

Detaljplan för
Ilanda industriområde (del av)
inom Skåre,
Karlstads kommun,
Värmlands län

PLANBESKRIVNING

PLANENS HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra anläggande av ny tillfart till Ilanda industriområde från den planerade trafikplats Ilanda, samt att möjliggöra en ny anslutning av Ilandavägen till trafikplatsen. Vid tillfarten till industriområdet ska en ny tomt för bilserviceanläggning anordnas. Planen ska också möjliggöra en sammankoppling av Fjärrviksvägen och Rådalsvägen i industriområdets sydöstra del.

Planen ska därtill möjliggöra anordnande av en byteshållplats inom det regionala busslinjenätet i trafikplatsens närhet.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet består av två delar. Den västra delen – delområde 1 - gränsar i väster till riksväg 62, i norr till Ilandatjärnet, i öster till Fjärrviksvägen och i söder till fastigheten Östra Torp 1:154. Den östra delen – delområde 2 - består av delar av fastigheterna Ilanda 1:17, 1:18 och 1:32 samt Västra Torp 1:94 och 1:97 mellan Rådalsvägens södra ände och Fjärrviksvägen.

Areal

Delområde 1 ca 13 ha

Delområde 2 ca 1 ha

Markägare

Av de fastigheter inom planområdet som ligger inom delområde 1 ägs Ilanda 1:5 och 1:18, Västra Torp 1:1 samt Östra Torp 1:30, 1:77, 1:80, 1:96, 1:103 och 1:154 av kommunen. Övriga fastigheter inom delområde 1 är privatägda eller ingår i samfällt ägd mark. Inom delområde 2 ägs Ilanda 1:18 och 1:32 samt Västra Torp 1:25 och 1:94 av kommunen. Ilanda 1:17 och Västra Torp 1:97 är privatägda.

KOMMUNALA OCH STATLIGA BESLUT

Planuppdrag

Byggnadsnämnden gav 1997-03-21 stadsbyggnadskontoret uppdrag att upprätta förslag till erforderliga ändringar i detaljplaner för Ilanda industriområde för att anpassa trafikföringen till de förutsättningar som en kommande ombyggnad av Ilanda trafikors ger.

Planprogram

Planprogram gällande trafikfrågor inom Ilanda industriområde godkändes av byggnadsnämnden 1997-08-22.

Gällande detaljplaner

För området gäller följande planer:

- byggnadsplan för Ilanda 1:6 m fl fastställd av länsstyrelsen 1969-05-28 (kvarvarande del som ännu gäller omfattar området norr om Ilandavägen),
- stadsplan för Ilanda industriområde fastställd av länsstyrelsen 1975-07-21,
- detaljplan för del av Ilanda industriområde antagen av byggnadsnämnden 1989-03-16 (omfattar parkremsan söder om Ilandavägen och öster om Fjärrviksvägen) samt
- detaljplan för Ilanda 1:37 m fl antagen av byggnadsnämnden 1994-12-16 (omfattar handelsområdet i nordvästra delen).

Planområdet gränsar till följande detaljplaner:

- stadsplan för Ilanda industriområde fastställd av länsstyrelsen 1975-07-21 och
- detaljplan för del av Ilanda industriområde (Ilanda 1:38) antagen av byggnadsnämnden 1996-09-20 (omfattar område för handel öster om Fjärrviksvägen).

OMRÅDESBESKRIVNING

Befintlig bebyggelse

I nordvästra delen av Ilanda industriområde finns relativt nyuppförd bebyggelse som huvudsakligen inrymmer handel, bl a en livsmedelshall. I övrigt finns inom delområde 1 fyra bostadshus, två belägna inom gällande plan för industriområdet och två utanför planlagt område. Till bostadshusen hör också uthusbyggnader. Tre av bostadshusen synes vara i gott skick, ett av dem är nyligen tillbyggt.

Inom delområde 2 finns ingen bebyggelse.

Arkitektur och miljöutformning

Den befintliga bebyggelsen i Ilandas nordvästra del består huvudsakligen av envåningsbebyggelse – enkla byggnader i ”ladform” men med ett prydligt och ordnat yttre (fasadelement, träpanel och murade partier). Byggnaderna har mestadels sadeltak med låg taklutning. Samtliga byggnader utom den senast tillkomna Konsumhallen är placerade med fasadliv mot väster i samma linje. I och med livsmedelshallens tillkomst bröts detta bebyggelsemönster.

Stora delar av den fria markytan i handelsområdet är asfalterad och nyttjas för trafik, parkering eller uppställning av husvagnar mm kopplat till verksamheten i fastigheterna.

Befintliga vägar

Industriområdets västra del trafikförsörjs idag av Fjärrviksvägen som från riksväg 62 nås via Ilandavägen. De befintliga bostadshusen nås från Fjärrviksvägen via Jönsåsvägen - en del av det gamla vägsystemet som fanns i området innan industriområdet etablerades.

Fjärrviksvägen trafikeras i avsnittet mellan Ilandavägen och Betongvägen med ca 3500 (norra delen, mätt före livsmedelshallens tillkomst) resp 1300 (södra delen) fordon per årsmedeldygn. Vägen är inte försedd med särskild gång- och cykelbana, men sådan är planmässigt förberedd i den nordligaste delen.

Delområde 2 nås via Fjärrviksvägen eller Rådalsvägen, som båda är försedda med vändplaner i respektive ände.

Kollektivtrafik

Lokaltrafiken i Karlstad trafikerar inte området. Värmlandstrafiks regionala busslinjer mot Kil respektive Forshaga trafikerar riksvägarna 61 och 62 i anslutning till planområdet. Vissa turer går Ilandavägen mot Karlstads centrum. Hållplatser finns dels vid parkeringsfickorna ett stycke söder om planområdet och dels på riksväg 62 norr om Ilandavägen.

Kommunalteknisk försörjning

Vatten och avlopp

Kommunala vatten- och avloppsledningar finns i Fjärrviksvägen. En avloppspumpstation finns väster om Fjärrviksvägen mitt för Betongvägens anslutning.

Huvudvattenledning till Skåre från sydväst passerar in i industriområdet utanför det nu avgränsade planområdets (delområde 1) södra gräns.

Dagvatten

Dagvatten från delar av delområde 1 avleds via kommunala ledningar i Fjärrviksvägen. Områdets västra och södra delar avvattnas via befintligt öppet dike, som kommer från jordbruksmarkerna väster om riksväg 62 och leder till Härtsögaån. Diket är relativt djupt och har stora variationer i vattenföring.

Elförsörjning

Området elförsörjs via Gullspångs Krafts ledningsnät.

Vegetation

Området mellan riksväg 62 och Ilanda industriområde består i den norra delen av icke brukad åkermark. Längs diket och söder därom växer relativt tät lövvegetation. Området söder om Jönsåsvägen består av jordbruksmark som delvis är under igenväxning.

Norr om Ilandavägen mot Ilandatjärnet är marken trädbevuxen med bl a stora vackra tallar och björkar. Ilandatjärnets strandzoner är delvis vassbevuxna. Vid badplatsen har vassen röjts bort.

Geoteknik

Grundundersökningar har gjorts under hösten 1998, dels för vägsträckningarna och dels för området söder om den nya tillfarten till industriområdet. Undersökningarna visar preliminärt att vägen kan byggas utan problem, men att byggande inom de sydvästra delarna av Östra Torp 1:66 och särskilt 1:190 kan kräva särskilda åtgärder med förbelastning och eventuellt stabiliseringsåtgärder.

FÖRÄNDRINGAR

Ilanda trafikplats

Vägverket har upprättat arbetsplan för och projekterat en ny trafikplats vid Ilanda. Bygandet beräknas påbörjas under 1999.

Den planerade trafikplatsen innebär att riksväg 61 blir genomgående och att riksväg 62 ansluts planskilt till 61:an via ramper från en rondell på riksväg 62. Till rondellen ansluts också ny tillfart till Ilanda industriområde och Ilandavägen.

Vägsystemet till och inom Ilanda industriområde

Ilanda industriområde ansluts till den nya trafikplats Ilanda via en ny väg i Betongvägens förlängning. Tillfartsvägens läge bestäms främst av att den tunga trafiken med långa fordon till verksamheter vid Betongvägen ska få bra förhållanden. I korsningen Betongvägen-Fjärrviksvägen planeras en minirondell, med utförande som tillåter långa fordon att gena genom rondellen. Avsikten med minirondellen är att dämpa trafikrymen på Fjärrviksvägen.

Med den nya tillfarten kan den tunga trafiken till industriområdet skiljas från trafiken till handelsområdet i Ilandas nordvästra del. Belastningen på Fjärrviksvägens norra del minskar därigenom och trafiksäkerheten förbättras.

När den nya trafikplats Ilanda byggts flyttas Ilandavägens anslutning till riksväg 62 till den nya rondellen. Ilandavägen dras i en båge söderut längs handelsområdets västra gräns. Anslutningen till trafikplatsen görs gemensam med tillfarten till Ilanda industriområde. Med denna utformning blir Ilandavägen något krångligare, vilket medför att dess attraktivitet som genomfartsväg minskar och därmed kanske också trafikmängden på vägen.

I industriområdets sydöstra del knyts Fjärrviksvägen ihop med Rådalsvägen. Detta innebär att trafik till hela industriområdet kan nyttja den nya tillfarten från Ilanda trafikplats och inte behöver belasta Ilandavägen i avsnittet förbi badplatsen och Ilandaskolan. Trafik till industriområdet från öster kan även fortsättningsvis komma att nyttja Ilandavägen om den inte i stället väljer E18 och riksväg 61-62 och om inte den tunga trafiken på Ilandavägen ytterligare begränsas.

Vändplanen vid Fjärrviksvägens ände behålls för att möjliggöra för t ex fordon som kört fel att vända utan att behöva köra runt hela industriområdet.

Verksamheter

I industriområdets nordvästra del utvidgas området för handel att omfatta i princip hela området väster om Fjärrviksvägen mellan Ilandavägen och den nya tillfarten. Enda undantaget är en tomt som skapas för bilservice/bensinstation mellan Ilandavägens nya anslutning och den nya tillfarten. Inom denna del tillåts endast sådan handel som kan inrymmas i planbestämmelse för bilserviceanläggning. En eller två nya tomter för industri/handel kan anordnas mellan nuvarande Jönsåsvägen och den nya tillfarten.

Söder om den nya tillfarten utvidgas industriområdet något västerut och avgränsas i linje med tomten för bilserviceanläggningen. Det ger möjlighet att stycka området i fyra-fem mindre industritomter i stället för som idag i två större tomter. Fastighetsplan behöver upprättas för att reglera fastighetsindelningen i denna del. Detta bör dock avvakta att exploatering aktualiseras.

I anslutning till tomten för bilserviceanläggningen anordnas en byteshållplats för den regionala busstrafiken. Hållplatsen ska ha utrymme för fyra bussar samtidigt, vilket innebär att den behöver vara ca 80 meter lång. Vid hållplatsen ska finnas plats för ett skärmtak. Byteshållplatsen ska ha infart från den nya tillfarten till Ilanda industriområde och utfart på Ilandavägens anslutning till trafikplatsen.

Bebyggelse

Bebyggelseutformningen inom de nya tomterna bör utformas i princip i likhet med den befintliga – huvudsakligen envåningsbebyggelse med flacka sadeltak. Byggnaderna på de västligaste tomterna bör placeras med fasad i byggrättens begränsningslinje, på samma sätt som skett inom fastigheterna sydöst om planområdet

Mark

Diket som leder dagvatten från jordbruksmarken väster om riksväg 62 grävs om så att vattnet leds utanför industriområdets nya avgränsning. I anslutning till rondellen anläggs fördröjningsdammar i form av öppna vattenytor och våtmark. Den del av befintligt dike som korsar Ilanda 1:43 rörs inte. Dagvattnet därifrån leds vidare i kulvert till dagvattenledning i busslingan som mynnar i nytt dike, söder om tillfarten, och som leder till det nya huvuddiket. Befintligt dike sydost om tillfartsvägen behålls tills exploatering av området blir aktuellt. Nybildade fastigheter avvattas till ledningar i Fjärrviksvägen eller i den nya tillfartsvägen.

Våtmarksområdet utformas som ett ”naturparkområde” där befintlig träd- och buskvegetation kompletteras mot riksväg 62. Ytorna mot rondellen och den nya infarten lämnas öppna, gräsbevuxna, med ängskaraktär.

I anslutning till våtmarksområdet/fördröjningsmagasinet kan en sittplats med bord och bänkar, kopplad till bilserviceanläggningen, anordnas. Området ska utformas så att det utgör en trevlig entré till Ilanda och Skåre.

Inom de nya tomterna söder om tillfarten till industriområdet kan vissa uppfyllnader behöva göras för att åstadkomma plan mark på lämplig nivå.

Inom delområde 2 kulverteras befintligt dike.

GC-vägar

Kommunen ska bygga ut gång- och cykelväg längs Ilandavägen fram till Fjärrviksvä-gen. I gällande plan för Ilanda 1:38 m fl har mark reserverats för gång- och cykelbana utmed Fjärrviksvägens östra sida. Söder därom avdelas fält för gång- och cykeltrafik på gatumark, då Fjärrviksvägen är tillräckligt bred. I en framtid, om planändring för ytterligare handelsverksamhet öster om Fjärrviksvägen blir aktuell, kan särskild gång- och cykelbana längs Fjärrviksvägen övervägas.

En ny gångförbindelse anordnas från Fjärrviksvägen, söder om Ilanda 1:45, till buss-bytesplatsen/bilserviceanläggningen. Förbindelsen förläggs på kvartersmark som gemensamhetsanläggning och får i den östra delen nyttjas även som tillfart till Ilanda 1:43 och ev ny tomt norr om tillfarten till industriområdet.

Tekniska anläggningar

Vatten och avlopp

Anslutningspunkter för vatten och avlopp för nya tomter norr om tillfarten anordnas till ledning i den nya tillfarten. Tomterna söder om tillfarten ansluts till ledning i Fjärrviksvägen.

VA-försörjning av ev framtida exploateringsområde väster om rv 62 förbereds med ledning i bussgatan samt skyddsror under Ilandavägens anslutning och under rv 62.

Dagvatten

Dagvatten från nya tomter leds till ledning i den nya tillfartsvägen. Ledningen mynnar i öppet dike som leder vidare till det omgrävda diket.

Elförsörjning

Gullspåns eldistributionsnät är dimensionerat så att ytterligare transformator inte behövs för den bebyggelse som medges i detaljplanen.

Övriga förändringar

Badplatsen mm

Området norr om Ilandavägen tas med i planen som friluftsområde med friluftsbad. Byggrätt enligt gällande plan släcks ut (ingen genomförandetid återstår) och inom området tillåts endast byggnader för omklädningshytter och toaletter till badplatsen. Brygga för badplatsens behov tillåts också.

Fastighetsregleringar

Inom delområde 1 har fastigheterna Östra Torp 1:30, 1:96 och 1:103 förvärvats av kommunen. Kommunen ska också förvärva del av Ilanda 1:1 samt Östra Torp 1:24, och del av 1:66. Viss del av kostnaden ska belasta vägverket. Byggnaderna på 1:30 och 1:96 rivs, liksom uthuset på 1:66. Bostadshuset på 1:66 ligger på den del av fastigheten som inte förvärvas.

En ny fastighet bildas mellan Ilandavägens nya sträckning och infarten till industriområdet. Fastigheten är avsedd att nyttjas för bilserviceanläggning.

För regionbussarnas byteshållplats bildas en egen fastighet. För bussvägen, i den del som också ska fungera som in- och utfart till bilserviceanläggningen, bildas gemensamhetsanläggning, liksom för gångförbindelsen mellan Fjärrviksvägen och bytes-hållplatsen.

Gränsen för Ilanda 1:31 justeras för att ge plats för rondellen i korsningen Fjärrviksvägen-Betongvägen.

Norr om nya tillfarten till industriområdet bildas ett markområde som kommer att ägas av kommunen. Området kan upplåtas som en eller två fastigheter beroende på önskemål om tomtstorlek.

Söder om tillfarten är större delen av området fortfarande i privat ägo. Området kan delas i fyra eller fem tomter, där två har direkt tillfart från Fjärrviksvägen och övriga via en skaftgata (gemensamhetsanläggning). När exploatering aktualiseras ska en fastighetsplan upprättas som reglerar tomtindelning, tillfarter mm.

Inom delområde 2 tas vändplanen på Rådalsvägen bort och marken tillförs Västra Torp 1:97. Den del av Ilanda 1:18 som ligger väster om den nya vägsträckningen tillförs Ilanda 1:33.

KONSEKVENSER

Stads- och landskapsbild

Genom att den nya trafikplatsen och tillfarterna till Skåre och Ilanda industriområde byggs kommer den smala vegetationsridån som idag finns utmed riksväg 62 att försvinna. Ilanda industriområde kommer att exponeras mycket tydligare än idag, varför det är viktigt att både byggnadernas placering och utformning samt markens anordnande görs med stor omsorg. Trädplantering mellan Ilandavägens nya sträckning och den befintliga parkeringen bör ske för att visuellt separera Ilandavägen från industri- och handelsområdet.

Miljökonsekvenser

Miljökonsekvenser av planförslagets genomförande har översiktligt berörts i det planprogram som upprättats som underlag för planändringen. De viktigaste utvecklas nedan.

Natur

Genom omgrävning och igenläggning av diket kommer mindre lövträdsmiljöer längs diket att försvinna. Eftersom större delen redan ingår i gällande detaljplan för industriexploatering är förändringen förutsedd och inte föranledd av den nu akutella planändringen.

Genom att fördröjningsdammar och våtmark anläggs i anslutning till rondellen kan vissa nya naturvärden skapas, om än av begränsad betydelse.

Inom delområde 2 består området av relativt ung lövskog. Inga stora naturvärden berörs. Även detta område är därtill redan planlagt som industriområde, varför skogen inte förutsatts vara kvar.

Kulturmiljö

De sista resterna av den gamla bystrukturen försvinner med Jönsåsvägen och de befintliga bostadshusen. Även detta är en följd redan av gällande plan.

Boendemiljö

Samtliga bostadshus inom planområdet förutsätts på sikt försvinna.

Trafik

Ilandavägen har idag en trafikbelastning på ca 4000 fordon per årsmedeldygn i anslutningen till riksväg 62. Genom att Ilandavägen blir något krångligare kan genomfartstrafiken komma att minska något, men samtidigt kan trafik till Ilanda handelsområde välja att komma från väster via riksväg 61-62 i stället för från öster och därigenom öka trafikmängden något på anslutningsvägen till trafikplatsen. Trafikrelaterade problem utmed Ilandavägen kan genom planens genomförande komma att minska något.

Trafik till Ilanda handelsområde från väster kan välja antingen den nya tillfarten till industriområdet eller Ilandavägens anslutning från trafikplatsen. Båda vägarna är ungefär lika långa. Troligen kommer därför trafikmängden på Fjärrviksvägens nordligaste del att minska något genom att trafiken fördelas på båda tillfarter.

Av de 3500 fordon som belastar Fjärrviksvägens norra del (räknat innan Konsumhallen öppnade) fortsätter ca 1300 vidare till Betongvägen eller Fjärrviksvägens södra del. Denna trafik torde i sin helhet välja den nya tillfarten till industriområdet från Ilanda trafikplats, alternativt Rådalsvägen om den kommer Ilandavägen från öster. Ilandavägens del mellan Rådalsvägen och Fjärrviksvägen (förbi badplatsen) kan därför få minskad trafik

Bilserviceanläggningen genererar trafik som annars inte skulle belasta Ilanda industriområde.

Sammantaget:

- genomfartstrafiken på Ilandavägen kan minska något,
- trafiken på Ilandavägen förbi badplatsen minskar,
- trafiken på Fjärrviksvägens norra del fördelas jämnare över sträckan,
- trafiken på Rådalsvägen ökar sannolikt något och
- den totala trafikmängden i området ökar genom bilserviceanläggningens tillkomst.

UPPRÄTTAD

Handlingar

Förutom denna planbeskrivning ingår genomförandebeskrivning och plankarta med bestämmelser.

Medverkande tjänstemän

Handläggare på stadsbyggnadskontoret är stadsbyggnadsarkitekt Kerstin Berg.

För cad-ritning och administrativ handläggning svarar karttekniker Brita Nenzén.

Karlstad 1999-09-15

Kerstin Berg
Stadsbyggnadsarkitekt