan exploatering enligt framtagna dagvattenutredning. Detsamma gäller för beräknade halter.

Buller

Planförslaget innebär en viss trafikökning till följd av tätare busstrafik. Järnvägen utgör dock den största bullerkällan i området. Miljökvalitetsnormerna för buller bedöms inte överskridas till följd av planförslaget.

Hälsa och säkerhet

Olyckor

Inga särskilda överhängande risker som behövde åtgärdas på grund av planförslaget, detta då området för byggbar mark ligger utanför riskzonen för brandspridning vid stor pölbrand till byggnad. Däremot finns det bara en insatsväg idag till planområdet, vilket försvårar snabba insatser om denna väg blockeras genom någon händelse. Aktuell detaljplan utlöser inte krav på en ytterligare insatsväg. En ytterligare insatsväg kan dock utgöra en förutsättning för att Löfbergs ska få tillstånd att flytta hela sin verksamhet till Välsviken. Detta beror på den stora gasolmängden som kommer då att behöva hanteras/finnas inom området. Lösningen med servicevägen är möjlig att genomföra men kan komma att kräva dispens från artskyddsförordningen. Andra lösningar har samråtts med Räddningstjänsten. Frågan behöver dock utredas mer detaljerat i ett senare skede.

Risk för översvämning

Järnvägen i söder fungerar som en barriär för vattenflöden och norr om järnvägen finns idag instängda områden som riskerar att översvämmas vid skyfall. Utökningen av industrimarken och större andel av hårdgjord yta inom planområdet för bland annat gata, innebär att fördröjningsbehovet vid extrema skyfall ökar med cirka 450 m³. Det ökade fördröjningsbehovet föreslås hanteras i den nya utökade dagvattendammen som placeras mitt i ett skyfallsstråk. Med föreslagen dagvatten- och skyfallshantering uppstår ingen skyfallsproblematik i området.

Däremot när ytan norr om Löfbergs fastighet exploateras kommer cirka 1000 m³ skyfallsvatten att behöva fördröjas inom den ytan. Om inte detta görs kommer volymen i lågpunkten i väster att behöva utökas.

Sociala

Barn

Planområdet ligger i anslutning till Välsvikens station som utgör en viktig målpunkt för pendling till och från Karlstads tätort för unga exempelvis för att ta sig till Universitetet men också till Välsvikens handelsområdet. Idag finns det en busslinje som går till planområdet mellan Universitetet och Välsvikens station och som är anpassad efter de tider som Värmlandstrafiks tåg stannar vid järnväghållplatsen. När karlstadsstråket förlängs kommer pendlingsmöjligheter att förstärkas och bidra till ökad tryggheten i området. Idag är området av mer industriell karaktär. Det kan därför kännas otryggt att vistas i området kvällstid. På sikt planeras Välsviken att byggas ut både med bostäder, fler verksamheter och handel. Området kommer besökas och nyttjas som en pendlingsmöjlighet till och från arbetsplatser mm av fler och i större utsträckning än idag, vilket kommer att bidra till ökad tryggheten i området.

Riksintresse

Planförslaget bedöms inte medföra negativa konsekvenser på riksintressen inom planområdet.

Trafik

Planförslaget innebär förändrade trafikrörelser inom planområdet. Bland annat för Löfbergs som får en ändrad tillfart till sin fastighet. Vändytan inom planområdet minskar och flyttas längre ut och nya ytor tillskapas för ett kollektivtrafikstråk med avstigningsplatser och möjlighet för laddning av bussar.

Busspassagerare får något längre att gå från avstigningsplatser till Välsvikens station. I och med att Karlstadsstärket förlängs så förväntas det att bli tätare bussturer till och från området, vilket är positivt.

Mellankommunala frågor

Att förlänga Karlstadsstråket till Välsvikens station gynnar för pendling mellan olika orter i Värmland.