



KARLSTADS KOMMUN

Detaljplan för
Väse centrum
Karlstads kommun, Värmlands län



Arkivnr. 1780K-80-P2016/02

Upprättad: 2015-11-30
Antagen: 2015-12-16 § 23
Laga kraft: 2016-01-13

Stadsbyggnadsförvaltningen

Dnr SBN 2014-209 dpl 80

Planprocessen



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

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

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

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

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

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Planprocessen	2
PLANBESKRIVNING	4
Inledning	4
Handlingar	4
Planens syfte & huvuddrag	4
Genomförandetid	4
Arbetsgrupp & medverkande tjänstemän	4
Tidigare ställningstagande	5
Förutsättningar och planförslag	7
Bakgrund	7
Plandata	7
Medborgardialog	9
Bebyggelse	10
Stadsbild	13
Gator och trafik	14
Mark	17
Teknisk försörjning	18
Störningar, hälsa och säkerhet	20
Genomförande	22
Ansvarsfördelning för genomförande	22
Huvudmannaskap för allmän plats	22
Fastighetsrättsliga åtgärder	22
Ekonomiska frågor	23
Miljökonsekvenser	24
Sociala konsekvenser	24
Ekonomiska konsekvenser	24

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 plankartan är juridiskt bindande.

Planbeskrivningen för detaljplan för Väse station m m är uppdelad i fyra delar:

- Inledningsdel – beskriver bland annat syftet med planen, planprocessen och sammanfattar planbeskrivningen.
- Förutsättningar och planförslag – innehåller en beskrivning av nuläget och de planbestämmelser som finns på plankartan (står med fet stil inom 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

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning med genomförande- och konsekvensbeskrivning
- Utlåtande

Planens syfte & huvuddrag

Planen innefattar fastigheter, järnvägsmark samt gatumark inom centrala Väse och planområdet utgörs av totalt drygt 5 ha.

Planen syftar till att möjliggöra genomförandet av mötesspår Väse samt nya plattformar och tillhörande kommunikationsytor, en planskild korsning Storgatan/Värmlandsbanan samt utöka markanvändningen med byggrätt för centrumändamål inom vissa fastigheter i centrum där konflikten med risker och störningar från järnvägen inte är ett hinder. Planen ska också redovisa användningen och utbredningen av allmän platsmark.

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).

Arbetsgrupp & medverkande tjänstemän

Detaljplanen har upprättats av Daniel Nordholm, Stadsbyggnadsförvaltningen, Karlstads kommun.

Planarbetet har bedrivits i samverkan med en arbetsgrupp bestående av tjänstemän från Trafikverket samt Karlstads kommuns Stadsbyggnadsförvaltning, Teknik- och

fastighetsförvaltning, Kommunledningskontor, Miljöförvaltning och Karlstadsregionens räddningstjänstförbund.

Detaljplanen har också varit föremål för en tidig medborgardialog tillsammans med väseborna och Väse framtid.

Tidigare ställningstagande

Riksintressen

Järnvägen (Värmlandsbanan) är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. Hela planområdet är beläget inom riksintresse för det rörliga friluftslivet avseende kust turism, enligt MB 4 kap. 2§. Planområdet och dess närhet påverkar inte några övriga riksintressen.

Strandskydd

Planområdet omfattas inte av strandskyddsförordnande.

Översiktsplan

I kommunens översiktsplan (ÖP) anges att kommunen ska verka för att utveckla Väse tågstation med perronger på båda sidorna samt ett utökat mötesspår. Ett område invid dagligvarubutiken anges som särskilt viktigt för centrumutveckling i samhället.

Detaljplanen bedöms vara förenlig med gällande översiktsplan.

Visionen och den strategiska planen

Kommunens vision, den strategiska planen samt värdegrunden utgör tillsammans kommunens styrmodell. Visionen - Livskvalitet Karlstad 100 000 - anger riktningen för kommunens utveckling. Som en del av visionen finns fyra ledstjärnor: en attraktiv stad som växer, en stad för alla, den goda gröna staden och en kommun i gott skick.

Den Strategiska planen - som också är en integrerad del av kommunens budgetprocess - innehåller tre hållbarhetsstrategier:

- **tillväxtstrategin** - ska hjälpa kommunen att styra och prioritera för att kunna växa och utvecklas långsiktigt hållbart.
- **folkhälsostrategin** - i folkhälsostrategin finns ett särskilt avsnitt om hälsosam samhällsplanering. Där framgår följande: Insatsområdet hälsosam samhällsplanering handlar om vår närmiljö, den fysiska utformningen och dess påverkan på vår hälsa. Hur vi med hjälp av stödjande närmiljöer kan uppmuntra människor till rörelse (promenader, att gå eller cykla mm) och stärka förutsättningarna för goda sociala relationer och integration i våra bostadsområden. Närhet, tillgänglighet och användbarhet är nyckelord för miljöer som möjliggör och stimulerar till aktiva transporter och fysisk aktivitet.
- **miljö- och klimatstrategin** - är det samlade styrdokumentet inom miljöområdet. I strategin finns fem insatsområden där de nationella miljömål som har främsta påverkan ingår och där miljöpåverkan är som störst.

1. Klimat och luft
2. Vatten
3. Natur och biologisk mångfald
4. Mark, byggande och boende
5. Internt miljöarbete

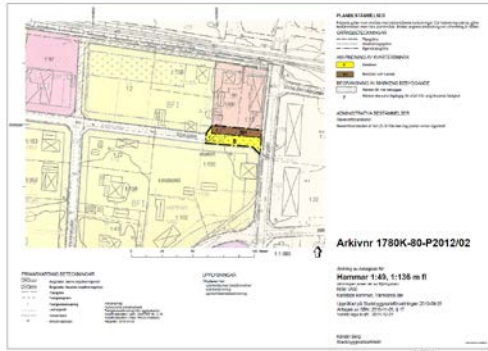
Denna detaljplan bedöms vara förenlig med ovanstående vision och strategier.

Planarbetsprogram

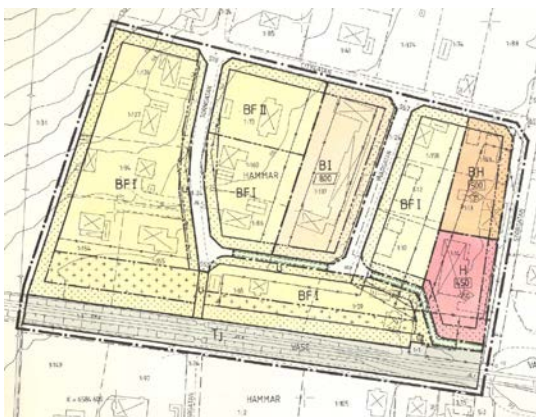
Denna detaljplan finns med i stadsbyggnadsnämndens planarbetsprogram för 2015-2016 över prioriterade planer och projekt, med prioritet 1 – 10 prioriterade projekt.

Gällande detaljplan

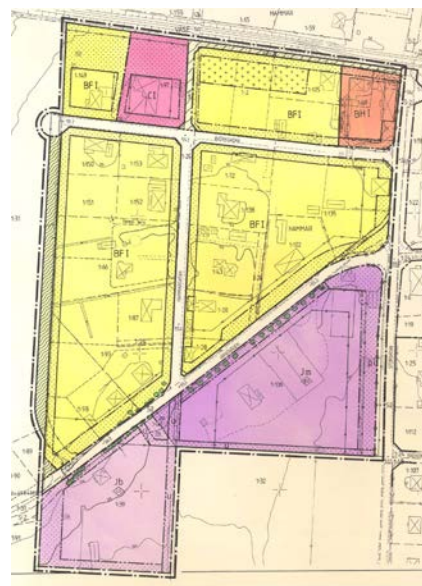
Området omfattas av fem stadsplaner. ”Förslag till stadsplan för Hammar 1:10, 1:12 m.fl.” som fastställdes den 12 april 1981, ”Förslag till stadsplan för Hammar 1:49, 1:136 m fl”, fastställd 22 augusti 1983, ”Förslag till stadsplan för Hammar 1:3, Lund 1:17 m fl”, fastställd 2 april 1981 och ”Förslag till stadsplan för Hammar 1:11, 1:18 m fl”, fastställd 19 november 1981. En ändring av detaljplanen för Hammar 1:49, 1:136 m fl har också gjorts, laga kraft 2011-12-01. I nämnda planer är marken planlagd för allmän platsmark (gata, park) samt kvartersmark för bostads-, småindustri- och handelsändamål.



Ovan: Ändring av detaljplan för Hammar 1:49, 1:136 m fl



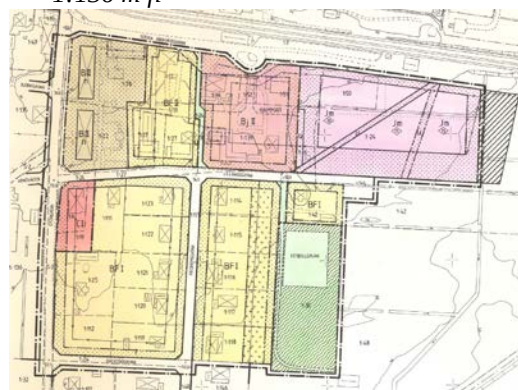
Ovan t v. Stadsplan för Hammar 1:10, 1:12 m.fl.



Ovan t h. Stadsplan för Hammar 1:43, 1:136 m fl



Ovan t v. Stadsplan för Hammar 1:3, Lund 1:17 m fl



Ovan t h. Stadsplan för Hammar 1:11, 1:18 m fl

Beslut om planläggning

Beslut om planläggning togs av stadsbyggnadsnämnden 2014-09-24 § 11, och uppdrag till stadsbyggnadsförvaltningen att upprätta detaljplan för Väse centrum.

Förutsättningar och planförslag

Bakgrund

Trafikverket, Region Värmland och Karlstad kommun har genom det gemensamma projektet Tåg i tid (åtgärdsvalsstudie, ÅVS) formulerat fyra prioriterade projekt som ska utveckla tågtrafiken på Värmlandsbanan fram till 2025 med syftet att förbättra framkomligheten, öka kapaciteten och skapa goda förutsättningar för att tågen ska kunna följa tidtabellen och komma i tid, på sträckan Kristinehamn-Arvika.

Det första projektet i perioden är mötesspår Väse, Pråmkanalen och Brunsberg som enligt tidplan ska genomföras 2014-2016. Syftet är att möjliggöra för möten mellan gods- och passagerartåg och ha utvecklats till att även omfatta en planskild korsning mellan Storgatan och järnvägsområdet. För att kunna genomföra detta projekt kommer Trafikverket att behöva upprätta en järnvägsplan och en vägplan.

Detaljplanen för Väse centrum hanterar området i anslutning till planskildheten, perongerna, Storgatan och miljöerna i anslutning till centrum/Vattenfabriken. I samband med ombyggnaden av järnvägsområde och Storgatan kommer Väse samhälle att påverkas och för att satsningarna inte ska generera negativ påverkan på den fysiska miljön ska detaljplanen skapa förutsättningar för att Väse centrum ska kunna utvecklas och bli en mer attraktiv plats.

Plandata

Planområde och markägoförhållanden

Planområdet omfattar Storgatan genom centrum, delar av Arnövägen, järnvägen, centrumområdet norr och söder om järnvägen samt Vattenfabriken.

Den aktuella marken ägs av såväl privatpersoner, som kommunen och Trafikverket.



Ovan: Planområdet markerat med röd-streckad linje. Orange område ingår ej i detaljplanen.

Markanvändning

Markanvändningen i gällande detaljplan är planlagd för allmän platsmark (**GATA, PARK**) samt kvartersmark för bostads-, småindustri- centrum- och handelsändamål (**B, J, C, H**). Den pågående markanvändningen är densamma.

Planförslag

Avseende allmän platsmark anger detaljplanen markanvändning för huvudgata (**GENOMFART, LOKALGATA**) vilket medger trafik för alla trafikslag (exklusive järnvägstrafik) inom tätorten. Även naturmark (**NATUR**) finns för mark mellan planerad ombyggnad av Storgatan och bakomliggande bebyggelse.

För privata fastigheter (kvartersmark) anger planen markanvändning för järnvägsändamål (**T₁**), bytespunkt (**T₂**), bostadsändamål (**B**) och centrumändamål (**C**). För fastigheten Hammar 1:136 (Vattenfabriken) anges även nuvarande markanvändning småindustri (**J**).



Ovan: Planillustration. Planerad utveckling av Tåg i tid och centrum.

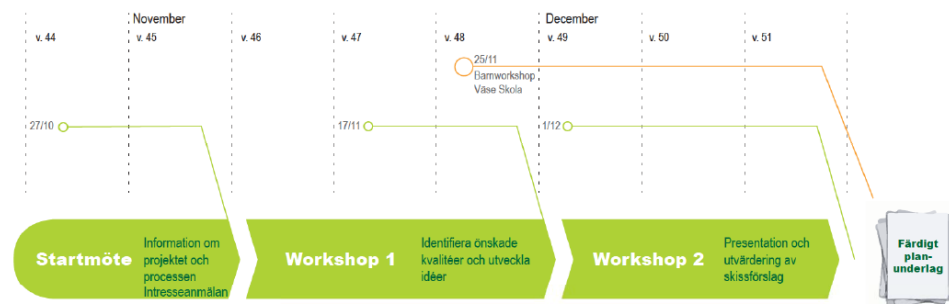
Medborgardialog

Sammanfattning av tidig medborgardialog

I samband med uppstarten av planarbetet har Karlstads kommun tillsammans med Trafikverket initierat en medborgardialog med väseborna i syfte att i ett mycket tidigt skede diskutera de planerade förändringarna av infrastrukturen i Väse, samt att diskutera möjligheterna och önskemålen kring centrumutveckling i Väse.

Arbetet igångsattes vid ett första informationsmöte under hösten 2014, där intresserade väsebor inbjöds till ett öppet möte där kommunen och Trafikverket informerade om de kommande planerna för Väse centrum. Vid detta möte fanns också möjlighet att ställa frågor och anmäla sitt intresse till en arbetsgrupp för vidare arbete under hösten. Det framhölls från kommunens sida att vissa frågor kan komma att få mer genomslagskraft och omsättas i praktiken än andra. Centrumutvecklingsfrågor, trygghet och säkerhet, mötesplatser och lokaltrafiksituationen var sådana frågor. Frågor kopplade till tåg- och vägombyggnaderna kommer däremot inte att i samma utsträckning komma gå att påverka med hänsyn till bland annat säkerhetskrav och regler.

Utifrån intresset från deltagarna vid det första informationsmötet anmälde sig 19 personer i olika åldrar, kön och yrken till fortsatt engagemang i processen. Totalt tre workshops anordnades, varav en med barn från Väse skola åk 4-6.



Under workshop 1 analyserades Väses förutsättningar gemensamt, och ett grupparbete gav konkreta förslag till utveckling och förbättringar, såväl som pekade på problem och brister i samhället idag. Resultatet sammanställdes och återkopplades till gruppen via Väse framtid, som också fungerat som sammankallande och samordnande av information ut till övriga väsebor.

Barnworkshopen genomfördes på ett liknande sätt, där Väses kvaliteter och problem identifierades i klassvisa grupper, och där förslag redovisades på "spelplaner" för de olika grupperna.

Under workshop 2 redovisades de inkomna synpunkterna från workshop 1, och utifrån 7 olika "situationer" eller områden, gavs exempel på hur problemen upplevdes och hur man kan arbeta vidare med frågorna, samt vilka som är ansvariga. Efter denna genomgång fortsatte arbete i grupper där detta diskuterades, frågor som missats lades till samt synpunkter gavs på respektive grupps upplevelse av Väse centrum samt processen i stort.

Resultatet av medborgardialogen har utmynnat i en rapport som sammanställts av Sweco Architects i Karlstad (som också fungerat som processledare under medborgardialogen) och Karlstads kommun. Delar av resultatet från medborgardialogen kommer att tas fasta på och arbetas vidare med i arbetet med detaljplan (Karlstads kommun) samt väg- och järnvägsplan (Trafikverket). Många av frågorna kommer dock att lösas i detalj i senare skeden än planskedet, men finns dokumenterat och kommer att finnas med under den fortsatta processen med till exempel projektering.

Karlstads kommun har också sammanställt en lista på inkomna synpunkter och förslag, med kommentarer från kommunen och Trafikverket. Här framgår vilka huvudfrågor som identifierats samt om de kommer att tillgodoses eller ej. Denna sammanställning redovisades vid ett möte i Väse under mars 2015, som återkoppling till deltagarna på workshoparna.

Arbetet med medborgardialog kommer att fortsätta under planskedet och ambitionen från Karlstads kommun är att i fortsatt samverkan, om budget för projektet så tillåter, arbeta vidare tillsammans med mer konkreta åtgärder och projekt, som till exempel planering av en offentlig möteplats/torg i Väse.

Bebyggelse

Placering och utformning

Väse är beläget längs järnvägen 2,5 mil öster om Karlstad. 1869 byggdes järnvägen klart i Väse. Därefter började bebyggelse breda ut sig runt järnvägen och kom att bli ett typiskt stationssamhälle, idag Väse tätort. Under Väses tid som egen kommun (1862-1952) byggdes bland annat vatten och avloppsledningsnätet ut i samhället, general- och stadsplaner upprättades och flera egna hem byggdes (1950-70 talet) i och med egnahemsrörelsen.

I Väse tätort bor cirka 500 invånare och i omlandet bor ytterligare cirka 1400 invånare. E18 utgör en barriär som delar Väse samhälle från delar av dess omland. I Väse består bostadsbeståndet till 65 procent av villabebyggelse och 35 procent av lägenheter i flerbostadshus. Planområdet är beläget i ett område med i huvudsak bostadsbebyggelse samt handel/centrum.

Den dominerande bostadsformen i Väse utgörs av friliggande villor på en till två våningar, de flesta uppförda mellan 1960-1979. De äldre villorna har träfasad och spröjsade fönster medan de nyare villorna har fasad bestående av trä, puts eller tegel. Det finns ett fåtal flerbostadshus i tätorten varav två är belägna längs Storgatan och är uppförda i två våningar med tegelfasad. De byggnader som inrymmer handel och service samt pizzeria är i huvudsak belägna längs Storgatan.

Bebyggelsen runt planområdet är småskalig och utgörs i huvudsak av villabebyggelse.

Det finns ett mindre antal kommunala villatomter till salu i Väse idag.

Inom planområdet finns också den så kallade Vattenfabriken, som uppfördes som mejeri och som därefter användes som läskedrycksfabrik.

Strax utanför planområdet finns även Väse stationshus beläget, som byggdes i samband med att järnvägen anlades. Byggnaden är en tegelbyggnad i en våning med inredd vind, och har använts för järnvägsändamål, och på senare tid även för vissa verksamheter som t ex frisör. Trafikverket har sökt rivningslov för denna byggnad för några år sedan, vilket då nekades av stadsbyggnadsnämnden med hänsyn till dess kulturhistoriska värde.

Planförslag

För Värmlandsbanan och den järnvägsmark som krävs för att genomföra projekt Tåg i tid anges markanvändningen (**T₁**) som medger järnvägsändamål. Inom detta markområde tillåts dessutom skyltar, biljettautomater, väderskydd och liknande som ger service åt resenärer. Detaljplanen möjliggör denna markanvändning, men detaljutformningen av spår, perronger, ev bullerdämpande åtgärder, träd och grönska samt kringtor (gångvägar, ramper m m) kommer att utformas inom ramen för Trafikverkets järnvägsplan, budget och kommande projektering. Det är enligt Karlstads kommun mycket viktigt att Trafikverket arbetar med gestaltungsfrågorna inom och i gränsområdet till järnvägsområdet för att öka Väses attraktivitet.

Avseende bebyggelse, bortsett från väg- och järnvägsutbyggnaden, syftar planen till att skapa ytterligare användningsområden för vissa fastigheter inom planområdet med markanvändningen centrumändamål (**C**). Detta innefattar all sådan verksamhet som bör ligga centralt eller på annat sätt vara lätt att nå för många människor. Där ingår butiker, service, gym, kontor, bio, bibliotek, teater, bank, kyrkor och andra religiösa byggnader, föreningslokaler, samlingslokaler, restauranger m m. Dock bör hotellverksamhet inte ingå i detta ändamål med hänsyn till buller- och vibrationspåverkan från järnvägstrafik inom området.

Byggrätterna inom kvartermark i detaljplanen begränsas till att byggnader får uppföras i högst två våningar (**II**). Exploateringsgraden inom respektive tomt begränsas till 20 % (**e₃**), 30 % (**e₂**) respektive 250 m² (**e₁**) byggnadsarea (vilket utgörs av den yta på mark som byggnad upptar). Våningsantal och exploateringsgrad ger utrymme för samtliga berörda fastigheter till viss utveckling i förhållande till befintlig byggrätt i gällande detaljplaner.

Vissa begränsningar av markens användning har införts såsom mark där byggnad inte får uppföras (**prickmark**) för bland annat ledningsstråk samt mark där endast komplementbyggnader får uppföras (**kryssmark**) med hänsyn till närheten till Arnövägen.

Väse stationshus lyfts ur detaljplanen för Väse centrum. Detta med anledning av de synpunkter som inkommit under planens samråd. Anledningen till att Väse stationshus m m hanteras i en separat detaljplan (granskningshandling) är att tidplanen för detaljplanen för Tåg i tid-projektet m m inte ska fördröjas av det utredningsarbete som kan komma att krävas för Väse station. Inriktningen på planarbetet för den kommande granskningshandlingen är att stationshuset ska kunna finnas kvar samt att en ny användning ska kunna möjliggöras som kan bidra till Väses attraktivitet och kulturhistoria samtidigt som en rimlig åtgärdsnivå kan klaras så att det finns ekonomiska förutsättningar att inneha och bedriva verksamhet i byggnaden.

Trafikverket utgår i sin järnvägsplan från att stationshuset ska finnas kvar och anpassar bland annat elsäkerhetskrav i Tåg i tid-projektet till denna förutsättning.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Tegelbyggnaden längs Arnövägen är uppförd 1935 som mejeri. Den har en karaktäristisk arkitektur för tiden 1920-1930 och är lätt att avläsa som en industribyggnad med dess skorsten, lastbrygga, lastlucka och tegelfasad. På 1950-talet lades många lokala mejerier ner, så även i Väse, och byggnaden fick i stället användning som läskedrycksfabrik, vilket den var fram till 1976 i Kooperationen Vattenfabriken Värmlands regi.



Ovan t.v.: Mejeriet 1943 sett från Arnövägen. Här ser man endast två dörrar, idag är det tre. Träden är nyligen planterade. Fotograf Dan Gunner, Värmlands Museum. Ovan t.h.: Tegelbyggnaden idag. Foto: Terese Myrin, Stadsbyggnadsförvaltningen.

Under merparten av 1900-talet har byggnaden varit en viktig arbetsplats för Väseborna. Byggnaden skapar tillsammans med de stora träden på framsidan längs Arnövägen och det röda huset lite längre in på gården en vacker miljö som har potential att utvecklas. Sammantaget bedöms tegelbyggnaden ha särskilt kulturhistoriska värden i enlighet med PBL 8:13.

Den röda träbyggnaden har även den ett kulturhistoriskt värde i berättelsen om industrin men är förändrad så pass mycket att den inte bedöms vara särskilt värdefull (enligt PBL 8:13). Dock ingår den i det miljömässiga värdet, uppvisar i form en äldre byggnadstradition samt har ett historiskt värde i kopplingen till industrin.



Ovan: Den röda träbyggnaden på gården. Foto: Terese Myrin, Stadsbyggnadsförvaltningen.

Planförslag

Planbestämmelser föreslås införas för ovan nämnda byggnader. (Det är bara för den äldre delen, tegelbyggnaden mot Arnövägen, som följande föreslås. Det finns en stor tillbyggnad som inte visar på något kulturhistoriskt värde.) Tegelbyggnaden är i dag välbevarad förutom nya dörrar. Taket är i plåt, vilket tillsammans med tegelpannor var ett vanligt material för en industribyggnad under den tiden.

Tegelbyggnaden bedöms vara särskilt värdefull enligt PBL 8:13 och ha sådan betydelse för orten att den är en väsentlig del av ortens identitet och även i sig som byggnad har kulturhistoriska värden, varför den föreslås skyddas mot rivning (**q₁**).

Fönstren är en viktig del av byggnadens "själ" och karaktär. Om fönster behöver åtgärdas så renovera befintliga i första hand, i andra hand byta ut mot likadana i trä och indelning (tre respektive sex rutor). Det är även viktigt för utseendet att karmar har samma profilering och storlek. I dag är fönstren målade vita (och några på tegelbyggnadens baksida gröna), vilket båda är tidstypiska färger. En planbestämmelse införs på plankartan för både tegelbyggnaden och den röda träbyggnaden som föreskriver att fönster ska vara i trä och behålla ursprungligt utseende i karmar och indelning (**k₁**).

Den röda tegelfasaden är mycket karaktäristisk för den tidens industri, ett karaktärsdrag som är lätt att ta för givet men som är väsentligt för byggnaden. F.d. vattenfabriken har ett mycket vackert och levande rött tegel i koppförband. Behöver fasaden lagas så skall rött tegel användas (**k₂**). För träbyggnaden gäller motsvarande bestämmelse men avseende stående träpanel (**k₃**).

Andra viktiga karaktärsdrag hos tegelbyggnaden är lastkajen på den östra fasaden samt lastluckan mot nacken på den västra fasaden (**k₄**).

Det är också viktigt att bevara tegelbyggnadens solitära placering, dess rumsliga sammanhang samt karaktäristiska element såsom lastkaj, lastlucka, skorsten m m, varför (**kryssmark**) har införts längs gavlarna på densamma.

Offentlig och kommersiell service



Ovan: Väse brandstation



Ovan: Väse Kultur- och fritidscenter

I Väse finns ett gott utbud av offentlig service. Det finns bl.a. skola (f-6), Väse kultur- och fritidscenter med bl a bibliotek och sporthall, idrottsplats (med fotbollsplan och ishockeyrink), elljus- och motionsspår, tennisbana, gym, fritidsgård, äldreboende Granberga (25 lägenheter), brandstation, reningsverk, återvinningscentral.

Kommersiell service finns representerad på orten genom dagligvarubutik (Handlar'n – ny ägare eventuellt på gång) samt heminrednings- och designbutiker i centrum och vid Vattenfabriken. Norr om E18 finns Rasta med bensinstation, mindre butik samt restaurang.

Planförslag

För kvartersmarken i planen anges markanvändningen centrumändamål (C) vilket innebär att möjligheter för olika typer av centrumanknuten verksamhet tillåts såsom exempelvis restaurang, handel och annan offentlig och kommersiell service. Detta möjliggör en utveckling där flera fastigheter kan ges ett vidare användningsområde och möjliggöra verksamheter som kan bidra till Väses attraktivitet.

Stadsbild

Väse centrum är idag utdraget längs med Storgatan utan någon tydlig centrumplats. Området invid ”Ernstbutiken” och den tidigare livsmedelsbutiken utgör dock för väseborna den mest naturliga centumpunkten, tillsammans med området omkring Vattenfabriken. Stadsbilden är omkring Storgatan flack och öppen med låg bebyggelse som kantar densamma. Trädplantering finns längs delar av Storgatan. Området invid Vattenfabriken är av en annan karaktär med tät alléplantering, äldre bebyggelse och ett intimare gaturum. Området invid järnvägen är relativt öppet, med inslag av träd, och upplevs som tydliga baksidor med varierande underhållsgrad.



Ovan: Bild från Storgatan, Väse, vy mot norr.

Planförslag

Genom Trafikverkets projekt med ombyggnaden av Värmlandsbanan, nya perronger och mötesspår samt dragningen av Storgatan under järnvägen innebär detta stora förändringar av stadsbilden i Väse centrum.

Spårområdet med nya perronger, anslutningar med ramper, trappor och gång- och cykelvägar kommer att innebära att järnvägsområdet kommer att ta mer plats än idag och ges en annan karaktär och skötsel. Det har varit viktigt för väseborna att få en grön karaktär inom och invid perrongerna, vilket dels ligger inom Trafikverkets ansvar och utanför järnvägsområdet hos kommunen. Det finns planer på att införa gröna inslag genom alléplanteringar/träd norr och söder om perrongerna på mark som idag används som gata och som i planförslaget ges markanvändningen (**LOKALGATA** samt **NATUR**). De alléplanteringar längs Storgatan som kommer att behöva tas ned kommer att kompenseras på annan plats i Väse centrum, så att Väses kulturhistoriska karaktär med alléplanteringar kan fortgå. Nya träd kommer inte att kunna planteras längs med huvuddelen av den delen av Storgatan som ska byggas om då de hamnar i konflikt med ledningar och privata fastigheter.

Storgatans dragning under Värmlandsbanan kommer att ge den mest påtagliga förändringen av Väses stadsbild, genom att Storgatan kommer att få en lutning norr och söder om viadukten, samtidigt som barriäreffekten av denna och järnvägen kommer att upplevas som större, också beroende på de staket som planeras uppföras längs med järnvägen på ömse sidor genom hela Väse samhälle, samt mellan spåren vid plattformslägena.

Förändringarna kan också innebära att flera av de befintliga byggnaderna i Väse centrum kan komma att lösas in, och i så fall rivas av hälso- och säkerhetsskäl, vilket kan komma att påverka Väses stadsbild.

Detaljplanen möjliggör för en för vissa fastigheter vidgad markanvändning till centrumändamål, vilket på sikt kan ge förutsättningar för att etablera fler verksamheter och bidra till ett mer levande centrum.

Önskemål i medborgardialogen har också varit att möjliggöra en tydligare markering av Väse centrum med skyltar, konstverk med Väseanknytning eller liknande, vilket tas med i den fortsatta arbetet med centrumutvecklingsarbete.

Gator och trafik

Gång- och cykeltrafik

Det finns en gång- och cykelväg längs delar av Storgatans nordvästra sida ned till i höjd med dagligvarubutiken. Denna gång- och cykelväg byggdes 2012 som ett led i centrumutveckling av de mindre tätorterna i kommunen. Det finns en kommunal gång- och cykelväg parallellt med och söder om järnvägen, väster om Storgatan som förbinder bland annat missionskyrkan med Storgatan idag.

I övrigt finns trottoar längs Storgatan och längs övriga lokalgator är gång- och cykeltrafiken integrerad med biltrafiken.

Planförslag

Genom att Storgatan leds under järnvägen finns även ett behov av att kunna röra sig med cykel eller till fots denna väg. Trafikverket planerar en separerad gång- och cykelväg parallellt med (på östra sidan) den nya körbanan på Storgatan, där kopplingar också ska finnas till perronger via ramper och trappor. Vägen längs gång- och cykelvägen i plankorsningen kommer att lutas något mot öster för att öka ljusinsläppet och framför allt bidra till att känslan av instängdhet minskas.

Den befintliga gång- och cykelvägen längs Storgatan kommer att bindas ihop från Cittygatan, över Storgatan, och vidare under järnvägen ned till Lillängsgatan.

Under medborgardialogen påtalades från väseborna vikten av gång- och cykelförbindelser i öst-västlig riktning på norra respektive södra sidan av järnvägen, över viadukten. Detta anser även Karlstads kommun vara viktigt, varför det i detaljplanen läggs med en möjlighet till en sådan koppling. Den södra broanslutningen kommer att kunna fortsätta västerut mot missionskyrkan parallellt med järnvägen (**GC-VÄG**) men med en viss förskjutning på grund av behovet av mer mark för järnvägsbank i den

västra delen av sträckan. Den norra bron kommer att binda ihop stations- och perrongområdet i öster med området omkring den tidigare livsmedelsbutiken. Det är Karlstads kommuns ambition att bygga båda anslutningarna i samband med genomförandet av Trafikverkets projekt.

Parkering

Det huvudsakliga parkeringsbehovet inom Väse centrum löses inom respektive fastighet, både för verksamheter och för boende. Det förekommer gatuparkering i viss utsträckning.

Det finns pendlarparkering i anslutning till perrongen söder om järnvägen, samt pendlarparkering i anslutning till av- och påfarterna vid E18, där även en bytespunkt för kollektivtrafiken finns.

Planförslag

Planen syftar bland annat till att öka andelen kollektivt resande, varför det finns ett fortsatt behov av pendlarparkeringar på båda sidorna om järnvägen (**parkering**). Inledningsvis kommer ca femton platser för bilar att anordnas i anslutning till respektive föreslaget perrongläge, men med en möjlighet i planen att utöka dessa i takt med att behov uppstår. Parkeringarna är belägna som närmast 8 meter från kantsten till spårmitt (närmaste spår) på båda sidorna om järnvägen. Detta uppfyller Trafikverkets minimimått för parkering invid järnvägen, och behöver tillämpas då ingen ytterligare plats för parkeringsändamål finns i nära anslutning till perrongerna.

Kantstensparkering längs Storgatan i anslutning till fastigheten Väse 1:128 kommer att tas bort i och med planens genomförande.

Cykelparkeringsplatser kommer att anordnas i nära anslutning till respektive perrongläge inom järnvägsmark (**T₁**), där möjligheter ska finnas att låsa cykeln, och placera denna under skärmtak.

Parkeringen för fastigheten Hammar 1:78 kommer delvis att tas i anspråk för en ny gata. Möjlighet till parkering för bostäderna inom denna fastighet ges inom fastigheten väster om den nya lokalgatan i enlighet med gällande detaljplan.

Kollektivtrafik

Planområdet är beläget i anslutning till Väse station längs Värmlandsbanan, som utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap MB. Värmlandsbanan utgör ett viktigt stråk i den så kallade Nordiska Triangeln som innebär en gemensam satsning att sammanlänka de tre huvudstäderna Köpenhamn, Oslo och Stockholm med höghastighetståg för ömsesidig nytta och tillväxt.

Tågavgångar sker dagligen, huvudsakligen vardagar och möjliggör pendling till exempelvis Karlstad, Kristinehamn m m.

Busslinje 500 mellan Karlstad – Kristinehamn – Karlskoga angör bytespunkten vid E18 (pendelparkeringen). Busslinje 501 mellan Karlstad – Skattkärr – Väse angör dagligen även Väse station. Nattbussen angör båda hållplatserna ovan, fredag och lördag natt (Karlstad – Väse och vice versa).

Planens genomförande syftar till att öka andelen kollektiva resor.

Planförslag

Ett utvidgat mötesspår kommer att byggas och nya perronger kommer att anläggas på norra respektive södra sidan om spåren (**T₁**). I perrongmiljön kommer väderskydd, biljettautomat, informationsbärare och anslutande ramper att anläggas.

Inriktningen på kollektivtrafik med länsbuss är framöver att bussar ska kunna vända nordost om Vattenfabriken och i anslutning till denna vändmöjlighet anordna per-

rong, bil- och cykelparkering och eventuellt ett väderskydd (T₂). I dagsläget planeras inte för permanent linjebustrafik längs Hantverksgatan och Stationsgatan.

Biltrafik och gatumiljö

Väse samhälle nås med bil huvudsakligen via E18, som utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap MB, och som är belägen norr om Väse samhälle.

Storgatan är en statlig väg som år 2011 trafikerades av 1820 fordon/årsmedeldygn och med ca 11 % andel tung trafik. Av den tunga trafiken längs Storgatan/Arnövägen förekommer transporter av spannmål och andra jord- och skogsbruksrelaterade transporter liksom transporter knutna till andra verksamheter och företag inom närområdet.

Trafiken på de större vägarna i samhället (Storgatan och Arnövägen) upplevs tidvis av Väseborna som störande ur bullerhänseende. Även trafiksäkerhetsmässigt upplevs situationen idag som något osäker. Det har för några år sedan gjorts en avsmalning av Storgatan i höjd med butiksloken genom en ”mage” vilket begränsar trafiken till ett körfält i denna punkt.

Planförslag

Planens genomförande innebär att Storgatan utförs som en planskild korsning och dras, tillsammans med en upphöjd gång- och cykelväg, under järnvägsspåren med fullhöjd för tung trafik. Höjden kommer att tas upp längs Storgatan på en sträcka om ca 100 meter, norr och söder om befintlig plankorsning. Stödmurar och/eller slänter kommer att möta intilliggande mark.

Storgatans omgestaltning innebär att vissa befintliga gatuanslutningar mot Storgatan närmast järnvägen (Norra och Södra Järnvägsgatan) samt infarter till fastigheter (Hammar 1:14, 1:13 samt Väse 1:82, 1:128) kommer att stängas.

För fastigheten Hammar 1:136 införs planbestämmelse om utfartsförbud längs med Arnövägen (dock inte för befintliga utfarter) och byggrätten begränsas till komplementbyggnader och skärmtak för marken mellan befintliga fasader mot Arnövägen och trädallén.

Infart till Hammar 1:14 kommer att behöva ske över fastigheterna Hammar 1:159 och 1:13, vilket möjliggörs genom planbestämmelse (**infart**).

Infart till fastigheten Väse 1:82 kommer att behöva ske över fastigheten Väse 1:128 (**infart**) och säkerställs genom servitut. Norra Järnvägsgatan kommer inte att ersättas utan trafik till Väse 1:2 kommer att ledas från Storgatan via Postgatan och Stationsgatan. Delar av västra delen av fastigheten Väse 1:2 kommer att kunna fastighetsregleras så att den kan användas till Storgatans ombyggnad samt parkmark. Samtidigt ger planen en möjlighet för fastighetsreglering av delar av Norra Järnvägsgatan till kvartermark för bostadsändamål i syfte att möjliggöra en alternativ infart till fastighetens västra del. I samband med detta kan belysningsstolpar samt en dagvattenbrunn behöva flyttas från gatumarken innan reglering av marken kan ske till bostadsfastigheten Väse 1:2.

Infart till fastigheten 1:49 sker idag via intilliggande fastighet (pizzerian) mot Storgatan. Denna koppling kommer inte att vara möjlig efter planens genomförande. Planen möjliggör istället tillfart från den allmänna gång- och cykelvägen parallellt med järnvägen och vidare söderut över fastigheten Väse 1:15 till befintlig infart. Denna gång- och cykelväg (**GC-VÄG**) kommer att flyttas något i förhållande till dagens läge, och infart till 1:49 kan därefter ske via denna (**infart**).

Södra Järnvägsgatan betjänar idag fler fastigheter, och kommer att behöva ersättas med en ny lokalgata. Planen föreslår en sådan ny sträckning från Lillängsgatan norrut över fastigheterna Hammar 1:22 och 1:78 (**LOKALGATA**). Sträckningen har valts med utgångspunkten att ta så få parkeringsplatser i anspråk samt påverka så lite av befintliga träd, utemiljöer och intilliggande fastigheter som möjligt. Trafiken kan därefter ledas österut via befintlig gata (Södra Järnvägsgatan) och betjäna befintliga fastigheter

längre österut samt den föreslagna pendlarparkeringen i anslutning till den nya perrongen. Denna gata dimensioneras för att klara busstrafik (ersättningsbussar).

En ny förbindelse planeras i anslutning till Torngatans förlängning söderut (**LOKAL-GATA**), i en plankorsning över järnvägen, och vidare söderut längs Hammargatan. Denna förbindelse är endast avsedd som reservväg för utryckningsfordon. Denna förbindelse kan komma att kräva markanspråk av fastigheterna Hammar 1:97 samt 1:155 då en höjdskillnad om ca 1,5 meter från marknivå till spårnivå gör att ramper kommer att krävas.

En mindre del av den östra delen av Björkgatan föreslås få ändrad användning från gatumark till kvartersmark för bostadsändamål (som dock inte får bebyggas). Syftet med detta är att kunna reglera marken till fastigheten Hammar 1:2. Gatuvägsnittet används idag inte för tillfartstrafik, utan endast för sophämtning för fastigheten Hammar 1:135. Denna funktion bedöms kunna lösas från Arnövägen i framtiden.

Mark

Marken inom planområdet är huvudsakligen flack med få nivåskillnader och är belägen på nivåer mellan ca +55 till +57 (RH2000). Huvuddelen av marken utgörs av järnvägsbank, gatumark och kvartersmark för bland annat bostadsändamål. Det finns viss vegetation inom planområdet i form av alléplanteringar, längs med Storgatan, Arnövägen och järnvägen. Alléer omfattas av generellt biotopskydd enligt miljöbalken.

Planförslag

Mark kommer att tas i anspråk för trafikändamål, men andelen hårdgjord mark bedöms inte öka i någon större omfattning. Trädplanteringar eller gröna inslag i stadsmiljön kommer att behöva tas bort i samband med ombyggnationen av Storgatan. Som kompensation kommer alléplanteringar att anläggas i anslutning till Väse centrum samt de nya perrongerna.

Enligt 7 kap 11§ miljöbalken kan dispens från biotopskyddet medges om särskilda skäl anges. I föreliggande fall är exploateringen (ombyggnationen av Storgatan) av särskilt stort allmänintresse. De alléer som finns längs Storgatan bedöms dock falla inom ramen för MB 7 kap 11 a§ då de omfattas av en vägplan enligt väglagen eller en järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg.

Träden på kvartersmark inom fastigheterna Hammar 1:13 och 1:159 samt fastigheten Hammar 1:136 omfattas av en bestämmelse (**n₁**) som innebär att träden inte får tas ned.

Geotekniska förhållanden

Trafikverket har genom Atkins tagit fram en Markteknisk undersökningsrapport, Geoteknik, 2015-03-06, i syfte att ta reda på markförhållanden och grundläggningsföretsättningarna inom området för järnvägsplanen. Även Sweco har under 2013 tagit fram en rapport daterad 2013-12-13.

I Atkins rapport framgår att det enligt SGU:s jordartskarta i centrala Väse finns en "nedhyvld" ås av isälvsediment som har skalats av under åren som sträcker sig i nordsydlig riktning. Runtomkring åsen ligger postglacial sand samt ett tunt eller osammanhängande ytlager av torv på den västra sidan av åsen. Områden sträcker sig längst med norra delen ner en bit över spåret medsvallsediment bestående av grus. I den södra delen finns en yta av postglacial silt. På den norra sidan av järnvägen visar jordartskartan på att det finns postglacial sand, glacial lera och en moränrygg. Jordartskartan visar att området på den södra sidan av järnvägen främst består av postglacial sand och silt med mindre områden av postglacial lera.

Grundvattenytan har uppmätts nio gånger i de rör som SWECO installerat. Mätningarna började 2013-09-19.

Nivån för grundvattnet i området pendlar mellan ca +52 och +55 beroende på årstid och nederbörd.

Planförslag

De förändringar som detaljplanen innebär avser främst Trafikverkets planerade ombyggnation av Storgatan samt utvecklingen av järnvägen. Vidare detaljerade geotekniska undersökningar kan krävas för dessa åtgärder.

För övrig mark i detaljplanen finns möjligheter till fortsatt byggrätt, även om de flesta tomter inom planområdet redan idag är bebyggda. I samband med projektering och bygglovprövning kan vidare krav på detaljerade geotekniska undersökningar komma att krävas som underlag för beslut om grundläggning.

Inga allvarliga hinder för planens genomförande bedöms föreligga, och grundläggningsförhållandena bedöms övergripande som tillfredställande.

Teknisk försörjning

Vatten & spillvatten

Planområdet är beläget inom kommunalt VA-verksamhetsområde. Vatten- och spillvattenledningar är utbyggda i gatorna i Väse samhälle. Vattnet kommer från Sörmon via överföringsledning, till vattentornet i Väse samt distribueras vidare till hushållen i samhället via det lokala ledningsnätet. Kapacitet finns för ytterligare dricksvattenförsörjning. Kapacitet finns i spillvattenledningsnätet inom Väse.

Planförslag

I samband med att Storgatan byggs om kommer befintliga VA-ledningar att behöva läggas om, så att de hamnar utanför den planerade nedsänkningen av Storgatan. Detta innebär att ledningarna till intilliggande fastigheter kommer att behöva förläggas inom allmän platsmark (**GENOMFART**) samt på kvartersmark. En planmässig rätt för anläggande av allmänna underjordiska ledningar införs på plankartan (**u**) – allmänna underjordiska ledningar. Dessa områden kommer inte ges någon byggrätt i detaljplanen (**prickmark**) – byggnad får inte uppföras, eller träd anläggas.

De ledningar som berör fastigheterna Hammar 1:14 kommer att dras om från Storgatan in över fastigheterna Hammar 1:13 och 1:139, och läggs indragna i fastigheterna så att påverkan på delar av alléplanteringen minimeras av VA-omläggningen.

De ledningar som betjänar fastigheterna Väse 1:128 och 1:82 kommer att dras om från Storgatan via Postgatan ned över de centrala delarna av Väse 1:128 och sammanfalla med markområdet för infart till 1:82.

De ledningar som matar fastigheten Hammar 1:135 kommer att dras om från Arnövägen norrut inom fastigheten och löpa längs huvudbyggnadens södra, västra och norra fasad in till byggnaden.

VA-ledningar till Hammar 1:22 och 1:78 (Willhem) kommer att läggas längs med fastighetens västra sida (väster om fasaderna mot Storgatan) i största möjliga mån inom kvartersmark.

Anläggnings- och lägenhetsavgift för spillvatten för tillkommande lägenheter ska erläggas enligt gällande taxa.

Dagvatten

Fördröjning av dagvatten, vid byggnation på mark som idag bidrar med naturlig fördröjning/infiltration är att föredra. Kommunens VA-enhet ser gärna att fördröjning av dagvatten blir en självklarhet i stadsbyggnadsprojekt och att man tidigt i skiss- och projekteringsskedet väger in detta som en naturlig del i skapandeprocessen.

Befintligt dagvattensystem är inte dimensionerat för att klara av så kallade extremregn, regn med återkomst upptill 100-år eller mer. Marken inom planområdet måste höjd-

sättas så att dagvatten från ett extremregn fritt och utan att skada byggnader mm kan ytaledas mot gator och dikesanvisningar och vidare söderut mot recipient.

Teknik- och fastighetsförvaltningens VA-enhet utreder kapaciteten för avledning av dagvatten från Väse samhälle i allmänhet och vägporten i synnerhet. Recipient för dagvatten är i första läget Fläskbäcken (söderut) och i förlängningen Väneren.

Planförslag

Mer dagvatten kommer att avledas från centrumområdet åt söder, mot Fläskbäcken, än tidigare detta trots fördröjning inom centrumområdet varför ledningsnätet för dagvatten kommer att utredas med avseende på kapacitet, läge och tekniska lösningar utreds för närvarande. Kapacitet bedöms kunna skapas för att hantera dagvattnet från planområdet med omnejd.

Dagvatten från samhällets nordöstra delar kommer att ledas via en ny dagvattenledning i den föreslagna nya lokalgatan vidare mot Lillängsgatan och Fridhemsgatan och söderut. Dagvatten från fastigheterna Hammar 1:22 och 1:78 kommer också att avledas mot denna sträckning.

Dagvatten från samhällets nordvästra delar samt från vägporten kommer att ledas (pumpas) söderut i Storgatans sträckning, vidare mot sydväst ned mot Fläskbäcken. Utredning pågår för närvarande med att fastställa lämpligaste tekniska lösning. Karlstads kommuns ambition är att avleda så mycket av dessa vattenmassor som möjligt i öppna diken.

För kvartersmark som behövs för att flytta och säkerställa allmänna dagvattenledningar införs en planbestämmelse på plankartan (**u**) där detta i dagsläget är känt. Dessa områden kommer också att omfattas av prickmark (**prickmark**) vilket innebär att byggnad inte får uppföras.

Planen medför att en pumpstation för dagvatten behöver byggas i anslutning till viadukten under järnvägen och kommer sannolikt att uppföras inom Trafikverkets gatumark (**GENOMFART**).

Planområdet kommer till viss del att hårdgöras medan övrig mark fortsatt kommer att medge viss fördröjning och infiltration. En planbestämmelse införs som föreskriver att minst 50 % av dagvattenflödet (vid 10-årsregn och klimatfaktor 1,2) ska omhändertas lokalt inom kvarters- och gatumark innan det leds till det allmänna dagvattensystemet. Detta kan, med den begränsade markyta som finns inom Storgatan i anslutning till planerad planskild korsning, innebära krav på (exempelvis underjordiskt) fördröjningsmagasin.

Trafikverkets ambition, oavsett planbestämmelsen, är att dimensionera för ett 100-årsregn.

För att undvika att det tillförs oönskade partiklar eller ämnen till dagvattnet bör miljövänligt byggnadsmaterial användas. Hur detta kommer att lösas fastställs i projekteringen.

El- och telenät

Planområdet ligger inom Fortums koncessionsområde. Elledningar finns ibland annat Storgatan.

Karlstad El- och stadsnät har fiberledningar inom området och planer finns på att utöka dessa i framtiden.

Skanova har befintliga ledningar inom planområdet och önskar så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Planförslag

Viss tillkommande bebyggelse kan komma att bli aktuell längre fram. I stort förväntas dock inte några större konsekvenser för elnätet i Väse centrum, annat än att vissa ledningar kan komma att behöva flyttas i samband med genomförandet av Tåg i tid.

Vissa fiber- och teleledningar kan också komma att påverkas av genomförande av Tåg i tid. Trafikverket ansvarar för att kontakt tas med respektive ledningsägare och möjliggör flytt och fortsatta utvecklingsmöjligheter för dessa.

Anslutningsavgift till respektive nät ska erläggas enligt vid varje tidpunkt gällande taxa.

Värme

Ett fjärrvärmenät finns utbyggt inom delar av planområdet, huvudsakligen beläget i Storgatan.

Planförslag

I samband med genomförandet av Tåg i tid kommer fjärrvärmeledningar att behöva flyttas och behöva förläggas i huvudsak på kvartersmark och en planmässig rätt för detta införs på plankartan (**u**) – allmänna underjordiska ledningar. Dessa områden kommer också att omfattas av prickmark (**prickmark**) vilket innebär att byggnad inte får uppföras.

Störningar, hälsa och säkerhet

Trafikbuller och vibrationer

Trafikverket har gjort omfattande utredningar av buller- och vibrationsförutsättningarna längs järnvägen. Flera fastigheter längs med järnvägen uppvisar vibrationsnivåer över gällande riktvärden för bostadsändamål, och några så höga värden att de kommer att erbjudas inlösen, för att om fastighetsägaren accepteras, att rivas.

Bullernivåerna överskrider gällande riktvärden för trafikbuller från järnvägen avseende både ekvivalentnivåer som maxnivåer för ett område relativt långt ifrån järnvägen.

Planförslag

Projekt Tåg i tid innebär att trafikeringen på Värmlandsbanan kan komma att öka jämfört med dagens läge, vilket kan innebära högre buller- och vibrationsnivåer. Trafikverket planerar åtgärder för att förbättra bullersituationen invid ett antal fastigheter i Väse genom fastighetsnära åtgärder (fasadåtgärder/åtgärder vid uteplats). Genom beräkningsmodeller har samhällsnyttan för andra åtgärder såsom bullerplank genom samhället inte kunnat motiveras i relationen nytta – kostnad.

Bullersituationen längs med Storgatan är också relativt påtaglig, men denna bedöms kunna förbättras genom att trafiken kommer att ledas under järnvägen vilket kommer att skärma buller från fordon till intilliggande fastigheter. Hastigheten längs Storgatan kommer också att dämpas.

Detaljplanen anvisar markanvändning för centrumändamål (**C**), småindustri (**J**) samt bostadsändamål (**B**).

I detaljplanen kommer tre fastigheter att kvarstå där bostadsändamål (**B**) föreslås tillsammans med centrumändamål (**C**). För dessa fastigheter finns enligt Trafikverkets beräkningar ekvivalenta bullernivåer om 57 – 60 dBA och maximala bullernivåer om 80 – 84 dBA vid de mest utsatta platserna vid fasad. Trafikverket kommer att genomföra fasad- och uteplatsåtgärd för dessa fastigheter. En planbestämmelse införs ändå som föreskriver att tillgång till en uteplats behöver finnas där bullernivåerna inte överskrider 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximalt (**m1**).

Frågor avseende bullersituationen i Väse redovisas i Trafikverkets Väg- och järnvägsplan och hanteringen av buller- och vibrationsfrågor gentemot berörda fastighetsägare kommer att hanteras av Trafikverket.

Räddningstjänstfrågor

I dagsläget är tillgängligheten för räddningstjänstfordon begränsad i samband med bomfällning och tågpassager. Vid utryckning av räddningstjänstfordon från exempelvis brandstationen vid E18 till en adress söder om järnvägen kan utryckningen hindras under några minuter vilket ökar insatstiden.

Planförslag

I samband med byggnationen av viadukten under järnvägen kommer denna förbindelse av Storgatan att vara avstängd. Under byggskedet kommer allmän trafik (omledningstrafik) såväl som byggtrafik istället att hänvisas till parkeringsplatsen vid den tidigare dagligvarubutiken (Hammar 1:14) över spåren till den tidigare pizzerian (Hammar 1:15). Denna trafik säkerställs av Trafikverket genom tillfällig nyttjanderätt.

I detaljplanen finns mark anvisad (**LOKALGATA**) där räddningstjänsttrafik kommer att ledas i händelse av om framkomligheten i vägporten under järnvägen tillfälligt skulle upphöra. Detaljplanen anvisar också inom område för järnvägsändamål (**T₁**) att marken ska vara tillgänglig för räddningstjänsttrafik (**räddningsväg**). Kopplingen ska endast nyttjas av utryckningsfordon som ska kunna köra i en plankorsning över järnvägsspåren. Plankorsningen ska vara försedd med bommar enligt gällande säkerhetsföreskrifter.

Tomtmark kommer i anslutning till denna räddningsväg att behöva tas i anspråk och utfyllnad kommer att krävas för att klara höjdskillnaderna mellan intilliggande gatumark och nivån på järnvägsbanken och berör främst fastigheterna Hammar 1:2, 1:97 och 1:155.

Trygghet och barnperspektivet

Medborgardialogen visade på att den upplevda tryggheten i Väse centrum men även i andra delar av samhället bitvis är relativt låg. Detta tycks bero på avsaknaden av attraktiva platser för möten och rekreation, för avskalade ytor och för lite grönska samt ett eftersatt underhåll exempelvis i anslutning till spårområdet.

Detaljplanens genomförande samt projekt Tåg i tid kommer att medföra att miljön i centrala Väse kommer att gestaltas och utföras så att känslan av trygghet kan öka.

I samband med medborgardialogen och barnworkshopen tillfördes viktig kunskap utifrån barnens perspektiv om vilka platser som är otrygga och vad som önskas för att öka tryggheten. Skötselfrågorna är viktiga, liksom attraktiva platser för aktiviteter och lek. Belysning och trygga stråk lyftes också fram som viktiga aspekter, liksom trafiksäkerheten längs Storgatan. Planen kommer att innebära att centrala Väse byggs om, ny belysning kommer att tillföras och mer grönska tillföras centrummiljön.

Inom ramen för detaljplan för Väse station m m kommer en mötes- och aktivitetsplats att möjliggöras, när mer underlag finns i form av markanspråk för en sådan plats. Detta är som tidigare nämnts avhängigt Trafikverkets eventuella inlösen av fastigheter.

Genomförande

Ansvarsfördelning för genomförande

Stadsbyggnadsförvaltningen	Detaljplanearbete, bygglov och bygganmälan, grundkarta, nybyggnadskarta
Lantmäterimyndigheten	Fastighetsbildning
Teknik- och fastighetsförvaltningen	(Vid behov) upprätta anslutningspunkter för vatten, spillvatten och dagvatten. Upprättande av genomförandeavtal med Trafikverket
Kommunledningskontoret	Upprättande av medfinansieringsavtal med Trafikverket
Miljöförvaltningen	Tillsyn och kontroll enligt miljöbalken beträffande buller, vibrationer och markföroreningar
Trafikverket	Genomförande av järnvägsområde (T₁) och allmän platsmark (GENOMFART), ny lokalgata (LOKALGATA) samt inlösen och/eller reglering av fastigheter och nya ledningsrätter

Huvudmannaskap för allmän plats

Huvudman för allmän platsmark inom planområdet är Karlstads kommun. Staten genom Trafikverket ansvarar för genomförandet av (**GENOMFART** – med mera, se ovan) inom planområdet och blir väghållare för vägområde för statlig väg nummer 578. Övriga ansvarsförbindelser rörande investering, drift och underhåll kommer att regleras i avtal mellan Karlstads kommun och Trafikverket.

Avtal

Planarbetsavtal har tecknats mellan Stadsbyggnadsförvaltningen och Teknik- och fastighetsförvaltningen, båda Karlstads kommun, reglerande kostnader och ansvar rörande upprättande av detaljplan för Väse centrum.

Ett medfinansieringsavtalska upprättas mellan Karlstads kommun och Trafikverket reglerande kostnader och ansvar rörande projekt Tåg i tid (**GENOMFART** samt **T₁**-området samt övriga åtgärder som är en direkt konsekvens av ovanstående) samt detaljplanens genomförande och dess konsekvenser.

Ett nyttjanderättsavtal ska tecknas mellan Karlstads kommun och fastighetsägaren till fastigheten Hammar 1:136 rörande ett hållplatsläge/vändning av buss inom fastigheten (väg, bil- och gc-parkering, perrong, väderskydd).

Fastighetsrättsliga åtgärder

Fastighetsbildning

Planens genomförande föranleder fastighetsbildningsåtgärder som krävs för detaljplanens genomförande avseende bland annat mark som ska överföras från privata fastigheter samt Hammar 1:24, mark som krävs för genomförandet av väg- och järnvägsplanen samt andra fastighetsregleringar.

Arbete pågår löpande med att fastställa vilka fastighetsbildningsåtgärder som kommer att bli aktuella.

Ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar och servitut

Det finns inga gemensamhetsanläggningar eller servitut inom planområdet som påverkas av planens genomförande. Ledningsrätter finns inom planområdet, främst avseende den allmänna VA-anläggningen som belastar både privata fastigheter såväl som kommunal/statlig väg. De ledningsrätter som påverkas av planens genomförande ska göras om vid flytt av ledningar (VA och fjärrvärme m m).

Infart till fastigheten Väse 1:82 kommer att behöva ske över fastigheten Väse 1:128 (**infart**) och säkerställs genom servitut.

Infart till fastigheten Hammar 1:49 föreslås ske via den allmänna gång- och cykelvägen (**GC-VÄG**) parallellt med järnvägen samt delar av fastigheten Hammar 1:15 (**infart**) och säkerställs genom servitut.

Ekonomiska frågor

Kostnader

Kostnader som följd av planens genomförande regleras i medfinansierings- och/eller genomförandeaftalet mellan kommunen och Trafikverket. Några kostnader för enskilda uppkommer inte till följd av planens genomförande.

Avgifter

Planavgift ska ej tas ut vid prövning av lovärenden. Detta då planavgift har erlagts enligt Aftal om detaljplanearbete upprättas mellan Stadsbyggnadsförvaltningen och Teknik- och fastighetsförvaltningen, båda Karlstads kommun.

Konsekvenser av planförslaget

Behovsbedömning gjordes 2014-10-07 och reviderades 2015-03-30. Samråd med länsstyrelsen avseende behovsbedömningen ägde rum 2014-10-07.

Kommunens och länsstyrelsens bedömning är att ett genomförande av planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan på miljön, hälsan och hushållning med mark, vatten och andra resurser. En miljöbedömning (MKB) enligt 4 kap, 34 § PBL erfordras ej.

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

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

Miljökonsekvenser

De största miljökonsekvenserna av planens genomförande, såsom t ex buller, vibrationer, risker, miljö kvalitetsnormer m m hanteras av Trafikverket i sin väg- och järnvägsplan och behandlas och prövas inte dubbelt genom detaljplanen. Nödvändiga planbestämmelser samt hänsyn genom avstånd har tagits i detaljplanen.

Väse som ort kommer på sikt genom planernas genomförande att öka i attraktivitet, vilket kan påverka befolkningsmängden, underlaget för service och kollektivtrafik, värdet på fastigheter samt den sociala situationen i Väse.

Resandet med kollektivtrafik ges förutsättningar att öka genom planernas genomförande. Detta är viktigt ur bland annat tillgänglighets- och jämlikhetsaspekter såväl som möjligheterna att leva och arbeta (pendla) inom arbetsmarknadsregionen.

En utveckling av Väse centrum möjliggörs genom detaljplanen, vilket på sikt kan innebära en ny mötesplats, bättre möjligheter för olika typer av verksamheter och en ökad trygghetskänsla. Stadsbilden i Väse kommer genom planernas genomförande att förändras, och i närmast anslutning till järnvägen kan flera byggnader komma att rivas vilket är negativt för upplevelsen av Väse centrum.

Sociala konsekvenser

Hittills i planprocesserna har en medborgardialog genomförts, och avses fortsätta tillsammans med Väseborna. Det är viktigt att lyssna på väsebornas erfarenheter och upplevelser av sin ort, vilket kan bidra till bättre lösningar vid förändringar av samhället.

Planens genomförande innebär säkrare och genare transporter för tåg, bil och cykel. För gående och i viss mån cyklister kan vissa rörelser genom centrum som tangerar Storgatan/under Värmlandsbanan komma att bli något längre än idag – det kan bli svårare att röra sig ”diagonalt” genom Väse centrum och barriäreffekterna kan på så komma att bli större än idag. Den samlade konsekvensen för rörelser inom Väse centrum bedöms dock vara mycket positiv ur ett både socialt och miljömässigt perspektiv.

Ekonomiska konsekvenser

Planernas genomförande innebär att många miljoner investeras i Väse – den största samlade investeringen sedan Väses tillkomst. Planen bedöms inte innebära några negativa konsekvenser för fastighetsägare.

Vissa fastighetsägare kommer av Trafikverket att erbjudas inlösen av fastigheter, andra kommer att erbjudas bullerdämpande fastighetsnära åtgärder och generellt kommer det på sikt genom projektet att innebära en värdestegring på marken i Väse.