



This aerial map shows a residential area in Västra Skåne, Sweden. A red polygon highlights a specific plot of land, which is the subject of the planning application. The map includes various streets and landmarks, such as the river and the railway line. A scale bar at the bottom right indicates a distance of 0 to 150 meters.

Laga kraft: 2020-01-08

SÅ FUNGERAR 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.

För att vara säker på att senare ha rätt att överklaga beslutet att anta detaljplanen ska skriftliga synpunkter lämnas senast under granskningstiden.

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 att antagandebeslutet tillkännagivits på kommunens anslagstavla, om planen inte är överklagad.

Medverkade tjänstemän

Detaljplanehandlingarna har tagits fram av Per Anders Olsson på stadsbyggnadsförvaltningen.

Arbetsgrupp

Trafik- och gatuenheten, teknik- och fastighetsförvaltningen
Natur- och parkenheten, teknik- och fastighetsförvaltningen
VA-enheten, teknik- och fastighetsförvaltningen
Mark- och exploateringsenheten, teknik- och fastighetsförvaltningen
Miljöförvaltningen
Planenheten, stadsbyggnadsförvaltningen
Karlstads räddningstjänst

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning	4
Handlingar	4
Uttredningar	4
Planförfarande	4
Bakgrund	4
Planens syfte	5
Huvuddrag	5
Plandata	6
Förenlighet med 3, 4, och 5 kap MB	6
 Tidigare ställningstaganden	 6
Riksintressen	6
Kulturmiljöområde	6
Översiktsplan 2012	7
Planarbetsprogram	7
Gällande detaljplan	7
Beslut om planläggning	7
 Förutsättningar och planförslag	 8
Markanvändning och utformning	8
Gator och trafik	10
Störningar, hälsa och säkerhet	14
Markföroreningar	14
 Genomförande	 17
Organisatoriska frågor	17
Fastighetsrättsliga frågor	17
Ekonomiska frågor	17
 Konsekvenser av planförslaget	 18
Miljöbedömning	18
Sociala konsekvenser	18
Ekonomiska konsekvenser	18
Trafikkonsekvenser	18
Miljökonsekvenser	19
Hälsokonsekvenser	19

PLANESKRIVNING

Inledning

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

Planbeskrivningen för Cirkulationsplats vid Kartberget är uppdelad i fem delar:

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

Handlingar

Planen omfattar följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Plan- och genomförandebeskrivning (denna handling)

Utredningar

- Bullerutredning Cirkulationsplats Kartberget (WSP 2019-03-22)
- Riskutredning cirkulationsplats vid Kartberget (Ramböll 2019-03-20)
- Södra Förbindelsen, korsningsanalys cirkulationspl. (Ramböll 2018-03-13)
- Sammanställning av beräkningar i SIMAIR2 för Östra Jakobsberg (Miljöförvaltningen 2017-10-16)

Planförfarande

Detaljplanen upprättas genom standardförfarande enligt PBL (2010:900) 5 kap, vilket kan innebära att samrådet följs av ett granskningsförfarande.

Preliminär tidplan för arbetet:

Samråd tredje kvartalet 2018

Granskning tredje kvartalet 2019

Antagande fjärde kvartalet 2019

Bakgrund

I Karlstads översiktsplan (2012) liksom i kommunens trafikplan (2014) lyfts behovet av en ny bro över västra älvgrenen mellan Jakobsberg och Ullebergsleden. Den nya bron i kombination med en ny gata genom Jakobsbergsområdet och en ny Jakobsbergsbro innebär att en ny trafikkoppling skapas söder om Karlstad. Trafikkopplingen kallas Södra Förbindelsen och innebär att trafiksystemet i centrala Karlstad kompletteras med en ny länk för biltrafik söder om staden, att Hammarötrafik får ytterligare en koppling till västra Karlstad och E18, att Karlstads utvecklingsområden i södra och västra delarna av staden kan utvecklas med ny infrastruktur, att en ny anslutning till sjukhuset från väster kan skapas och att gång-, cykel-

och kollektivtrafik kan utvecklas med nya kopplingar i och med byggandet av en ny bro som överbygger älvens barriäreffekt.

För Södra Förbindelsen finns en avsiktsförklaring som tecknats mellan Karlstads kommun, Hammarö kommun och Landstinget i Värmland samt med Region Värmland, Trafikverket Region Väst och Värmlandstrafik AB som adjungerade parter. I avsiktsförklaringen är det gemensamma målet att förbindelsen ska stå klar sommaren 2024.

Själva bron över Klarälven liksom delar av den trafikplats som behövs för att ansluta bron till Ullebergsleden/Skoghallsvägen är planlagda i detaljplanen för Kartberget (P2012/11).

Den nu aktuella detaljplanen ska möjliggöra de delar av kommande trafikplats som inte planlades i samband med detaljplanearbetet för Kartberget och som rör området väster om Skoghallsvägen.



Översiktskarta med planområdet markerat.

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny trafikplats i korsningen Ullebergsleden/Skoghallsvägen. Trafikplatsen möjliggör att trafik från den planerade bron över västra älvgrenen kan anslutas till befintlig infrastruktur.

Huvuddrag

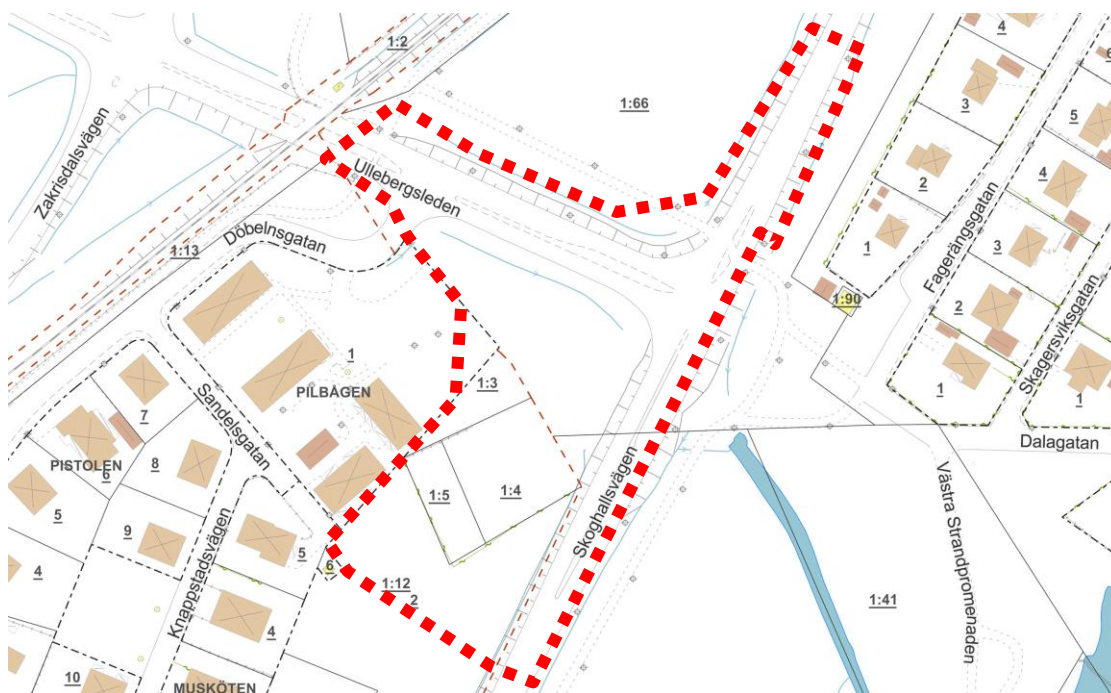
För att ansluta den planerade nya bron över västra älvgrenen till befintlig infrastruktur föreslås att korsningen mellan Skoghallsvägen och Ullebergsleden/Södra Förbindelsen flyttas längre söderut jämfört med dagens korsning. När Ullebergsleden väster om Skoghallsvägen flyttas längre söderut innebär det att ytor som idag utgörs av gräsytor och delar av en trädunge ersätts med den nya sträckningen av Ullebergsleden och att dagens Ullebergsled istället kan utformas som gröna ytor med plats för gång- och cykeltrafik. Planen innebär att dagens trevägskorsning ersätts med en cirkulationsplats med möjlighet till fyra anslutningar.

För att kunna ansluta befintliga gator till en kommande bro över västra älvgrenen föreslås att trafikplatsen höjs och läggs på en högre marknivå. Höjningen av mark innebär att de gång- och cykelkopplingar som planeras i anslutning till cirkulationsplatsen föreslås separerade från biltrafiken med läge under trafikplatsen.

Busshållplatser för stads- respektive länstrafik planeras dels intill den nya bron öster om Skoghallsvägen och dels utmed Skoghallsvägen norr om den nya cirkulationsplatsen.

Plandata

Planområdet är ca 1,6 hektar och består av del av bostadsfastigheten Pilbågen 1 samt de kommunägda fastigheterna Romstad 1:66, Romstad 1:80, Bellevue 1:3, Bellevue 1:4, Bellevue 1:5, Bellevue 1:12 och Bellevue 1:13.



Planområdet ovan fastighetskartan.

Förenlighet med 3, 4, och 5 kap MB

Planen innebär en förändrad trafikplats i ett område som redan idag domineras av trafikytor. Delar av området som idag består av framförallt gräsytor ersätts med trafikytor och delar av området som idag består av trafikytor kan omvandlas till gröna ytor med plats för gång- och cykelvägar. Planförslaget bedöms förenligt med 3, 4 och 5 kapitlet i miljöbalken.

Tidigare ställningstaganden

Riksintressen

Området ligger inom riksintresse för turism och friluftsliv enligt 4 kap MB – Värnerna med öar och strandområden. Riksintresset berör stora delar av Karlstad och avgränsas i norr av E18. Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset.

Kulturmiljöområde

Planen berör inte direkt någon kulturmiljö. I anslutning till planområdet inom Romstad, Kartberget och Bellevue finns enskilda byggnader som är av kulturhistoriskt värde. Detaljplanen bedöms inte påverka dessa.

Översiktsplan 2012

Planförslaget är förenligt med gällande översiktsplan.

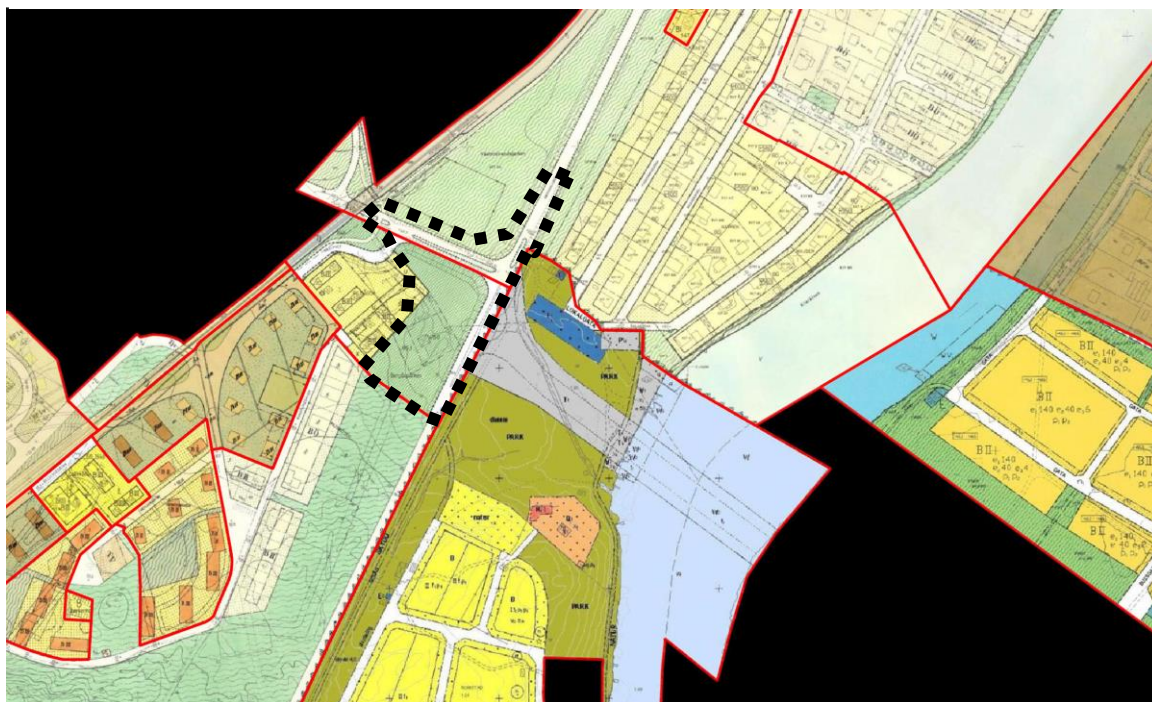
Planarbetsprogram

Detaljplanen anges inte specifikt i planarbetsprogrammet men kan anses ingå i detaljplanearbetet för Västra Jakobsberg som har getts prioritet ett i planarbetsprogrammet för 2018-2019.

Gällande detaljplan

För området gäller idag detaljplanerna 1780K-23-1985 (kv Pilbågen) och 1780K-108/1975 (Södra Romstad mm) som anger gata samt plantering/park för området. Planerna omfattar korsningen mellan Ullebergsleden och Skoghallsvägen som är utbyggda i enlighet med detaljplanerna.

Den planerade bron över västra Älvgrenen liksom delar av den trafikplats (området öster om Skoghallsvägen) som krävs för att ansluta bron till Ullebergsleden/Skoghallsvägen är planlagda i detaljplanen för Kartberget (P2012/11).



Gällande detaljplaner med planområdet markerat med svart streckad linje. Svarta områden på kartan är områden där detaljplan saknas i nuläget.

Beslut om planläggning

Planarbetet startade 2015-11-18 (§12) i samband med att stadsbyggnadsnämnden beslutade att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att påbörja detaljplanearbete för Jakobsberg med grund i det planprogram för området som godkänts i maj 2015. I planuppdraget ingick att planlägga Jakobsbergs samband med den nya bron över Västra Älvgrenen. Då själva bron över vatten samt delar av trafikplatsen har planstöd i gällande detaljplan för Kartberget (P2012/11) planläggs de nu aktuella delar som återstår för att möjliggöra trafikplatsen i denna separata detaljplan.

Förutsättningar och planförslag

Markanvändning och utformning

Området består idag av Skoghallsvägen och dess korsningspunkt med Ullebergsleden. Korsningen är utformad som en T-korsning. Två övergångsställen finns i anslutning till vägarna, ett direkt söder om järnvägspassagen i väster och ett direkt norr om T-korsningen. Inom området finns en gräsyta intill Ullebergsleden och en mindre trädunge mellan Skoghallsvägen och Bellevue. Träddungen består i huvudsak av gran, tall, björk med mindre inslag av lönn och ek.



Befintliga förhållanden. Plangränsen markerad med röd linje. Området består idag av Skoghallsvägen och dess korsningspunkt med Ullebergsleden, gräsytor intill Ullebergsleden och en mindre trädunge mellan Skoghallsvägen och Bellevue.



Foto på Ullebergsleden. Fotot är taget från järnvägspassagen mot öster och Ullebergsledens korsning med Skoghallsvägen. Till höger i bilden syns den gräsyta och den träddunge som ingår i planområdet.



Träddunge mellan Skoghallsvägen och Bellevue.

Planförslag

För att ansluta den planerade nya bron över västra älvgrenen till befintlig infrastruktur föreslås korsningen mellan Skoghallsvägen och Ullebergsleden/Södra Förbindelsen flyttas längre söderut jämfört med dagens korsning. Korsningspunkten föreslås utformas som en cirkulationsplats med fyra anslutningar. För att kunna ansluta befintliga gator till en kommande bro över västra älvgrenen föreslås att trafikplatsen höjs och läggas på en högre marknivå. Højningen av mark är som mest ca 3,5 meter i mitten av cirkulationsplatsen.

När Ullebergsleden väster om Skoghallsvägen flyttas längre söderut innebär det att ytor som idag utgörs av en gräsyta och delar av den befintliga träddungen ersätts med den nya sträckningen av Ullebergsleden (**GATA** i detaljplanen). Nuvarande Ullebergsleden utformas istället som gröna ytor med plats för gång- och cykeltrafik (**PARK** i detaljplanen).

I anslutning mot Bellevue, vid fastigheten Pilbågen 1, föreslås bullerskyddsåtgärder (**SKYDD**). Detaljplanen föreslår att mark övergår från Pilbågen 1 till intilliggande kommunal fastighet med syfte att möjliggöra en bullervall inom allmän plats.



Bild som visar den föreslagna cirkulationsplatsen liksom nya och förändrade gång- och cykelvägar och busshållplatser i anslutning till den. Som bakgrund till bilden ligger ett flygfoto med befintliga förhållanden. Den gröna ytan redovisar den mark som föreslås övergå från Pilbågen 1 till kommunal fastighet för att möjliggöra bullerskyddsåtgärder inom kommunal mark.

Gator och trafik

Biltrafik och gatumiljö

Skoghallsvägen har i detta avsnitt en trafikmängd på 7400 fordon per årsmedeldygn (uppmätt 2015). Ullebergsleden har ca 8000 fordon per årsmedeldygn på en mät punkt strax väster om planområdet (uppmätt 2015). Skoghallsvägen fram till korsningen med Ullebergsleden liksom Ullebergsleden upp till E18 är primära transportleder för farligt gods. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h i korsningsområdet (inom i huvudsak hela planområdet) och 70 km/h utanför korsningsområdet.

Sedan länge har det funnits planer på att knyta ihop Ullebergsleden med Hammaröleden med en länk över gamla flygplatsen. Länken har av olika skäl utgått ur kommunens planer, men behovet av en bro över Västra älvgrenen har återigen aktualiserats – bl a kopplat till planerna på exploatering av gamla flygplatsen (Jakobsberg), planerna på ett kollektivtrafikstråk (Karlstadsstråket) från Bergvik till universitetet samt behov av komplettering till trafiksystemet i centrala Karlstad.

Planförslag

Planförslaget innebär att den befintliga trevägskorsningen ersätts med en cirkulationsplats med fyra anslutningar då gatan samt bron över västra älvgrenen kommer till. Utöver cirkulationsplatsen och dess anslutningar föreslås en fri högersväng för den trafik som kommer från Ullebergsleden och ska vidare mot Skoghall. Syftet är att underlätta för den lastbilstrafik som trafikerar Skoghallsverken och minska problemen och minska ljuden då tunga lastbilar behöver stanna helt för att sedan accelerera på en lång sträcka.

Döbelnsgatan behåller sin funktion och huvudsakligen även utformning. Justeringar i plan och profil kan bli nödvändiga för att ansluta Döbelnsgatan mot Ullebergsleden på ett bra sätt.

Trafikmängder har bedömts för ett scenario 2040 då flera av Karlstads utvecklingsområden förutsätts byggts ut och planerade trafikombyggnader genomförts. Bedömningar av trafik bygger på en övergripande trafikmodell för Karlstad som innehåller troliga planerade förändringar. I scenariot finns osäkerheter men kan ändå utgöra beskrivning av troliga trafikmängder och fungerar därmed som underlag till bullerberäkningar mm. Skoghallsvägen (söder om korsningen med Ullebergsleden) bedöms få 5900 fordon per årsmedeldygn, Södra Förbindelsen 10 000 fordon per årsmedeldygn, Skoghallsvägen (norr om korsningen med Ullebergsleden) 8500 fordon per årsmedeldygn och Ullebergsleden bedöms få 15 200 fordon per årsmedeldygn.

Kapacitetsberäkningar (Ramböll 2018-03-13) visar att med föreslagen ombyggnad av korsningen förbättras framkomligheten för trafik från väster trots att trafiken i princip fördubblas. Belastningsgraden i korsningens alla riktningar beräknas ligga under den övre gränsen för önskvärd belastning i en cirkulationsplats.

Gång- och cykeltrafik

Idag finns gång och cykelvägar utmed Skoghallsvägen, utmed järnvägen samt parallellt med, norr om, Ullebergsleden. Två övergångsställen finns inom planområdet, ett över Skoghallsvägen och ett över Ullebergsleden strax söder om järnvägspassagen. Inom Bellevue och inom Romstad sker cykeltrafik i huvudsak i blandtrafik.

I Karlstads trafikplan finns en övergripande målsättning att skapa ett stomlinjenät för cykeltrafiken enligt bilden nedan. Stomlinjenätet syftar, förutom att tillgodose resor till/från centrum, även till att stärka ”tvärresandet” mellan de olika stadsdelarna. Stomlinjekartan innehåller förutom stråk på den nya bron över älven även ett starkt gång- och cykelstråk parallellt med Ullebergsleden upp till Bergvik. Även i Karlstads cykelplan finns sträckan utmed Ullebergsleden från Skoghallsvägen till Bergvik med som planerat cykelstråk.

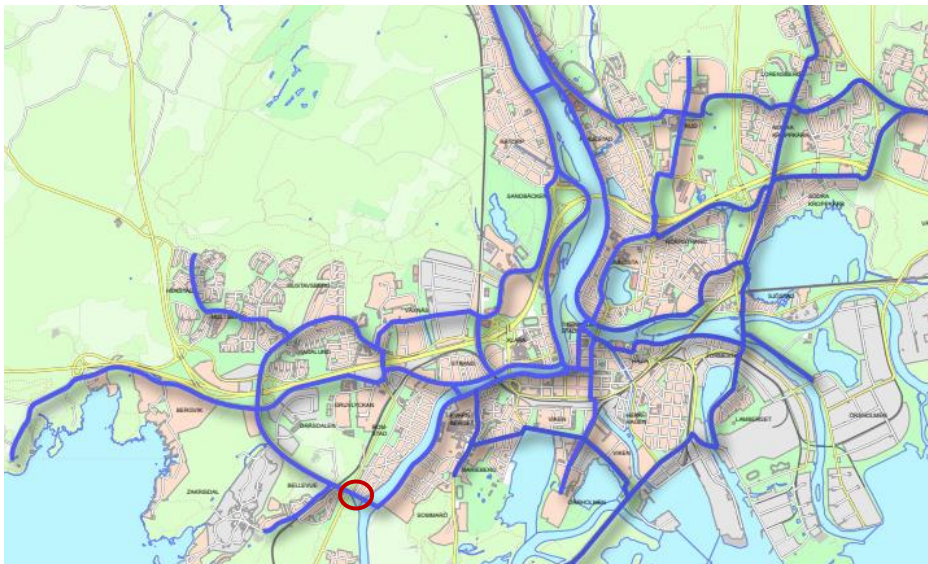


Bild från Karlstads trafikplan som visar planerade stamnät för cykeltrafik. Utmed Ullebergsleden planeras en gång- och cykelväg som tillsammans med en ny bro över västra älvgrenen sammankopplar stadens västra delar och målpunkter på ett effektivt sätt. Det aktuella planområdets läge markerat med röd cirkel.

Planförslag

Höjningen av mark innebär att de gång- och cykelkopplingar som planeras i anslutning till cirkulationsplatsen föreslås separerade från biltrafiken med läge under trafikplatsen. Övergångsstället över Ullebergsleden skulle kunna vara kvar så länge trafiksäkerhetsaspekter uppfylls. Befintligt övergångsställe över Skoghallsvägen ersätts med en gång- och cykeltunnel. En ny gång- och cykelpassage under Skoghallsvägen planeras också väster om cirkulationsplatsen. Denna passage sammanbinder Sandelsgatan inom Bellevue med Kartberget söder om Skoghallsvägen. Gång- och cykelvägarna över den nya bron förbinds så gent och tryggt som möjligt med befintliga och planerade gång- och cykelvägar runt cirkulationsplatsen.

Kollektivtrafik

Skoghallsvägen trafikeras av Värmlandstrafik med tre linjer där slutstationer är Karlstad, Skoghall och Bergvik. Busshållplatser för Värmlandstrafik finns i höjd med Björkås samt i höjd med korsningen mellan Romstadsvägen och Skoghallsvägen. Närmaste hållplats inom stadstrafiknätet finns på Zakrisdalsvägen i Bellevue. En passage över järnvägen finns för att nå hållplatsen. Karlstadsbuss linje 7 trafikerar Zakrisdalsvägen.

Planförslag

Nya busshållplatser planeras när trafikplatsen byggs om. En busshållplats planeras sydost om cirkulationsplatsen, utanför planområdet, utmed den nya gatan mot Jakobsberg. Hållplatsen planeras trafikeras av snabbusslinjen Karlstadsstråket. En busshållplats planeras även på Skoghallsvägen direkt norr om cirkulationsplatsen. Hållplatsen planeras framförallt trafikeras av Värmlandstrafik och Karlstadsbuss linje 7. Området kommer kunna fungera som omstigningsplats mellan olika busslinjer. Avståndet mellan hållplatserna planeras bli ca 100-150 meter beroende på i vilken riktning trafikanten som byter busslinje reser.

Mark och geoteknik

Geoteknik och grundläggning

Planområdet ligger i ett gränsområde mellan ett fast område med berg i dagen/morän i dagen och ett lösare område med lera. I områden med lera och i övergången mot fastmark kommer geotekniska förstärkningsåtgärder (exempelvis pålning) behövas för trafikplatsen. För området öster om Skoghallsvägen, består marken av lera och grundförstärkning kommer därmed att krävas för trafikplatsen.

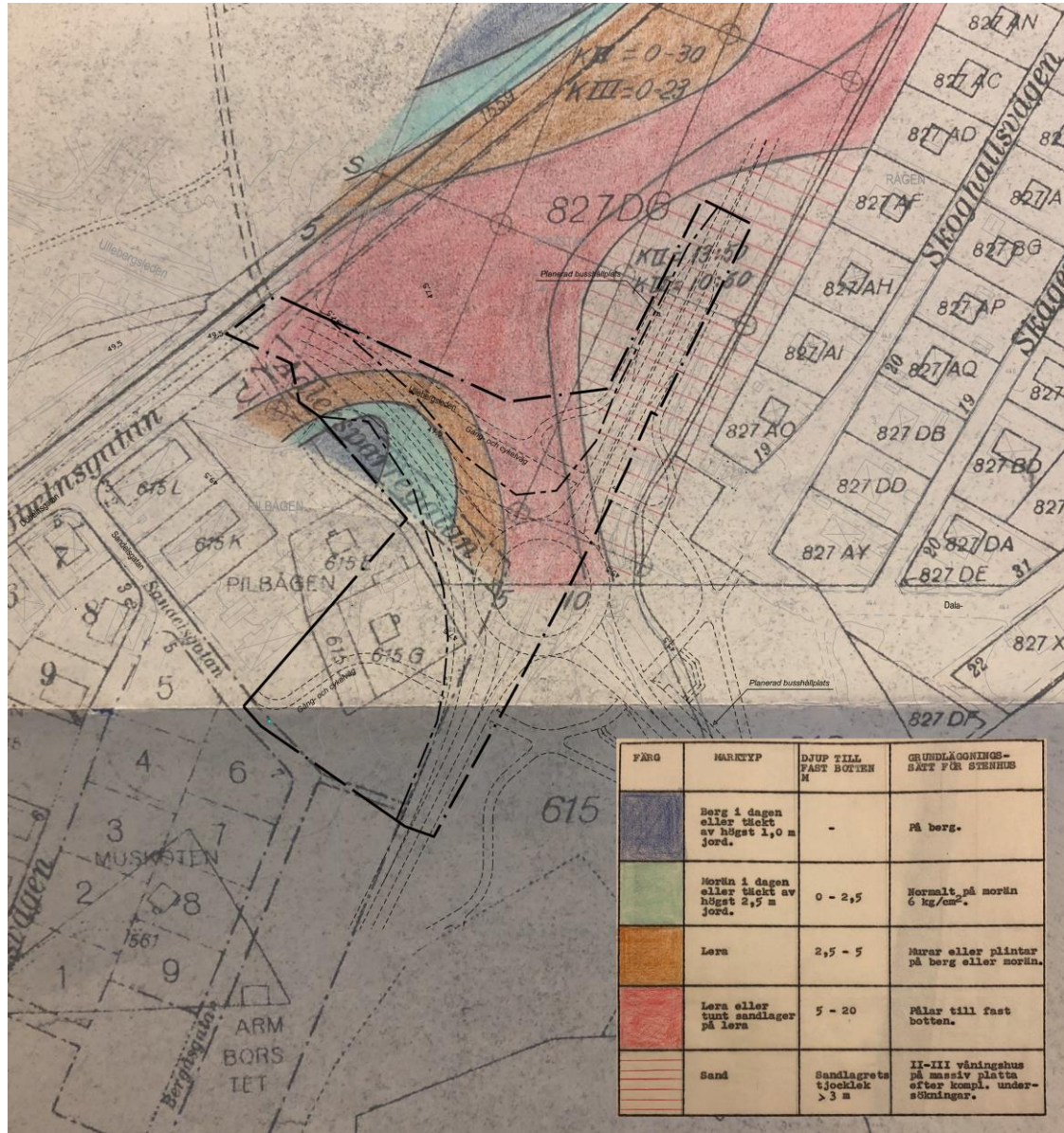


Bild från geoteknisk utredning 1951 för Romstad. Ovan bilden ligger planförslaget markerat.

Markplanering och vegetation

Genom den omarbetning av trafikplatsen som detaljplanen möjliggör kommer landskapsbilden i närområdet förändras. Områden som idag utgör öppna gräsytor och till delar en trädunge kommer att ersättas av trafikplatsen. Ytor som idag utgör Ullebergsleden kan omarbetas till gröna ytor där gång- och cykelvägar placeras. Delar av den befintliga dungen mellan Skoghallsvägen och Bellevue bedöms kunna bevaras men till övriga delar behöver marken nyplanteras med träd och eventuell övrig vegetation. Inom trädungen finns en björk som pekats ut som värdefullt träd i Länsstyrelsens inventering. Vid inventeringen år 2007 hade björken en omkrets på 174 cm i brösthöjd och en liten hålighet. Om möjligt bör detta träd

bevaras vid byggnationen, om detta inte är möjligt krävs samråd med Länsstyrelsen enligt Miljöbalken 12:6 innan trädet kan fällas. När nya gång- och cykelvägar anläggs i anslutning till trafikplatsen behöver släntlutningar och markmodellering ges omsorg för att ytorna ska upplevas estetiskt tilltalande och uppfattas som trygga miljöer. En del av de befintliga träden bör kunna bevaras. Nyplantering av träd och annan vegetation ska göras för att ge området en tilltalande gestaltning.

Tekniska system

Ledningar, avvattning och dagvatten

Området korsas av vatten-, dagvatten- och spillvattenledningar. I norra delen av området finns fjärrvärme. I samband med att området byggs om planeras VA-ledningar läggs om eller förnyas. Fjärrvärmeledningar bedöms kunna ligga kvar i befintligt läge.

I nordöstra delen av planområdet finns en markavvattning med benämningen Romstad, Lugnet och Karlsgrunds invallningsföretag, D-nr 4-0273-1929. Med anledning av att Karlstads stad 1939 förvärvade större del av fastigheterna inom invallningsföretaget så övertog staden också företagets skyldigheter och rättigheter. Idag är det kommunens teknik- och fastighetsförvaltning som ansvarar för ledningar, pumpstation och invallning tillhörande företaget.

Befintlig invallningspumpstation som är beläggen vid södra änden av Fagerängsgatan, lyfter ut dagvatten från det invallade området till Klarälven via en självfallsledning i dimension 800 mm. Både befintlig pumpstation med invallning och befintlig dagvattenledning kommer att ligga kvar i sina lägen och ha sina funktioner även efter att cirkulation och bro är byggda.

Idag ligger i huvudsak hela invallningsföretagets avgränsningsområde inom kommunens verksamhetsområde för dagvatten och inom planlagt område. Därtill har kommunen också ansvar för företagets anläggningar så med anledning av dessa skäl så avser kommunen att inkomma med en ansökan till mark- och miljödomstolen om att få upphäva invallningsföretaget.

Då det inom området kan bli relativt stora trafikmängder, över 10 000 fordon per dygn, ska dagvatten från trafikytorna avledas i öppna diken för fördröjning innan det når recipienten.

Störningar, hälsa och säkerhet

Översvämning

Marknivåerna på Skoghallsvägen och Ullebergsleden ligger idag ovan både 200-årsflöde i Klarälven liksom högsta beräknade flöde.

Planförslag

Vid byggande av cirkulationsplatsen föreslås marken höjas. Trafikplatsen klarar därmed uppsatta mål för översvämning. Gatan kan utgöra översvämningssäker väg även vid högsta beräknade flöde och därmed tryggad för tex utryckningstrafik.

Markföroreningar

Det finns ingen känd historik inom området som gör det troligt att markföroreningar skulle finnas.

Trafikbuller

Detaljerade bullerkartor finns i bullerutredningen (Bullerutredning cirkulationsplats Kartberget – WSP 2019-03-22). Bullerkartläggningen har gjorts med de planerade åtgärder som kommunen kan förutse i dagsläget, och inte enbart de ändringar som den aktuella detaljplanen möjliggör (en förändrad och flyttad korsningspunkt). Bul-

lerutredningen visar konsekvenserna av ny trafik över den planerade bron över Klarälven liksom en beräknad trafikökning i och med att Karlstad växer. De olika scenarierna som har studerats i bullerutredningen är nuläge, nollalternativ, förslagen ombyggnad och föreslagen ombyggnad med bullerskyddsåtgärder. På bilden nedan (sidan 16) har Nuläge, föreslagen ombyggnad (2040 – utan bullerskyddsåtgärder) respektive föreslagen ombyggnad med bullerskyddsåtgärder (2040 – med bullerskyddsåtgärder) sammanfattats.

WSP kommenterar resultatet av beräkningarna för de befintliga bostäderna: Av de bostäder som redovisas i bullerutredningen är många redan i alternativet utan planerade byggnationer utsatta för buller. I samband med planerad ombyggnad ökar bullret av flera skäl. Dels tillkommer en ny bullerkälla i form av ny anslutning över älven, men även på grund av att trafikplatsen blir större, och att trafiken på så vis kommer närmare bostäderna.

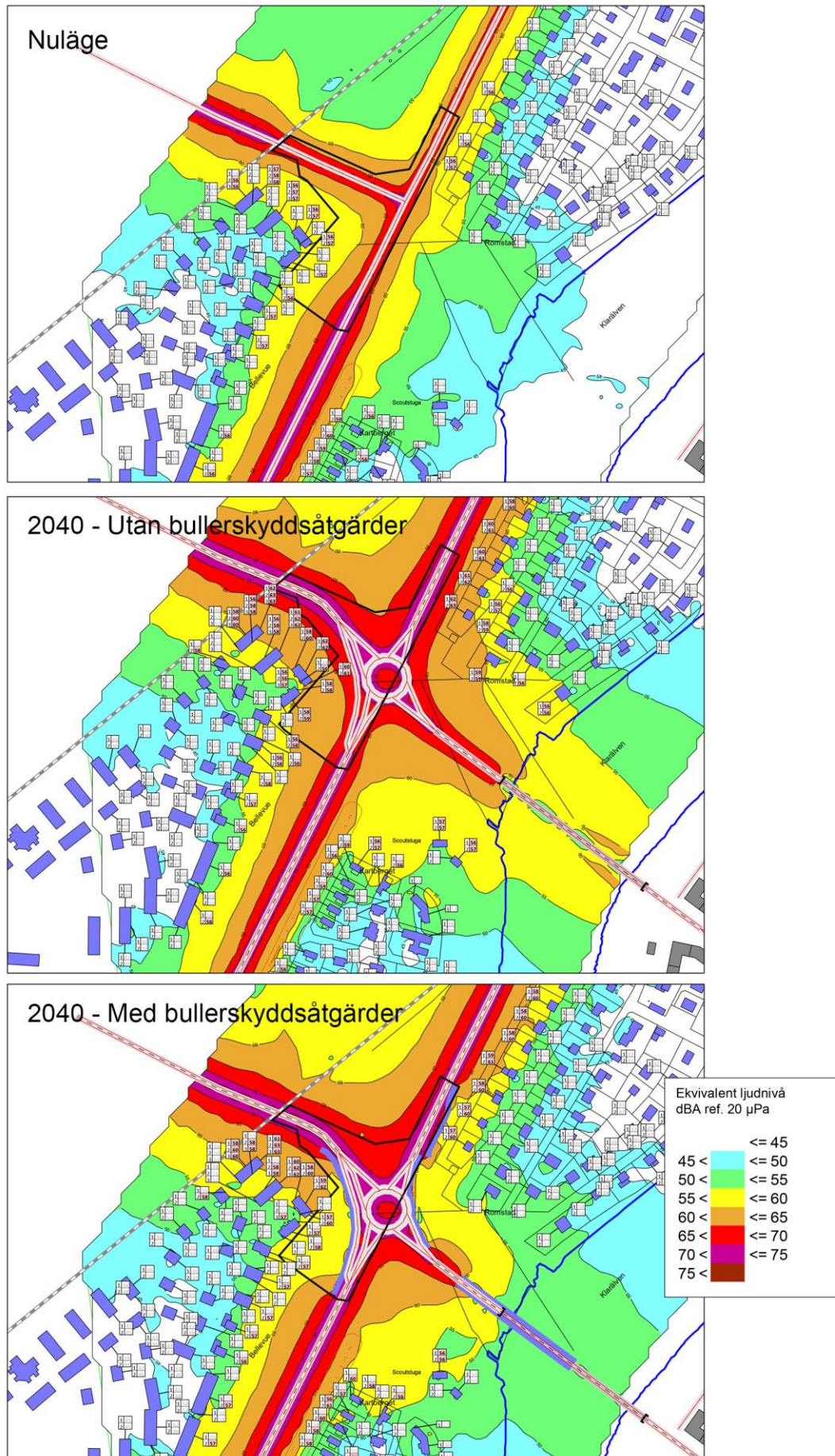
Detaljplanen omfattar inte hela den nya cirkulationsplatsen eller bron då dessa till största del redan finns planlagda i detaljplanen för Kartberget. Bulleravskärmande åtgärder på den nya bron och inom hela trafikplatsområdet har trots detta utretts inom ramen för denna detaljplan. Två bullerskydd i anslutning till cirkulationsplatsen samt låga skärmar på den nya bron har utretts kunna ge god effekt och är därför förslag till åtgärder som förs in i projekteringen till genomförandet av trafikplatsen och bron. Resultatet finns redovisat i bullerutredningen och redovisas grovt på kartorna nedan. Sammanfattningsvis ligger trafikbullernivåerna i markplan på mellan 55 till 60 dBA för den närmaste bebyggelsen när bullerskydd genomförs på den nya bron och vid möjliga lägen vid cirkulationsplatsen. Normal samtalston anges ofta till ca 60 - 65 dBA. Den nivå som accepteras vid ny bostadsbebyggelse är i gällande lagstiftning 60 dBA ekvivalent ljudnivå enligt den s k bullerförordningen. Skärmar ger bäst effekt i marknivå och på en byggnads nedersta våningsplan. På grund av att många av byggnaderna i området har mer än en våning, gör det att antalet bullerutsatta byggnader ej minskar, men bullernivåer för byggnadernas nedersta våning och på utemiljön i anslutning till bebyggelsen sänks med hjälp av de föreslagna bullerskydden. Mot Bellevue innehåller plankartan ett område (SKYDD) där en vall och/eller skärm föreslås. Bullerskydd ska utföras 2 meter höga relaterat till intilliggande körbana där trafikbullret alstras.

Risk

Då Ullebergsleden och Skoghallvsägen söder om Ullebergsleden utgör utpekad transportled för farligt gods har en riskutredning tagits fram för projektet (Ramböll 2019-03-20). I närområdet finns befintliga bostäder. Det kortaste avståndet mellan befintliga bostäder och den planerade cirkulationsplatsen ca 40 meter. Karlstad kommuns översiktsplan från 2012 rekommenderar att en riskutredning genomförs om avståndet understiger 150 m.

Utifrån detta, samt enligt Länsstyrelsens riktlinjer, har en kvantitativ riskanalys utförts för att säkerställa att den befintliga verksamheten i cirkulationsplatsens direkta närhet inte hamnar på en oacceptabel risknivå med avseende på en olycka med farligt gods. Det har även genomförts en känslighetsanalys med en dubblerad mängd transporter för att simulera en framtida transportökning och även efter denna ökning ligger nivåerna på en acceptabel nivå.

Riskutredningens slutsatser är att risknivån i området är acceptabel och inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas.



Bilder ur bullerutredning. Färgfälten redovisar ekvivalenta ljudnivåer i markplan. Mer detaljerade kartor och redovisning finns i bullerutredningen. Svart linje visar plangränsen för den aktuella detaljplanen.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning för genomförande

Stadsbyggnadsförvaltningen	Detaljplanearbete, bygglov/marklov, grundkarta, nybyggnadskarta.
Lantmäterimyndigheten	Fastighetsbildning.
Teknik- och fastighetsförvaltningen	Utbyggnad av området.
Miljöförvaltningen	Tillsyn och kontroll enligt miljöbalken.

Avtal

Planarbetsavtal har tecknats mellan stadsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fastighetsförvaltningen som begärt och ska bekosta detaljplanen.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 (fem) år från det datum planen vinner laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägaren rätt att utveckla området 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.

Huvudmannaskap

Karlstads kommun är huvudman för allmän plats.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Planförslaget innebär att mark, ca 170 kvadratmeter, bör övergå från Pilbågen 1 till intilliggande kommunala fastigheter (Bellevue 1:3, 1:5 eller 1:12) i syfte att skapa plats för bullerskyddsåtgärder. Detta kräver fastighetsbildning. Mark inom fastigheten Pilbågen 1 som omfattas av bestämmelsen SKYDD föreslås övergå från Pilbågen 1 till intilliggande kommunal fastighet.

Ekonomiska frågor

Kostnader

Utbyggnad av cirkulationsplatsen genomförs av Karlstads kommun.

Kostnad för flytt av VSD-ledningar liksom dagvattenåtgärder bekostas av Karlstads kommun genom Teknik- och fastighetsnämnden.

Konsekvenser av planförslaget

Miljöbedömning

Planarbetet startade 2015-11-18 i samband med att stadsbyggnadsnämnden beslutade att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att påbörja detaljplanearbete för Jakobsberg. Från och med 1 januari 2018 har kap. 6 miljöbalken (MB) ny lydelse. För de planer som påbörjats före ikraftträdandet gäller äldre föreskrifter för handläggningen och bedömning av ärenden.

Karlstads kommun drar slutsatsen att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan på miljön, hälsan och hushållning med mark, vatten och andra resurser. Planen innebär en omarbetad trafikmiljö i ett område som redan idag domineras av trafikytor. En miljöbedömning (MKB) enligt 4 kap, 34 § PBL erfordras ej. Planbeskrivningen behöver behandla buller samt miljökvalitetsnormer för vatten och luft.

Under rubriken miljökonsekvenser återfinns konsekvenser för området, samt konsekvenser för människors hälsa och säkerhet. 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 möjligheter som detaljplaneförslaget ger.

Sociala konsekvenser

Planen innebär en omarbetad korsning med förändrade gång- och cykelvägar. Gång- och cykelkopplingarna blir fler när Bellevue knyts samman med Kartberget och med bron mot Jakobsberg/Sommarro genom en passage väster om cirkulationsplatsen. Då gång- och cykelkopplingarna blir fler ökar möjligheterna för fler att lättare röra sig i staden. Då trafikplatsen ligger högre än omkringliggande gång- och cykelnät kommer två av gång- och cykelpassagerna inom planområdet att ligga trafikseparerade under biltrafiken. Marknivåerna är gynnsamma för detta men utförandet av gång- och cykeltunnlarna kräver stort fokus på trygghetsaspekter såsom ljusförhållanden, siktförhållanden, överblickbarhet mm för att området ska uppfattas som tryggt och tilltalande.

Genomförandet av planen innebär att tätheten mellan busshållplatserna, både för läns- respektive stadsbusstrafiken, ökar. Busshållplatserna, liksom gångvägarna till dem ska utföras trygga och tillgängliga.

Ekonomiska konsekvenser

Planen, tillsammans med övriga investeringar i närområdet såsom bron över älven, innebär kostnader för Karlstads kommun.

Trafikkonsekvenser

Planförslaget i sig innebär inte någon ökad trafik utan innebär möjlighet att omarbeta dagens trafikplats till en cirkulationsplats med en ny placering. Planen möjliggör dock trafiken från den så kallade Södra förbindelsen från Jakobsberg och Hammarö kan anslutas till befintlig infrastruktur. På sikt kommer därmed området belastas med en ökad trafikmängd. För buller-, luftkvalitets- respektive trafikfrågor har därför de trafikmängder som kan bli aktuella i ett scenario 2040 använts för att beskriva konsekvenser.

Miljökonsekvenser

Miljökvalitetsnormer för vatten

Recipienten för planområdet är Västra Älvgrenen. Dess ekologiska status är måttlig. Bedömningen baseras på avvikelser i hydrologisk regim (måttlig), konnektivitet (dålig) och morfologiskt tillstånd (otillfredsställande). Avvikelse i hydrologisk regim och konnektivitet beror främst på uppströms reglering av vattendraget morfologiskt tillstånd beror på mänsklig påverkan på svämplan och närområdet (30 meter) runt vattenförekomsten. Vattenförekomsten bedöms ej uppnå god kemisk status på grund av hög kvicksilverhalt och polybromerade difenyleter (PBDE) i fisk.

Planområdet ligger längre än 30 meter (ca 200 meter) från älven och heller inte inom svämplanet och bedöms därför inte kunna påverka den morfologiska statusen. Regleringen av vattendraget sker utanför planområdet och planen kan inte påverka den del av statusen som beror på reglering (konnektivitet, hydrologisk regim). Området består idag till stora delar av trafikytor. När planen genomförs sker en omarbeting av området men de hårdgjorda ytorna bedöms inte bli avsevärt större och goda förutsättningar finns för öppna dagvattendiken. Genom öppna dagvattenlösningar och en fördröjning av dagvatten bedöms planen inte medföra en negativ påverkan på vattenkvalitén och genom det inte påverka miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsten med avseende på vattenkvalitén.

Hälsokonsekvenser

Buller

Detaljerade bullerkartor finns i bullerutredningen (Bullerutredning cirkulationsplats Kartberget – WSP 2019-03-22). Bullerkartläggningen har gjorts med de planerade åtgärder som kommunen kan förutse i dagsläget, och inte enbart de ändringar som den aktuella detaljplanen möjliggör (en förändrad och flyttad korsningspunkt). Bullerutredningen visar konsekvenserna av ny trafik över den planerade bron över Klarälven liksom en beräknad trafikökning i och med att Karlstad växer. De olika scenarierna som har studerats i bullerutredningen är nuläge, nollalternativ, förslagen ombyggnad och föreslagen ombyggnad med bullerskyddsåtgärder.

WSP kommenterar resultatet av beräkningarna för de befintliga bostäderna. Av de bostäder som redovisas i bullerutredningen är många redan i alternativet utan planerade byggnationer utsatta för buller. I samband med planerad ombyggnad ökar bullret av flera skäl. Dels tillkommer en ny bullerkälla i form av ny anslutning över älven, men även på grund av att trafikplatsen blir större, och att trafiken på så vis kommer närmare bostäderna.

Tabell 7. Antal bullerutsatta befintliga byggnader vid nuläge och nollalternativ. Avser ekvivalent ljudnivå vid fasad.

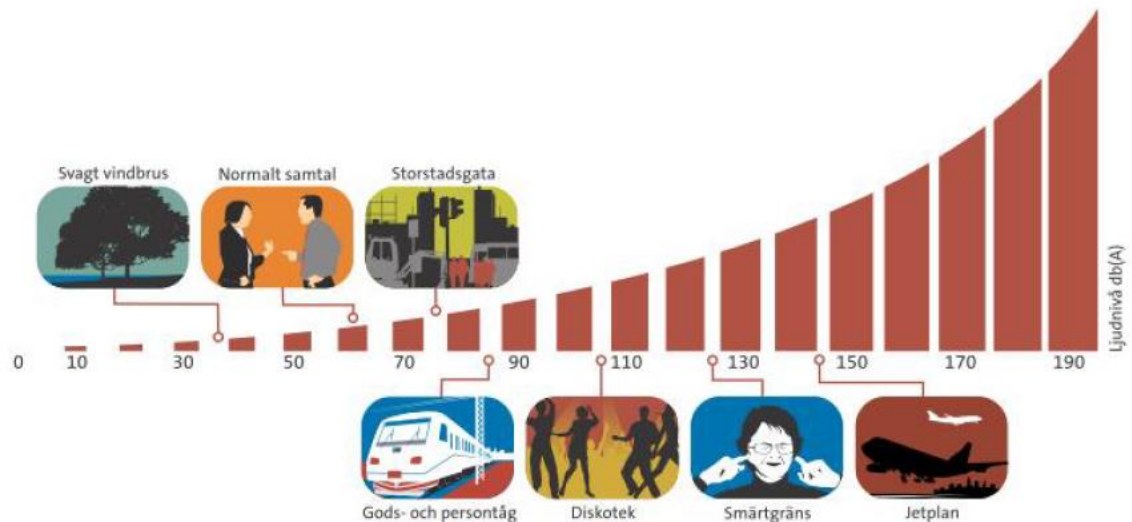
Område	Nuläge				Nollalternativ			
	>65 dBA	60–65 dBA	55–60 dBA	Totalt >55 dBA	>65 dBA	60–65 dBA	55–60 dBA	Totalt >55 dBA
Romstad	0	0	3	3	0	0	5	5
Kartberget	0	1	5	6	0	3	5	8
Bellevue	0	0	9	9	0	0	11	11

Tabell 8. Antal bullerutsatta befintliga byggnader vid föreslagen ombyggnad. Avser ekvivalent ljudnivå vid fasad.

Område	Föreslagen ombyggnad				Föreslagen ombyggnad inkl. föreslagna bullerskyddsåtgärder			
	>65 dBA	60–65 dBA	55–60 dBA	Totalt >55 dBA	>65 dBA	60–65 dBA	55–60 dBA	Totalt >55 dBA
Romstad	0	8	10	18	0	8	4	12
Kartberget	0	1	8	9	0	3	6	9
Bellevue	0	3	9	12	0	3	9	12

Figur ur bullerutredningen som visar antal bullerutsatta byggnader vid nuläge och nollalternativ ovan och vid ombyggnadsalternativet nedan.

Detaljplanen omfattar inte hela den nya cirkulationsplatsen eller bron då dessa till största del redan finns planlagda i detaljplanen för Kartberget. Bulleravskärmande åtgärder på den nya bron och inom hela trafikplatsområdet har trots detta utretts inom ramen för denna detaljplan. Två bullerskydd i anslutning till cirkulationsplatsen samt låga skärmar på den nya bron har utretts kunna ge god effekt och är därför förslag till åtgärder som förs in i projekteringen till genomförandet av trafikplatsen och bron. Resultatet finns redovisat i bullerutredningen. Sammanfattningsvis ligger trafikbullernivåerna i markplan på mellan 55 till 60 dBA för den närmaste bebyggelsen när bullerskydd genomförs på den nya bron och vid möjliga lägen vid cirkulationsplatsen. Normal samtalston anges ofta till ca 60 - 65 dBA. Den nivå som accepteras vid ny bostadsbebyggelse är i gällande lagstiftning 60 dBA ekvivalent ljudnivå enligt den s k bullerförordningen. Skärmar ger bäst effekt i marknivå och på en byggnads nedersta våningsplan. På grund av att många av byggnaderna i området har mer än en våning, gör det att antalet bullerutsatta byggnader ej minskar, men bullernivåer för byggnadernas nedersta våning och på utemiljön i anslutning till bebyggelsen sänks med hjälp av de föreslagna bullerskydden.



Figur som visar exempel på olika ljudnivåer från olika källor.

Luftkvalitet

Området är öppet och väl ventilerat. Området kommer inte bli mer slutet vid genomförandet men däremot kommer trafikmängderna öka då Södra Förbindelsen ansluts till området och när Karlstad växt i ett framtidsscenario år 2040. För detaljplanen för Östra Jakobsberg beräknades luftkvaliteten för körbanorna i slutna gaturum (Miljöförvaltningen 2017-10-16). Trafikmängderna beräknades ligga i samma storleksordning som inom det nu aktuella planområdet. Beräkningarna visade att samtliga miljö kvalitetsnormerna klaras (PM10, NO2 och Bensen). Även miljö kvalitetsmålen klaras för PM10 och NO2. För Bensen överskrider miljö kvalitetsmålet något. Beräkningarna är gjorda för körbanorna. Halterna avtar snabbt med avståndet och medför att luftkvaliteten är bättre en bit från vägbanan. Då det nu aktuella planområdet, till skillnad från de beräknade för Östra Jakobsberg, är öppet runt körbanorna och därför bedöms miljö kvalitetsnormerna för luft klaras med marginal.