



**KARLSTADS KOMMUN**

Detaljplan för  
**del av Välsviken 2:1**  
inom Välsviken, Karlstads kommun, Värmlands län



**Arkivnr. 1780-18-P2014/18**

Upprättad på Stadsbyggnadsförvaltningen 2014-05-14 §26

Antagen av Stadsbyggnadsnämnden 2014-09-24 §14

Vunnit laga kraft 2014-10-21

Stadsbyggnadsförvaltningen

Dnr SBN 2013-62

## 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, stadshuset och biblioteket. Granskningstiden är minst tre veckor.

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

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

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

**INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

|                                        |               |
|----------------------------------------|---------------|
| <b>Planprocessen</b>                   | <b>2</b>      |
| <br><b>PLANBESKRIVNING</b>             | <br><b>4</b>  |
| <b>Inledning</b>                       | <b>4</b>      |
| Handlingar                             | 4             |
| Planens syfte                          | 4             |
| Huvuddrag                              | 4             |
| Genomförandetid                        | 5             |
| Arbetsgrupper och samarbeten           | 5             |
| <br><b>TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE</b>  | <br><b>6</b>  |
| <b>Förutsättningar och planförslag</b> | <b>9</b>      |
| Bakgrund                               | 9             |
| Plandata                               | 9             |
| Markanvändning                         | 10            |
| Landskapsbild                          | 10            |
| Kultuhistoriskt intressant miljö       | 11            |
| Bebyggelse                             | 12            |
| Gator och trafik                       | 12            |
| Mark                                   | 14            |
| Strandskydd                            | 15            |
| Grönstruktur och växtlighet            | 16            |
| Tekniska system                        | 19            |
| Störningar, hälsa och säkerhet         | 20            |
| Folkhälsa                              | 21            |
| <br><b>Genomförande</b>                | <br><b>23</b> |
| Ansvarsfördelning för genomförande     | 23            |
| Huvudmannaskap för allmän plats        | 23            |
| Fastighetsrättsliga åtgärder           | 23            |
| Ekonomiska frågor                      | 23            |
| Tekniska frågor                        | 23            |
| Miljökonsekvenser                      | 25            |
| Sociala konsekvenser                   | 30            |
| Ekonomiska konsekvenser                | 30            |

# PLANBESKRIVNING

---

## Inledning

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

Planbeskrivningen för detaljplan för del av Välsviken 2:1 är uppdelad i fyra delar:

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

## Handlingar

Planen omfattar följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning, genomförandebeskrivning

Därutöver tillkommer de utredningar som tagits fram under planarbetet:

- Översiktlig geoteknisk utredning
- Naturinventering
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Landskapsanalys
- Riskanalys
- Dagvattenutredning
- Utredning ny godsbangård vid Välsviken (spårplan)
- Fågelinventering vid Välsviken

## Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att utreda möjligheten att skapa nya tomter för lager, industri, kontor och industrispår i området. Genom planläggningen bevaras även naturområdet i väster.

## Huvuddrag

Planområdet ligger öster om Karlstads centrum, mellan Välsvikens handelsområde och Värmlandsbanan (järnväg). Planförslaget medger att nya ytor för lager, industribyggnader med stickspårsanslutning kan uppföras samt kontor. Vidare föreslås en ny bredare väg till området samt att ett större naturområde, där en fast fornlämnning ligger under marken, bevaras genom planläggningen.

## Genomförandetid

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

Under genomförandetiden har fastighetsägaren rätt att exploatera i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla men kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad byggrätt).

## Arbetsgrupper och samarbeten

Detaljplanen har tagits fram av stadsbyggnadsarkitekt Malin Björklund och stadsbyggnadsplanerare Karolin Norlin i samarbete med följande förvaltningar:

Trafik och gata, Teknik- och fastighetsförvaltningen

VA-enheten, Teknik- och fastighetsförvaltningen

Mark och exploatering, Teknik- och fastighetsförvaltningen

Natur- och parkenheten, Teknik- och fastighetsförvaltningen

Miljöförvaltningen

Kommunledningskontoret

Räddningstjänsten

För planeringen som rör Värmlandsbanan sker ett nära samarbetet med Trafikverket. Med anledning av bland annat att värmlandsbanan utgör ett riksintresse.

Kommunens planering för aktuellt planområde samplaneras även med projektet ”Tåg i tid”.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

### Riksintressen

Hela planområdet är riksintresse enligt miljöbalken 4 kap för turism och rörligt friluftsliv.

Alstersdalen öster om planområdet är utpekad som riksintresse för kulturmiljövård. Följande beskrivning finns kring riksintresset:

*"Alsterdalsgången är ett område av skiftande karaktär. I söder är landskapet småbrutet med inslag av mindre odlingsytor och betesmarker medan det i norr öppnar sig i större sammanhängande åkerytor. Vid Alsterälven som följer dalgången har sedan 1500-talet anlagts små men ändå betydande kvarn- och järnbruksrörelser om vilka bebyggelsen vid Alsters, Gunneruds och Alstrums bruksherrgårdar påminner. Alsters kyrka, som är en korskyrka och i likhet med många andra Värmlandsskyrkor spånklädd och rödmålad, stod färdig 1696. Dalgången rymmer åtskilliga minnesmärken av kultur- och litteraturhistoriskt intresse, främst knutna till Gustaf Frödings diktning. Hit hör i första hand gårdarna Alster, Gunnerud, Byn med flera. I "dungen där göken gol" norr om Alsters herrgård restes 1921 en minnessten över skalden."*

Järnvägen, Värmlandsbanan, är av riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8§.

### Landskapsbildsskydd

Alsterdalen har förutom ett riksintresse för kulturmiljövård även ett landskapsbildsskydd som täcker ungefär samma område.

Landskapsbildsskyddet är ett skydd av landskapsbilden med stöd i 19 § naturvårdslagen i dess lydelse före den 1 januari 1975. Begreppet landskapsbildsskydd infördes innan begreppet riksintresse fanns, för att skydda stora områden från större påverkan eller förändring. Det var framförallt de visuella värdena i landskapet som man ville skydda. Begreppet finns inte kvar i gällande miljöbalken, men bestämmelsen gäller fortfarande genom, lag 1998:811 om införande av miljöbalken.

### Strandskydd

Den sydvästra delen av planområdet ligger inom strandskyddsområdet.

### Kulturmiljöområde

En kulturmiljöutredning för Välsviken finns från 2010, framtagen av Värmlands museum, där det aktuella planområdet ingår.

Inom detaljplaneområdet finns det en fast fornlämning i form av ett gammalt gårds-läge, fasta fornlämningar är skyddade enligt kulturminneslagen.

### Översiktsplan

I Karlstads kommuns översiktsplan pekas flera olika utbyggnadsområden ut, indelade i tre etapper, Välsviken markeras som etapp 2. Välsviken är tänkt att exploateras efter det att Västkust färdigställts. Inom området Välsviken har man i kommunens översiktsplan tänkt skapa en blandad bebyggelse med bostäder vid Alsternäset och i väster mot Södra Kroppkärr. Vid verksamhetsområdet kring järnvägen planeras en rangerbangård. Och i östra delarna av Välsviken föreslår översiktsplanen kunskapsintensiva företag som kan dra nytta av Karlstads universitet och de goda pendlingsmöjligheterna i området.

## Strategiska planen

Planen innebär att kommunen bedöms få en bättre planberedskap för verksamheter och kan bidra till ett bättre företagsklimat. En del natur kommer tas i anspråk samtidigt som detaljplanen bidrar till att bevara viktig natur.

## Planarbetsprogram

Detaljplanen finns med i planarbetsprogram för 2014/15. I planarbetsprogrammet har projektet fått första prioritet.

## Planprogram

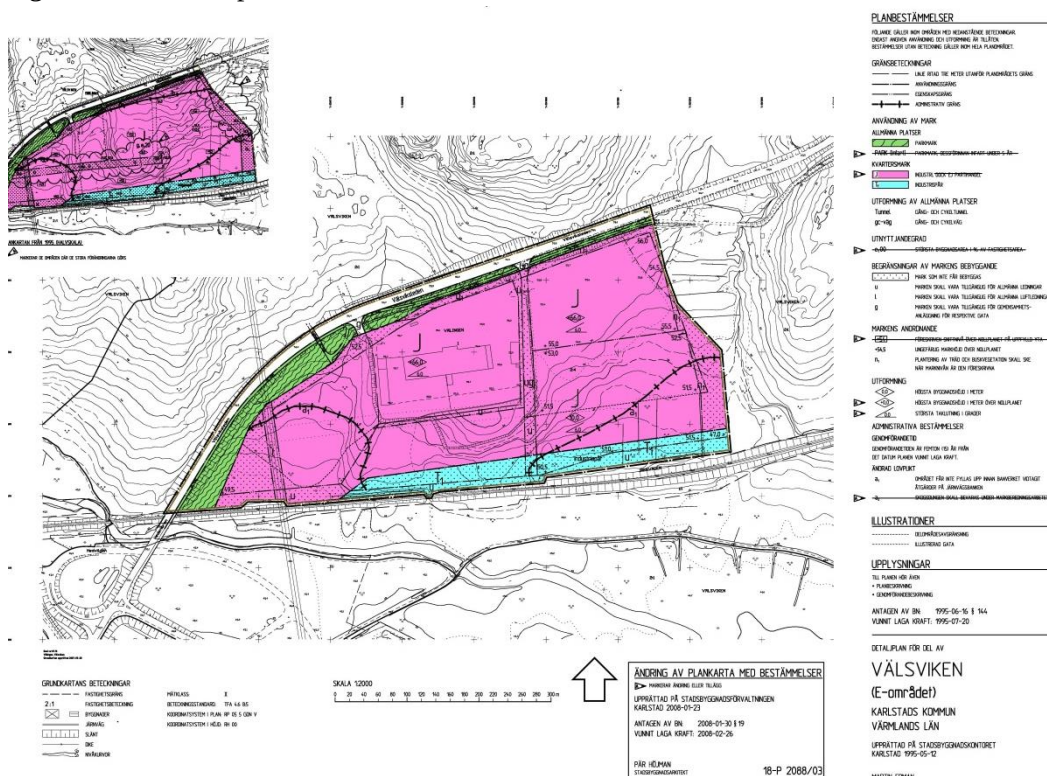
2011 tog Karlstad kommun fram ett planprogram över centrala Välsviken. I planprogrammet pekas största delen av det nu aktuella detaljplaneområdet ut för industriverksamhet och handel. Vid tiden för framtagandet av planprogrammet planerades en återvinningscentral i området, planer som inte längre är aktuella för området. Södra delarna av planområdet, närmast järnvägen föreslogs till järnvägsutveckling för bl.a. dubbelspår och en rangerbangård. Den östra delen av planområdet föreslogs för kontor och handel i planprogrammet.

Planprogram för Centrala Välsviken, antogs 2011, planprogrammet ligger som grund för detaljplanen.

# Gällande detaljplan

Planområdet saknar idag detaljplan.

Väster om planområdet finns en gällande detaljplan för industri och industrispår i anslutning till järnvägen. I södra delen finns det planbestämmelse som gör det möjligt att dra in stickspår i området.



### Figur 1 Gällande detaljplan

## Beslut om planläggning

Beslut om planläggning togs av stadsbyggnadsnämnden 2013-09-25 §17 och därmed uppdrag till stadsbyggnadsförvaltningen att upprätta detaljplan för del av Karlstad Välsviken 2:1.

## Genomförda utredningar

I samband med detaljplanens framtagande har ett antal utredningar tagits fram för att pröva lämpligheten av att bebygga området för lager, industri, kontor och industrispår. Dessa är följande:

- Översiktlig geoteknisk utredning
- Naturinventering
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Landskapsanalys
- Riskanalys
- Dagvattenutredning
- Utredning ny godsbangård vid Välsviken (spårplan)
- Fågelinventering vid Välsviken

## Förutsättningar och planförslag

### Bakgrund

Kommunen har behov av mer verksamhetsmark med spåranslutning. Teknik- och fastighetsförvaltningen har inkommit med förfrågan till stadsbyggnadsförvaltningen om planläggning för en intressents räkning. Det aktuella området prövas nu för planläggning för lager, industri, kontor och industrispår. Kunden har behov av totalt 50 000 m<sup>2</sup> markyta. I ett första skede är behovet 25 000 m<sup>2</sup>, med möjlighet att utöka med ytterligare 25 000 m<sup>2</sup>, i ett senare skede. Kunden har behov av att kunna ansluta stickspår från järnvägen till tomten. Det är även viktigt med goda kommunikationsmöjligheter för transporter på väg. Välsviken har i detta sammanhang fallit ut som ett bra lokaliseringsläge.

I samband med planläggning för lager, industri och kontor tas även den naturmark som ligger mellan planområdet och befintlig industri med i planarbetet.

### Plandata

#### Planområde och angränsande områden

Planområdet är beläget i Välsviken ca 4,5 km öster om Karlstads centrum och omfattar totalt ca 14 hektar. Området består till största del av orörd natur med blandskog i kuperad terräng. En väg leder ner från Välsviksrondellen till järnväghållplatsen i söder. I västra planområdet rinner en mindre bäck med ett slingrande lopp med bäckravinen. Inom detta område finns också en fast fornlämning.

Området ligger söder om Välsvikens handelsområde och Välsviksleden. Planområdet avgränsas i norr av en gång- och cykelled. I väst ansluter det till befintligt industriområde. I öst ligger plangränsen ca 30 meter öster om den väg som idag leder ner till Välsvikens järnväghållplats. I syd ligger Värmlandsbanan (järnväg mellan Laxå och Charlottenberg).



Figur 2 Ortofoto Välsviken

I angränsande område finns Välsvikens handelsområde i norr och ett industriområde i väster (där bland annat Swedecraft, Lecab och Börje Jönssons åkeri är etablerade). Öster och söder om området finns skog. Värmlandsbanan ligger i söder. En banvaktsstuga är belägen i sydöst som är Välsvikens äldsta bevarade byggnad och används idag som bostad. Välsvikstjärnet finns söder om järnvägen. I sydväst

ligger Hedenverket. Öster om planområdet, mot Alsterdalen, finns skog likaså söder om området.

## Markägande

Planområdet omfattas av fastigheten Välsviken 2:1 som ägs av kommunen.

## Markanvändning

Området består av obebyggd blandskog i kuperad terräng. En mindre väg leder ner från Välsviksrondellen till Välsvikens järnväghållplats. Vägen har en enklare utformning och är därmed möjlig att flytta. Där finns en vändhållplats för bussen som trafikerar området. En mindre perrong ligger i anslutning till järnvägen liksom en parkeringsplats. I den västra delen av området ligger en fast fornlämning, efter Välsvikens gård. En liten bäck finns i väst som rinner genom planområdet i nord-sydlig riktning.

## Planförslag

Största delen av planområdet får markanvändningen lager, industri, kontor och industrispår (**UJKT**). Delarna av planområdet som ligger inom 70 meter från Välsviksleden eller järnvägen får markanvändningen lager, industri och industrispår (**UJT**) det vill säga inte kontor då det transporteras farligt gods på både Välsviksleden och järnvägen.

Den västra delen av planområdet får markanvändningen allmän plats natur (**NATUR**).

Sydvästra delarna av planområdet, norr om järnvägen får markanvändningen industrispår (**T**). Detaljplanen som ansluter till planområdet i väster har även den markanvändning industrispår, närmast järnvägen. Industrispår till planområdet kan därmed kopplas på väster om planområdet, för karta se under rubriken "Gällande detaljplan". Inom t-området är det även tänkt att en kombinerad serviceväg och alternativ väg för räddningstjänsten ska kunna gå. Vägen ansluter till Välsviksleden genom industriområdet väster om planområdet.

Lokalgatan som går ner till tåghållplatsen dras om mer öster ut (**LOKALGATA**) för att skapa ytterligare byggbar mark till lager och industri.

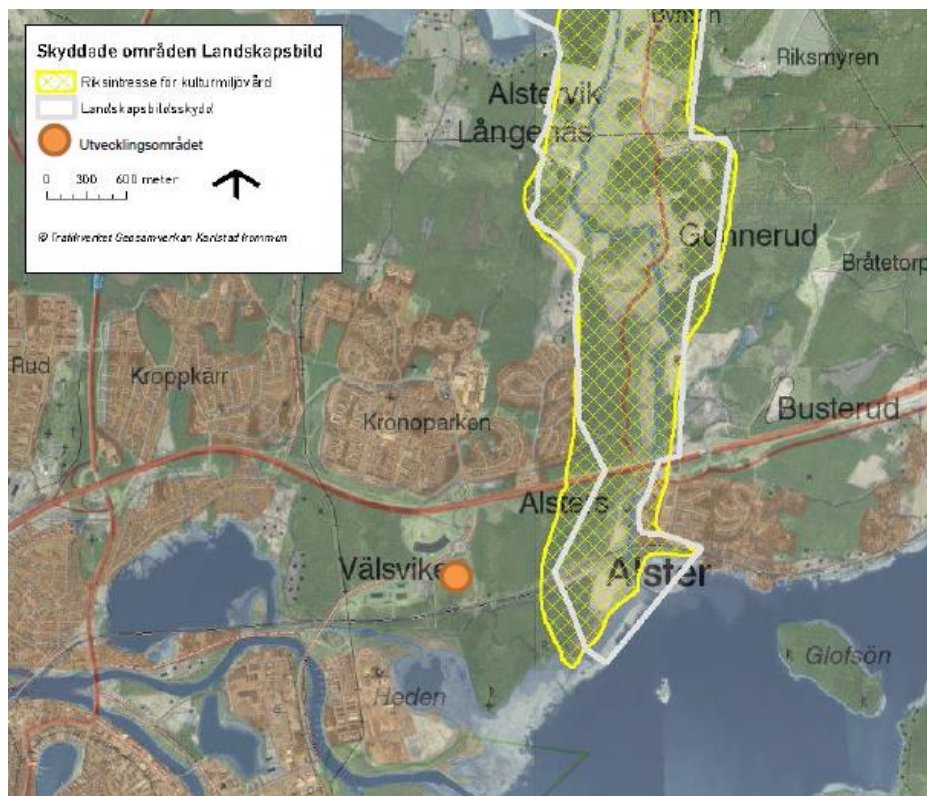
Ett skyddsavstånd på 50 meter från den fasta fornlämningen ska hållas till kvartermark, industri.

## Landskapsbild

Planområdet ligger i närheten av Välsviksleden och Välsviksrondellen, något dold av framförvarande skog. Området är idag ett tämligen orört skogsområde och utgör ett grönt inslag. Från järnvägen i söder syns skogsområdet väl.

I planområdet finns det stora höjdskillnader, med de högsta höjderna i norr +66,5 (RH 2000). Området sluttar sedan ner mot sydväst, +47 (RH 2000).

Lite drygt 600 meter öster om planområdet finns Alstersdalen, hela Alstersdalen omfattas av både landskapsbildskydd och riksintresse för kulturmiljövård. Likt kartbilden visar, omfattar landskapsbildskyddet och riksintresse för kulturmiljövård ungefär samma geografiska område.



Figur 3 Alsterdalen, landskapsbildsskydd och riksintrasse för kulturmiljövård.

### Planförslag

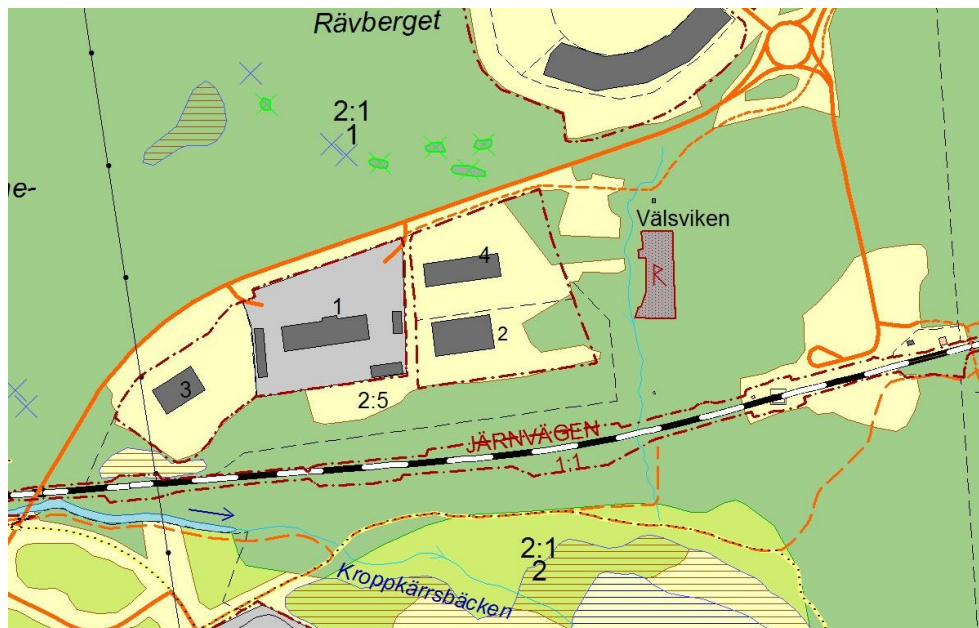
Stora delar av kvartersmarken kommer i och med planförslaget jämnas ut så marken hamnar i samma höjd som järnvägsspåren. Planförslaget tillåter byggnader i 15, 30 och 60 meter, dess påverkan på landskapsbilden beskrivs under konsekvenser.

### Kulturhistoriskt intressant miljö

En kulturmiljöutredning finns från år 2010, som togs fram i samband med framtågandet av planprogrammet för Centrala Välsviken. Enligt utredningen finns kulturhistoriska intressen inom planområdet i form av en fast fornlämning, av ett äldre gårdsläge. Det är grunden till Välsvikens gamla gård som ligger under mark som till största del är gräsbetäckt.

Fornlämningen ligger inom naturmarken. Fornlämningar är skyddade enligt kulturminneslagen, vilket betyder att det bl a är förbjudet att utan tillstånd ta bort, täcka över, ändra eller skada fornlämningen.

I samförstånd med länsstyrelsen kan den fasta fornlämningen ligga kvar, under förutsättningar att den får ett skyddsavstånd på 50 meter till industriområdet.



Figur 4 Fast fornlämning i området.

### Planförslag

Ett skyddsavstånd på 50 meter från den fasta fornlämningen ska hållas till industriområdet.

## Bebyggelse

Planområdet är obebyggt, förutom två mindre tekniska byggnader som finns vid norra respektive södra delen av bäcken.

### Planförslag

Totalt inom kvartersmarken får 50 % av fastighetsarean bebyggas (**e**). Inom hela kvartersmarken gäller högsta byggnadshöjd 15 meter (**<15>**). Utöver det får delar av planområdet även bebyggas i 60 respektive 30 meter. Max 2 % av området får bebyggas i 1 st byggnad med högsta byggnadshöjd 60 meter (**<60>**). Max 10 % av fastigheten får bebyggas med högsta byggnadshöjd 30 meter (**<30>**).

I landskapsanalysen framkom det att en byggnad på 60 meter från vissa punkter i omkringliggande landskap kommer bli ett landmärke. Det är därför viktigt hur en sådan hög byggnad utformas. Det ska därför ställas krav på utformningen av byggnaden i markanvisningsavtalet och i samband med bygglov.

Det är viktigt att byggnaderna inom planområdet utformas med stor omsorg och främst de högre byggnaderna 30-60 meter som med sin höga höjd och stora volym kommer bli viktiga landmärken för omgivningen. Det är därför viktigt att det förs en tät dialog med stadsarkitekt och/eller bygglov kring utformningen i bygglovs-skedet.

I norra delen av planområdet, mot gång- och cykelvägen skapas, en buffertzon på 8 meter där byggnad inte får uppföras (**::::**). Inom området skall även träd och buskvegetation finnas (**n**).

## Gator och trafik

### Biltrafik och gatumiljö

Norr om planområdet ligger E18, som är riksintresse för kommunikationer. E 18 har 17 070 fordonsrörelser /årsmedelsdygn öster om från Universitetsmotet respek-

tive 19 740 fordonsrörelser /årsmedelsdygn väster om Universitetsmotet. Trafiksiffrorna är hämtade från trafikverkets hemsida.

Planområdet nås idag norrifrån, från Välsviksrondellen. En mindre väg, (6 meter bred), leder ner till Välsvikens järnväghållplats, vägen slutar med en vändplats. En mindre parkeringsyta finns intill med plats för ca 15 parkeringsplatser, busshållplats finns även där.

Det finns inga trafikmätningar om hur mycket trafik som passerar på vägen idag. Uppskattningsvis rör det sig inte om speciellt mycket trafik. Trafiken består av pendeltrafikanter, busstrafikanter och besökare till Frödingeleden.

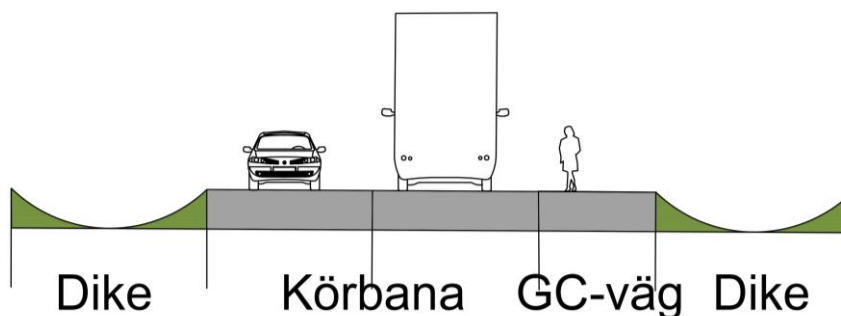
Trafiken på Välsviksleden, som ligger norr om planområdet, uppskattas trafikeras av 6 000 – 8 000 bilar (2013). Trafikuppgift från år 2009 anger 4 700 fordon /årsmedelsdygn. Sedan 2009 har handelsområdet etablerats och genererar därmed mer trafik. När Välsviksleden byggdes dimensionerades vägen för 30 000 fordon/årsmedelsdygn. Detta innebär att vägen har kapacitet för betydligt mer trafik.

Välsviksleden är huvudgata i Välsviken och är utpekad som rekommenderad transportled för farligt gods.

### Planförslag

Lokalgatan (**LOKALGATA**) ner till tåghållplatsen flyttas öster ut för att skapa mer byggbar kvartersmark. I detaljplanen ges möjlighet att bredda lokalgatan för framtida behov, dagens lokalgata är enbart 6 meter där den är som bredast. Vid ökade trafikflöden av tyngre fordon kan behov av att bredda vägen uppstå och i samband med det, dela på oskyddade trafikanter och motortrafiken på vägen. I skissen nedan syns en sektion över hur den nya lokalgatan kan komma att se ut. Två körbanor som ger möjlighet att två tunga fordon kan mötas med en separat gång- och cykelväg och två diken på vardera sidor. In- och utfart till planområdet sker från vägen som går ner till järnväghållplatsen.

Både dike, körbanan och gc-vägen läggs under markanvändningen, lokalgata för att skapa en flexibilitet. I samband med en eventuell framtida exploatering öster om planområdet kan det finnas behov att omdisponera utformningen av lokalgatan, vilket denna detaljplanen ger möjlighet till.



Figur 5 Sektion över lokalgatan

Den tillkommande trafiken till området är beräknad till 70 fordon per årsmedelsdygn, av dessa är 45 tung trafik. Resterande 25 fordon är mindre fordon t ex budbilar, dessa kommer förmodligen nyttja Välsviksleden i riktning mot Hedvägen i första hand. Trafiken kommer troligtvis gå både norr- och söderut från Välsviksrondellen, vilket betyder att uppskattningsvis hälften av fordonen kommer nyttja E18. När fastigheten får stickspårsanslutning, kommer merparten av den tyngre trafiken istället belasta järnvägen. Stickspår kommer inte kunna anslutas till området förrän kapacitetshöjande åtgärder är genomförda på Värmlandsbanan. Åtgärderna som ska göras på Värmlandsbanan i Välsviken är planerade till tidigast perioden 2020-2025, enligt projektet Tåg i tid.

## Gång- och cykeltrafik

Det finns ingen separerad gång- och cykeltrafikled längs med bilvägen ned till järnväghållplatsen. Idag samsas cykeltrafik med övrig fordonstrafik på befintlig väg. En gång- och cykelväg ligger precis norr om planområdet, som följer Välsviksledens sträckning.

### Planförslag

Detaljplanen ger möjlighet till att en separat gång- och cykelväg kan skapas för att skydda de oskyddade trafikanterna, likt föregående figur visar. Den nya gång- och cykelvägen kan anslutas till den befintliga gång- och cykelväg i höjd med Välsviksrondellen.

## Kollektivtrafik buss

Busslinje 53 trafikerar mellan Välsviken station och Universitetet. Busstrafiken är anpassad efter de tider som Värmlandstrafiks tåg stannar vid järnväghållplatsen, morgnar respektive eftermiddagstider, måndagar - fredagar.

I kommunens pågående arbetet med ”Karlstadsstråket” (ny snabbgående busslinje) finns planer på att stråket ska starta från Välsvikens järnväghållplats, vissa tider på dagen.

## Kollektivtrafik järnväg

Järnvägen, Värmlandsbanan (går mellan Laxå och Charlottenberg) är av riksintresse för kommunikationer (enligt miljöbalken 3 kap 8§).

Den regionala tågtrafiken – Värmlandstrafik, trafikerar Värmlandsbanan och gör stopp i Välsviken på morgnar respektive eftermiddagar. Cirka 25 tåg stannar dagligen i Välsviken.

Värmlandsbanan har en av de största kapacitetsbristerna i Sveriges järnvägsnät. Sedan våren 2011 driver Region Värmland, Trafikverket och Karlstads kommun projektet *Tåg i tid* som går ut på att korta restiderna och få en pålitligare tågtrafik för framtiden. En åtgärdsvalsstudie har tagits fram som blivit klar under 2013 inom ramen för *Tåg i tid*. Framtida kapacitetsförbättringar som är inplanerade är mötespår, dubbelspår, nya växlar samt en ny rangerbangård i Välsviken, söder om järnvägen. På uppdrag av trafikverket har en spårplan tagits fram som visar på hur ovanstående kan lösas (se bilaga). Tidsmässigt ligger dessa planer inplanerade under tidsperioden 2020-2025. Den pågående planeringen med nytt Resecentrum i centrala Karlstad påverkar tågplaneringen i Välsviken bland annat genom att rangeringen flyttas dit.

### Planförslag

Anslutande av stickspår är underordnat Värmlandsbanans kapacitetshöjande åtgärder. Planläggningen i området får inte försvåra genomförandet av *Tåg i tid* föreslagna åtgärder. Därav är stickspårsanslutning möjlig först efter att mötespår tillkommit.

## Mark

Marken består av blandskog med gran och björk. Planområdet är kuperat med högsta höjd uppmätt till +65,5 (RH2000) i nordvästra delen. I södra delen finns den lägsta punkten på +47 (RH2000). Vid större regn samlas en del vatten i området.

### Planförslag

På grund av höjdskillnaderna i planområdet kommer stora sprängningar behöva genomföras. Kvartersmarken inom planområdet kommer till stora delar att behöva plansprängas för att bland annat kunna komma in med stickspåret. Troligtvis kommer markhöjden i planområdet hamna på samma höjd som järnvägsspåret. Det be-

fintliga järnvägsspåret som gränsar till planområdet ligger mellan +53,5 och +57,5 (RH 2000).

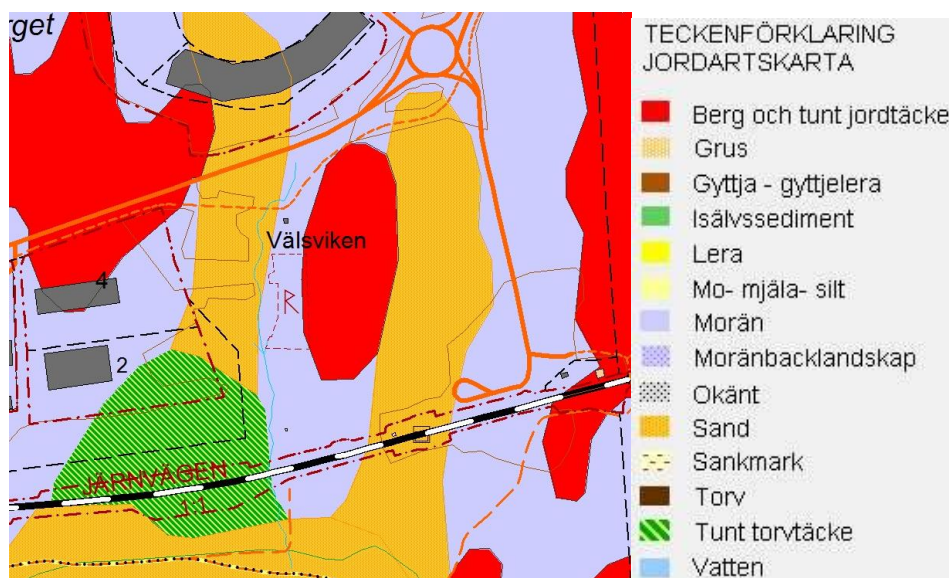
För att hindra att djur och människor kommer till skada på grund av de höjdskillnader planen kan leda till mellan natur- och kvartersmark skall stängsel eller liknande uppföras till en höjd av minst 1,6 meter där schakt eller slänter mot naturmark uppgår till mer än 1 meter (**generell bestämmelse**).

### Geotekniska förhållanden

Områdets förhållanden varierar något. Marken består av morän, sand, berg och tunt jordtäckte samt lite tunt torvtäckte. Berggrunden innehåller bland annat bergarterna granit, granodiorit, monzonit. Jordarterna består av sedimenterat material med sand, lera och svämsand. Runt järnvägen finns fyllnadsmaterial med överbyggnadsmaterial för järnvägen.

I planområdet är berggrunden sur, men det behöver inte betyda att det finns ämnen i berggrunden som kan försura mark och vatten. Det är bergarter med höga halter kiseldioxid ( $\text{SiO}_2$ ) som försurar mark och vatten t.ex. svavelkis.

I samband med bergprovtagning i planområdet påträffades inte någon svavelkis, vilket tyder på mindre risk att mark och vatten försuras.



Figur 6 Jordartskarta över området.

### Planförslag

För att kunna dra in stickspår i planområdet så krävs det plansprängningar på delar av området. Delar av massorna kan användas till utfyllnader runt stickspåret. Oberoende på hur massorna ska användas ska gällande lagstiftning följas se genomförandebeskrivningen.

### Strandskydd

Den sydvästra delen av planområdet ligger inom utökat strandskydd från Vänern på 300 meter.

### Planförslag

Strandskyddet upphävs i detaljplan med stöd av PBL 7 kap 18 c § andra stycket som säger att strandskyddet kan upphävas inom område som är avskilt med järnväg från strandlinjen.

## Grönstruktur och växtlighet

Området som tas i anspråk för planläggning ligger till största del i orörd natur. Naturen i området består av blandskog med inslag av gran, tall, björk och klibbal samt även inslag av asp, hassel, rönn och ek. Det finns mycket nedfallna träd i södra området. I sydvästra planområdet rinner en mindre bäck med ett slingrande lopp som sätter sin prägel på naturen. I bäckravinen finns höga naturvärden, det är värdefullt med fuktiga/skuggiga bäckmiljöer. I den södra delen svämmas bäcken över ibland vid högvatten. Bäckens naturliga förlopp bör inte ändras.

Naturen är viktig för djur- och fågellivet i området. För rekreation och friluftsliv finns andra områden i Välsviken som lämpar sig bättre för sådana aktiviteter.

Den delen av planområdet som föreslås exploateras som kvartersmark har idag en låg komplexitet med en enda landskapskaraktär även om det finns en variation mellan öppen- och slutenhet. I sitt sammanhang ökar dock komplexiteten i området med sin kontakt med skogsområdena i väster, söder och öster.

Området är omgärdat av barriärer, främst norr och söder om planområdet. I norr skapar motorvägen och Välsviksleden barriärer och i söder järnvägen. Dessa barriärer gör området svårtillgängligt för gående och cyklister.

I samband med att stadsbyggnadsförvaltningen påbörjade arbete med att ta fram en fördjupad översiktsplan över Välsviken (vars arbete sedan avstannade) genomförde natur- och park en naturinventering. Naturinventeringen studerade hela Välsviken och pekade ut områden som har höga naturvärden eller rekreativvärden och/eller bör studeras vidare. Inom planområdet för detaljplanen del Välsviken 2:1 pekades två områden ut, dels området längst i väster (delar av den föreslagna naturmarken) och dels området kring tåghållplatsen. Området längst i väster ansågs kunna ha höga naturvärden, denna inventering låg sedan bakom beslutet att i detaljplanen låta Skogsvårdsstyrelsen studera området vidare. Det andra området som inventeringen pekade ut var området kring tåghållplatsen. Området kring hållplatsen pekades ut då det ansågs vara extra viktigt hur området utformas utifrån en trygghetsaspekt. I natur- och parks inventering ansåg man att området närmst hållplatsen bör planteras eller att verksamheter med sena dygnstider förläggs här istället för naturmark för att öka trygghetskänslan i området.

I miljökonsekvensbeskrivningen, som tagits fram av konsult (Sweco), omnämns Skogsvårdsstyrelsens inventering<sup>1</sup> (gjord 2013) av ett 2 hektar stort område i planområdets östra del, ”kärnan” av det föreslagna naturområdet. Se figur 6. Det inventerade området ligger söder om Välsvikens köpcentrum. En bäck korsar planområdet och rinner i nord sydlig riktning. Området har tidigare varit öppen mark. Skogsvårdsstyrelsen har delat in området i fyra olika områden.

Område 1 – Det nordvästra området beskrivs som en relativt opåverkad bäckdal med stort inslag av grova lövträd. Rödlistade arter i området är mindre hackspett. Signalarter som finns i området är ormbär, stjärtmes och entita. Särskild hänsyn som föreslås för att bevara området är att öka andelen lövträd i närområdet och skapa död ved samt att bevara bäckdalens lopp.

Område 2 - Det mindre området (2) beskrivs som en vacker ravinbildning med branta och höga slänter med naturvärden. I området består skogsbeståndet mestadels av gran men även lövträd. En del granar är mycket grova, över 50 cm i diameter. Fuktigheten i ravinen är gynnsam för lavar och mossor. Signalarter som finns i området är stubbspretmossa, hasselmossa, ormbär och skogssallad.

---

<sup>1</sup> Rapport från inventering av naturområden vid Välsviken i Karlstads kommun, Skogsvårdsstyrelsen 2013-08-29

Område 3 – Det tredje området är ett klibbalkärr med sand- och grusvallar, även detta område med naturvärden. Det finns torrträd med klibbticka och lågor av gran i området. Rödlistade arter som påträffats är jättesvampmal och mindre hackspett.

Jättesvampmalen är knuten till levande fnöskticka och björkticka på björk. Jättesvampmal är en ganska sällsynt art, som hör till gammal naturskog med döda björkar rikligt bevuxna med fnöskticka. Hotet mot arten är avverkning av gamla, svampangripna lövträd samt bortforsling av döda lövträd. För jättesvampmalen kan en kompensationsåtgärd vara att de fnöskangripna björkarna och den döda veden som behöver tas ned flyttas in i naturmarken.

Område 4 – Detta område utgörs av blandskog i östvärd sluttning med grova björkar, ek, rönn, asp och sälk. Där växer även hassel och brakved. Det finns även sparsamt med död ved där. Områdets naturvärden har bedömts som måttliga. Vattendraget omfattas av strandskyddsbestämmelserna, enligt 7 kap 13-18§ miljöbalken.

Då skogsvårdsstyrelsen i samband med sin inventering hittat den rödlistade arten mindre hackspett har en kompletterande fågelinventering genomförts med samma avgränsning som skogsvårdsstyrelsens inventering. Inventeringen genomfördes genom fyra fältbesök under perioden 31 maj- 23 juni 2014. Totalt observerades 26 st olika fågelarter (för fullständig redovisning av arterna, se *Fågelinventering vid Välsviken, Karlstad kommun*, 2014). Inventeringen hittade ingen häckning av mindre hackspett och inte heller häckning av någon annan rödlistad fågelart i området. Utredningen föreslår dock att kompensationsåtgärder ska genomföras vid en exploatering för att främja den mindre hackspetten i området.

De kompensationsåtgärder som föreslås är att i delområde 1 och 4 röja bort klenare granar, ringbarka grövre gran. Vid en exploatering av delar eller hela delområden och det uppstår behov av ytterligare kompensationsåtgärder föreslår inventeringen röjning och ringbarkning av gran i de angränsande blandskogarna. Åtgärderna syftar till att förlänga lövträdsfasen, öka andelen lövträd, skapa mer varierande bestånd, öka andelen äldre träd, öka andelen solbelysta stammar och förbättra både dimensionstillväxt och föryngring av lövträd. Det är även viktigt för lövskogsmiljöer som alkärr och lövsumpskogar att grävning eller körning av tunga maskiner in påverkar hydrologin negativt.



Figur 7 Naturområden inom Planområdet, källa Skogsstyrelsen, Lantmäteriet.

### Planförslag

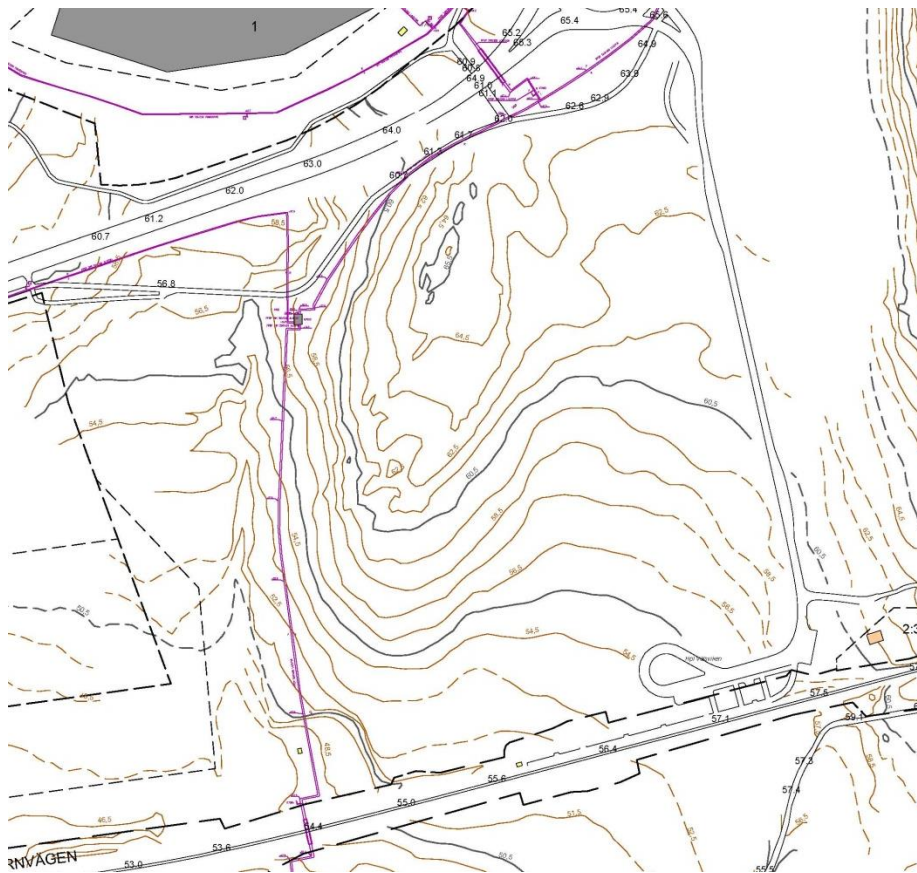
Marken i västra planområdet planläggs som naturmark (**NATUR**). I mitten av området ligger en fast fornlämning med ett föreslaget skyddsavstånd på 50 meter från föreslaget industriområde i öster (som tidigare nämnts i texten om *Kulturhistorisk intressant miljö*).

I det östra planområdet finns många träd som kommer att försvinna. Sprängningar och utfyllnad av marken kommer att behöva göras inom planområdet. Viss död ved kommer tas bort i området för att möjliggöra för ett stickspår. I den mån den döda veden går att spara, ska så ske. Om eventuell fridlyst art skulle påträffas ska dispens från artskyddsförordningen sökas hos länsstyrelsen.

## Tekniska system

### Fjärrvärmeledning

Fjärrvärmeledning finns längs med gång- och cykelvägen norr om planområdet samt genom det som planläggs som naturmark i detaljplanen.



Figur 8 Fjärrvärmeledning

### Va-ledningar

Ledningar för vatten spillvatten och dagvatten finns nedgrävda intill Välsviksleden.

Det planeras för en ny va-ledning ut till Skattkärr, i dagsläget är inte placeringen av hela ledningsdragningen klar.

#### Planförslag

I dagsläget finns det planer på att va-ledningen ut till Skattkärr ska gå genom den nya dragningen av Lokalgatan med en pumpstation som planeras i anslutning till vändplanen.

### Dagvatten

Detaljplanen medför att stora delar av kvartersmarken kommer hårdgöras (tak och asfalterade ytor) vilket skapar snabb ytavrinning av dagvatten vid regn- och smältvatten.

Idag ingår hela planområdet i samma avrinningsområde förutom delar av de nordvästra delarna av planområdet.

#### Planförslag

En dagvattenutredning för planområdet är framtagen. Utredningen kommer fram till att bästa sättet att ta hand om ökade dagvattenmängden är dels att öka kapaciteten på trummorna som går under järnvägen. Och dels att anlägga dagvattenma-

gasin för att ta hand om dagvattnet från kvartersmarken. Utredningen ger exempel på vart dessa magasin skulle kunna placeras.

I kvartersmarken skapas möjligheten att anordna tre stycken dagvattenmagasin (**Dagvatten**) enligt vad utredningen föreslog, för att omhänderta dagvatten från kvartersmarken.

50 % av dagvattnet ska fördröjas inom den egna fastigheten.

## **Störningar, hälsa och säkerhet**

### **Översvämning**

Det finns risk för översvämning i områdets sydvästra del, vid järnvägen, där nivåerna understiger +47,26 (RH2000) som är den nivå Karlstads kommun ska följa enligt Översvämningsprogram för Klarälven och Vänern (antaget av kommunfullmäktige 2010-08-26). Nivåer vid 200-årsflöde i Klarälven påverkar dock inte området.

### **Planförslag**

Utfyllnader av marken behöver göras i den sträckningen där stickspåret ska dras. För att stickspåret ska komma i samma höjd som järnvägsspåren och för att den inte ska översvämmas. Utfyllnadsmassorna kan tas från de delar av planområdet som behöver sprängas. I och med utfyllnaden av marken kommer översvämningens risken försvinna.

### **Markföroreningar**

Det finns inga kända markföroreningar i området då området inte varit bebyggt. Påträffas markföroreningar i området ska dessa rapporteras till tillsynsmyndighet, som är miljöförvaltningen.

### **Vattenkvalitet**

Bäcken som rinner genom de västra delarna av planområdet har sin mynning i Välsvikstjärnet. Det finns ingen vattenkvalitetsmätning av Välsvikstjärnet dock finns det mätningar för Vänern som även tycks täcka Välsvikstjärnet. Mätningarna visar på en hög status när det gäller förorening och näringsämnen och miljöproblem när det gäller övergödning och miljögifter.

Detaljplanen kommer innebära att delar av planområdet plansprängs som kommer leda till bergsskärningar. Detta kan innebära att grundvattnet kommer sänkas lokalt, men bedömningen är ändå att bäcken inte kommer påverkas.

### **Trafikbuller**

Området ligger i närheten av Välsviksleden och E 18 ligger på ca 400 meters avstånd från planområdets norra del. Värmlandsbanan passerar i söder. Området är därmed utsatt för visst trafikbuller idag. Det har inte gjorts någon bullerutredning i området.

### **Farligt gods**

Välsviksleden som ligger strax norr om planområdet är utpekad som rekommenderad transportled för farligt gods. Värmlandsbanan, järnvägen söder om planområdet, trafikeras även den av farligt gods. En riskutredning är genomförd över de båda lederna som är utpekade för farligt gods.

Välsviksleden trafikeras i dagsläget av 4 700 fordon/årsmedeldygn. Högsta tillåtna hastighet på leden är 70 km/h. Eftersom leden går ut till industriområdet Örs- holmen beräknas hälften av trafiken som passerar Välsviken vara tung. Då leden är rekommenderad väg för farligt gods utgår riskanalysen från att 10 % av alla tunga fordon som passerar transporterar farligt gods. Vilket innebär att ca 220 transporter av farligt gods beräknas passera Välsviksleden varje dygn.

På Värmlandsbanan, söder om planområdet passerade det under 2012 i snitt 23 godståg och 44 persontåg förbi Välsviken i snitt per dygn. 2021 beräknas det passera 29 godståg och 56 persontåg per vardagsmedeldygn. Enligt trafikverkets uppgifter passerar det i genomsnitt ca 412 000 ton farligt gods årligen förbi planområdet. I princip allt farligt gods, 98 % utgörs av brandfarliga vätskor.

I riskbedömningen har både individ- och samhällsriskerna analyserats och analysen visar på att både individ- och samhällsriskerna är mycket låga. Inga åtgärder bedöms därför genomföras.

Slutsatserna som framkom i riskutredningen är följande:

- Placeringen ur ett farligt gods perspektiv ger ingen ökad risk. Avståndet till järnväg samt trafikleden Välsviken påverkar inte placeringen negativt.
- Konsekvenser vid en eventuell olycka rör i första hand brand.
- Planerat område har också bara en insatsväg. Detta försvårar snabba insatser om denna väg blockeras genom någon händelse.

Utredningen har utefter dessa slutsatser tagit fram förslag på säkerhetshöjande åtgärder:

- Ventilationsintag placeras i riktning från järnvägen för att minska risken att eventuellt brandgaser sugas in i byggnaden och sprids via ventilationssystemet.
- Utrymningsvägar till det fria i fasad mot järnvägen bör om möjligt undvikas. Om utrymningsvägar mot järnvägen bedöms vara nödvändiga utifrån risken för t.ex. brand i byggnad av andra orsaker bör dock denna prioritering väga tyngre eftersom sannolikheten för brand orsakad av händelser i byggnaden är högre än sannolikheten för farligt godsolycka.
- Se över möjligheten till en ytterligare insatsväg för brand och livräddning.
- Byggnader som placeras närmast Välsviksleden bör ha extra brandskydd installerat i väggar samt fönster.
- Översyn av trafikbelastning in till Välsviken och planområden. Den ökande trafiken till och från nuvarande handelsområde tillsammans med planerad ökning av den tunga trafiken inom området gör att risken för olyckor ökar.

I kommunens översiktsplan rekommenderas minst 70 meter mellan transportled för farligt gods och markanvändning kontor.

### **Planförslag**

Delarna av planområdet som ligger inom radien av 45 meter från transportled för farligt gods prickmarkeras, byggnad får därmed inte uppföras. Detta görs för att hindra brandspridning vid pölbrand till byggnad.

Delarna av planområdet som ligger inom 70 meter från transportled för farligt gods får inte användas till kontor utan enbart lager, industri och stickspår.

Utmed stickspåret in till planområdet ska en serviceväg dras, denna väg skulle även kunna nyttjas som insatsväg. Genom planområdet väster om detaljplanen för Välsviken finns det en möjlighet att dra ner en väg från Välsviksleden, denna väg skulle då kunna ansluta till servicevägen.

## **Folkhälsa**

### **Trygghet**

Planområdet består till stor del av naturmark och ligger intill obebyggd naturmark i öster och väster. Vägen som leder till järnvägen är obelyst och kan kvällstid upplevas otrygg. Det rör sig främst folk vid järnvägshållplatsen på morgnar och efter-

middagar. Övriga tider är det inte mycket människor i området. Dagtid kommer en del människor/trafik som besöker Frödingleden, de parkerar sin cykel eller bil vid p-platsen, intill hållplatsen. Med ett industriområde kommer gatan att få belysning och industriområdet förses med ljus, vilket kvällstid kan förbättra tryggheten något. Med den planerade gång- och cykelbanan kommer tryggheten för den oskyddade trafikanten att öka i området.

### **Jämställdhet**

Regionstågen på Värmlandbanan gör stopp i Välsviken under morgnar och eftermiddagar. Busslinje 53 är anpassad efter regiontrafiken och tar passagerare vidare mot Universitetet /Centrala Karlstad. Området har tillgång till kollektivtrafik under vissa tider av dygnet, läs vidare under Kollektivtrafik – buss. Andra tider av dagen, hänvisas till busslinje 2 som stannar till vid Välsvikens handelsområde. Linje 2 trafikerar handelsområdet med tjugominuterstrafik under dagtid, vardagar som helgdagar. I Välsvikens handelsområde finns närmsta dagligvarubutik. En separat gång- och cykelväg planeras att dras från den befintliga cykelvägen vid Välsviks-rondellen och ner till Välsvikens järnväghållplats.

## Genomförande

### Ansvarsfördelning för genomförande

|                                                  |                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Stadsbyggnadsförvaltningen                       | Detaljplanearbete, bygglov och anmälan, grundkarta, nybyggnads-karta                                                              |
| Lantmäterimyndigheten                            | Fastighetsbildning.                                                                                                               |
| Teknik- och fastighetsförvaltningen              | Upprätta avtal med exploatören, upprätta anslutningspunkter för vatten, spillvatten och dagvatten, ombyggnader inom allmän plats. |
| Miljöförvaltningen                               | Tillsyn och kontroll enligt miljöbalken beträffande markförorening och sanering.                                                  |
| Exploatören, Teknik- och fastighetsförvaltningen | Exploatering inom kvartersmark, och ombyggnationer inom allmän plats enligt exploateringsavtal.                                   |

### Huvudmannaskap för allmän plats

Karlstad kommun är huvudman för allmän plats. Det innebär att Karlstad kommun ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av allmän plats inom planområdet.

#### Avtal

Exploateringsavtal skall tecknas mellan kommun och kommande exploatörer. I kommunens markanvisningsavtal med exploatören ska det ställas krav på bebyggelsens utformning.

### Fastighetsrättsliga åtgärder

#### Fastighetsbildning

Detaljplanen innebär att fastighetsbildning behöver göras.

#### Ledningsrätter

En ledningsrätt för va-ledning tillskapas vid u-området i planområdet.

### Ekonomiska frågor

#### Kostnader

Exploatören ansvarar för och bekostar utförandet av de åtgärder som redovisas under rubriken tekniska frågor.

#### Avgifter

Kommunala avgifter tas ut enligt vid varje tidpunkt gällande taxa. Planavgift betalas enligt planarbetsavtal och tas därmed inte ut i bygglovsskedet.

### Tekniska frågor

#### Uppvärmning

Fjärrvärme finns i anslutning till planområdet.

## VSD-ledningar

VSD-ledningar finns norr om planområdet, vid Välsviksleden. Nya kommunala VSD-ledningar kommer dras fram genom södra delarna av planområdet med anslutningsmöjligheter för fastigheterna inom planområdet.

## Dagvatten

Vid anläggandet av fördröjning för dagvatten, utjämning av flöden eller avskiljning av föroreningar ska det anmälas till miljönämnden såsom tillsynsmyndighet. Vid behov av rening av dagvatten ska sådana anläggningar vara möjliga att uppföra inom kvartersmarken.

50 % av dagvattnet ska fördröjas inom den egna fastigheten vilket ska regleras i exploateringsavtalet.

## Markföroreningar

Exploatören svarar för sanering av eventuella markföroreningar som finns inom deras fastighetsgränser inom planområdet enligt tillsynsmyndighetens, miljöförvaltningens krav.

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

## 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 plansprängningar i området och ansvarar för att omhändertagandet av dessa följer gällande lagstiftning. En mellanlagring av massor kan beroende på omfattningen vara anmälningspliktigt 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 av 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 anmälningspliktigt. 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 försurning.

## Parkering

Parkering löses av fastighetsägaren inom den egna fastigheten.

## Konsekvenser av planförslaget

Karlstad kommun bedömer att det finns risk för betydande miljöpåverkan vid ett genomförande av detaljplanen. En miljöbedömning enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen ska därför utföras och en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) avgränsas till följande sakfrågor; naturmiljö, kulturmiljö, landskapsbild och dagvatten. Övriga konsekvenser av planens genomförande beskrivs översiktligt här i planbeskrivningen.

Nedanstående konsekvenser diskuteras utifrån en jämförelse mellan rådande omständigheter och de möjligheter som detaljplaneförslaget ger.

### Miljökonsekvenser

#### Landskapsbild

##### -Konsekvenser i byggskedet

Landskapsbilden kommer påverkas betydligt i byggskedet. Maskiner och eventuella upplag kommer dominera den lokala landskapsbilden under byggskedet. Den rörlighet som kan uppkomma på platsen är dock övergående. Konsekvensen för detta bedöms därför som lite negativ.

##### -Konsekvenser i driftskedet

Detaljplanen tillåter att max 2 % av fastigheten bebyggs i 60 meter. För att undersöka hur en byggnad i den höjden skulle påverka omgivningen och däribland Alstersdalen med sitt riksintresse för kulturmiljövård och landskapsbildsskydd har en landskapsanalys genomförts.

I landskapsanalysen har både detaljplaneområdet och omkringliggande platser där det bedömts finnas en risk att de påverkas av exploateringen studerats. I samband med landskapsanalysen har tre fotomontage tagit fram för att visa byggnadens påverkan på omkringliggande miljö. Fotomontagen är tagna från Vänern, bostadshuset (f.d banvaktsstugan) sydöst om planområdet och från Gunnerud (se bilderna 8, 9 och 10). Från Vänern och bostadshuset syns byggnaden väl, men från Gunnerud skymms byggnaden av vegetation och höjdskillnader.

Det finns en viss osäkerhet i fotomontagen då det i dagsläget inte är bestämt exakt var byggnaden ska stå. Placeringen baseras på var detaljplanen tillåter en byggnad på 60 meter samt var det är mest troligt att den placeras.



Figur 8 Placering av 60 m byggnad, utgångspunkt till fotomontagen.



**Figur 9 Fotomontage, från Vänern.**

Likt fotomontaget från Vänern visar så kommer en byggnad på 60 meter påverka landskapsbilden på långt håll. Om en sådan hög byggnad byggs så kommer den bli ett landmärke för omgivningen som bör utformas väl.



**Figur 10 Fotomontage, från bostadshus.**

En byggnad på 60 meter kommer ge en lokal påverkan, dels för boendemiljön och dels för de som rör sig i området, bland annat till och från tåghållplatsen.



**Figur 11 Fotomontage från Gunnerud.**

Fotomontaget från Gunnerud visar på att även om byggnaden skulle synas så utgör den inte en väsentlig del av synfältet. I landskapsanalysen görs bedömningen att trädridåer och höjdskillnader i landskapet gör att påverkan på landskapsbilden i Alsterdalen, både från Gunnerud och Alsters herrgård bedöms vara obefintlig. Därmed görs bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen att varken riksintresset för kulturmiljövård eller landskapsbildsskyddet bedöms påverkas av detaljplane-förslaget.

Analysen visar på att Alstersdalens riksintresse för kulturmiljövård och landskapsbildsskydd inte påverkas av detaljplane-förslaget. Byggnaden ger däremot stor lokal påverkan för boende i sydöst om området samt för de som rör sig i området. Byggnaden kommer även påverka landskapsbilden från Vänern och kommer därigenom bilda ett nytt landmärke.

För att minimera påverkan på lokal nivå och ut mot Vänern är utformningen av byggnaden och miljön kring den väldigt viktig.

Miljökonsekvensbeskrivningens sammanlagda bedömning är byggnadens påverkan på landskapsbilden har bedömts måttlig negativ.

### Naturmiljö

#### **-Konsekvenser i byggskedet**

Det är inga områden med dokumenterat höga naturvärden för naturvård som bedöms ta skada av planförslaget. Detaljplanen tar ett idag opåverkat skogsområde i anspråk för kvartersmark, vilket i sig är negativt för närområdets naturmiljö. Delar av klubbalkärret ligger inom området som föreslås till stickspår i detaljplanen, vilket betyder att delar av klubbalkärret kan behöva fyllas ut och därmed minskar andelen klubbkärr i området. Klubbkärr som är en del av jättesvampmalens livsmiljö. I samband med arbetet kommer även en del lövträd tas ner, vilket kommer påverka den mindre hackspetten negativt. För att gynna den mindre hackspettens förutsättningar är det därför viktigt att spara lövträd i området.

Det som i detaljplanen föreslås bli naturmark där bland annat resterande del av bäckmiljön är lokaliserad kommer att skyddas både i byggskedet och därefter och kommer därmed inte att påverkas.

Under byggnadsskedet kan planområdet väljas bort av häckande fåglar på grund av den störning som byggskedet medför.

Vid exploatering tas ett opåverkat skogsområde i anspråk, vilket medför en barriäreffekt österut. Möjligheten att uppleva bäckmiljön som en opåverkad bäckdal minskar i och med exploateringen av området. Värdet på kvarvarande grönområde minskar något i och med detaljplaneförslaget.

#### **-Konsekvenser i driftskedet**

Exploateringen av kvartersmark innebär fysiskt intrång i ett tidigare orört skogsområde. Konsekvensen är stor för nuvarande skogsområde, de naturvärden som finns där idag och en försämring för grönsåstråket.

I området med kvartersmark för trafik kommer del av klubbalkärret och döda träd med fnöskticka tas bort vilket kommer påverka jättesvampmalens livsmiljö och de kommer reduceras på platsen. Minskningen innebär en lokal förlust, för föreslagna kompensationsåtgärder, se miljökonsekvensbeskrivningen, 3.2.4.1. Samtidigt som en del av området föreslås exploateras med det föreslagna stickspåret så kommer resterande del av den värdefulla naturen i området och bäckmiljön att få ett starkare skydd mot framtida exploateringar genom detaljplanen.

Mindre hackspett har inventerats i delar av planområdet, men efter fågelinventeringen kan det konstateras att den mindre hackspetten inte har sin häckningsplats i området. Utbyggnaden av planområdet innebär att grönsåstråket mellan Alster och upp mot Rävberget försämras. Vilket skulle ge den mindre hackspetten mindre skydd i närheten av bäckdalen även om omgivningen innehåller mycket lövträd.

Konsekvenserna av att exploatera och ta bort skogsområdet är ur natursynpunkt måttligt negativ.

Delar av naturområdet, som tidigare benämnts som område 3, ligger inom det område där det föreslås bli stickspår. Exakt placering av klubbalkärret och jättesvampmalen som hittats i område 3 finns inte, därav finns det viss osäkerhet i vilken omfattning klubbalkärret och jättesvampmalen kommer att påverkas. När del av klubbalkärret och döda träd med fnöskticka tas bort, påverkas jättesvampmalens livsmiljö och reduceras på plats. Minskningen innebär en lokal förlust, men som tidigare nämnts finns det inga uppgifter på huruvida jättesvampmalen kommer påverkas då dess utbredning inte är känt.

Exploateringen innebär en viss barriäreffekt uppstår i och med att grönområdet mellan Alsterdalen i öster och Välsvikstjärnen i söder reduceras.

#### **Kulturmiljö**

##### **-Konsekvenser i byggskedet**

Fornlämningen kommer inte att påverkas av byggskedet. Försiktighetsåtgärder med avspärningar kring fornlämningen under byggskedet bör dock ske.

##### **-Konsekvenser i driftskedet**

Fornlämningen skyddas genom detaljplanen i den mån att den kommer ligga i naturmark med ett skyddsavstånd på 50 meter till närmste industri österut. Inom de delar som planeras till kvartersmark kommer topografin med största sannolikhet ändras. Ändringen av topografin leder till att förståelsen för bytomtens placering försvåras ytterligare. Fornlämningen är redan idag avgränsad genom industri i väster, handel i norr och järnvägen i söder.

Konsekvenserna av exploateringen från kulturmiljösynpunkt bedöms som måttligt negativt eftersom den sista delen av omkringliggande mark söder delas och därmed minskar värdet på fornlämningen.

## Dagvatten

En dagvattenutredning är under framtagande som kommer ligga till grund för bedömningen av konsekvenserna.

## Samlad bedömning av miljökonsekvenserna

| Konsekvenser | Naturmiljö           | Kulturmiljö          | Landskapsbild        |
|--------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Byggskede    | (--) Måttlig negativ | (--) Måttlig negativ | (-) Liten negativ    |
| Driftskede   | (--) Måttlig negativ | (--) Måttlig negativ | (--) Måttlig negativ |
| Samlad       | (--) Måttlig negativ | (--) Måttlig negativ | (--) Måttlig negativ |

### Tabell 1 Sammanställd konsekvensbedömning

En exploatering av området kommer ge konsekvenser för miljön lokalt i området. För att begränsa skadan har skadeförebyggande och kompenserande åtgärder föreslagits.

För naturmiljön bedöms konsekvensen som måttligt negativ då barriäreffekten ökar och grönsstrukturen delas. Den del av klubbalskärrer i södra delen fylls ut. Skydds- och kompensationsåtgärder kan utföras som minskar påverkan.

Fornlämningens yttre sammanhang förstörs något mer men den fasta fornlämningen är intakt.

Landskapsbilden påverkas måttligt negativt genom stor lokal påverkan och påverkan sett från Väneren och dess strand.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för exploateringen till måttligt negativa.

## Lokalisering

Den föreslagna planeringen för lager, industri, kontor och järnvägsområde ser kommunen som förenlig med Översiktsplan 2012. I ÖP 2012 föreslås aktuellt område för verksamheter och utredningsområde avseende växlingsbangård. Den föreslagna planeringen kan påverka den tidigare planeringen i viss omfattning men omöjliggör inte den framtida planeringen.

## Trafik

Trafiksiffrorna för exploateringen beräknas till ca 70 fordonsrörelser per dygn, varav 45 utgörs av tung trafik.

Transporterna till och från den planerade verksamheten har sina destinationspunkter både i riktning in mot centrala Karlstad samt mot övriga landet. Detta innebär att Välsviksleden kommer belastas både norrut, mot E 18 samt söderut mot Hedvägen. Hedvägen saknar trafikuppgifter men vägen är förhållandevis lågtrafikerad med potential att klara av mer trafik. Välsviksleden har idag hög kapacitet, och kan ta emot mer trafik, se tidigare trafikstycke, sid 13. Den extra trafikmängd som den nya verksamheten tillför, rör sig om lite trafiktillskott. Planen förväntas inte påverka omgivande trafiknät på ett märkbart sätt. Kommunen är medveten om trafikproblemen som uppstår vid köbildning på avfarten från E 18 i riktning mot Välsvikens handelsområde men kan inte åtgärda detta i denna detaljplan. Kommunen har uppdrag på att ta fram ny detaljplan för "Välsviken vid Universitetsmotet, som ligger söder om E 18 och öster om Välsviksleden". I den planen måste kommunen lösa trafikfrågan, förmodligen med en ny cirkulationsplats. Även åtgärder inom handelsområdet planeras inom kommunen för att få ett bättre trafikflöde i området.

## Industristickspår

Åtgärderna som ska göras på Värmlandsbanan i Välsviken är planerade till tidigast perioden 2020-2025, enligt projektet för Tåg i tid. För att inte störa Värmlandsbanans trafik kan stickspår anslutas först efter det att mötesspår anordnas. För att inte

störa måste transporterna som utgår från stickspåret måste anpassa sig till övrig järnvägstrafik på Värmlandsbanan.

I den lokaliseringsstudie som genomförts i samband med miljökonsekvensbeskrivningen har följande plats ansetts som bäst lämpad för industri och lager med stickspårsanslutning. Planområdet kan nås med stickspår antingen väster eller öster ifrån. Öster ifrån är dock inte möjligt då det finns både befintlig bebyggelse och lokalgatan öster om planområdet. Därav har man i planen valt att gå vidare med en stickspårsanslutning väster om kvartersmarken. För stickspårets påverkan på naturmiljön se rubrik natur.

## **Sociala konsekvenser**

Dagens väg till Välsvikens järnväghållplats är relativt smal och oskyddade trafikanter delar körbana med bilar och bussar. Detaljplaneförslaget ger möjlighet att bredda vägen genom området och tillskapa en separat gång- och cykelväg, vilket ökar säkerheten för gående och cyklister.

Miljön kring järnväghållplatsen och vägen dit kan idag upplevas som otrygg. Beror på vilka verksamheter som etablerar sig i området och hur området utformas kan trygghetskänslan i området antingen öka eller förbli låg. Utformningen kring järnväghållplatsen och den nya gång- och cykelvägen är därför viktig.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Behovet av planlagd mark för industriverksamhet är mycket stort i Karlstad.

Planen kommer innebära att omfattande sprängningsarbete behöver göras.

Detaljplanen innebär att den allmänna gatan till Välsvikens järnväghållplats ska flyttas. Planen ger även möjlighet att bredda gatan och tillskapa en ny gång- och cykelväg.