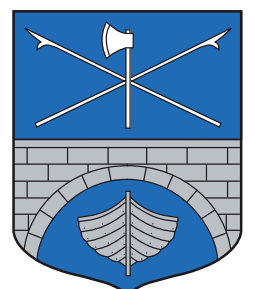




PROGRAM FÖR SUNDETS HANDELSPLATS

Sunne kommun,
Värmlands län

Upprättad av WSP Samhällsbyggnad,
2013-09-25



SUNNE KOMMUN

Beställare: Sunne kommun
Konsult: WSP Samhällsbyggnad
tfn: 010-722 50 00
Uppdragsansvarig: Johanna Söderholm/Åsa Lundgren
Uppdragsnr: 10174108

PROGRAM

Bakgrund och syfte

Ett antal företagare i öster om järnvägen önskar att aktuellt programområde utvecklas till en handelsplats som benämns "Sundets Handelsplats". I gällande detaljplan är området reserverat för "småindustri". Företagarna föreslår också att tillgängligheten till området ökas med en centralt placerad järnvägsöverfart, istället för dagens två, och att fotgängare får en tillåten övergång vid järnvägsstationen. Dessutom bör handelsplatsen få en ordentlig skyltning och märkas ut på kartor över centrumområdet.

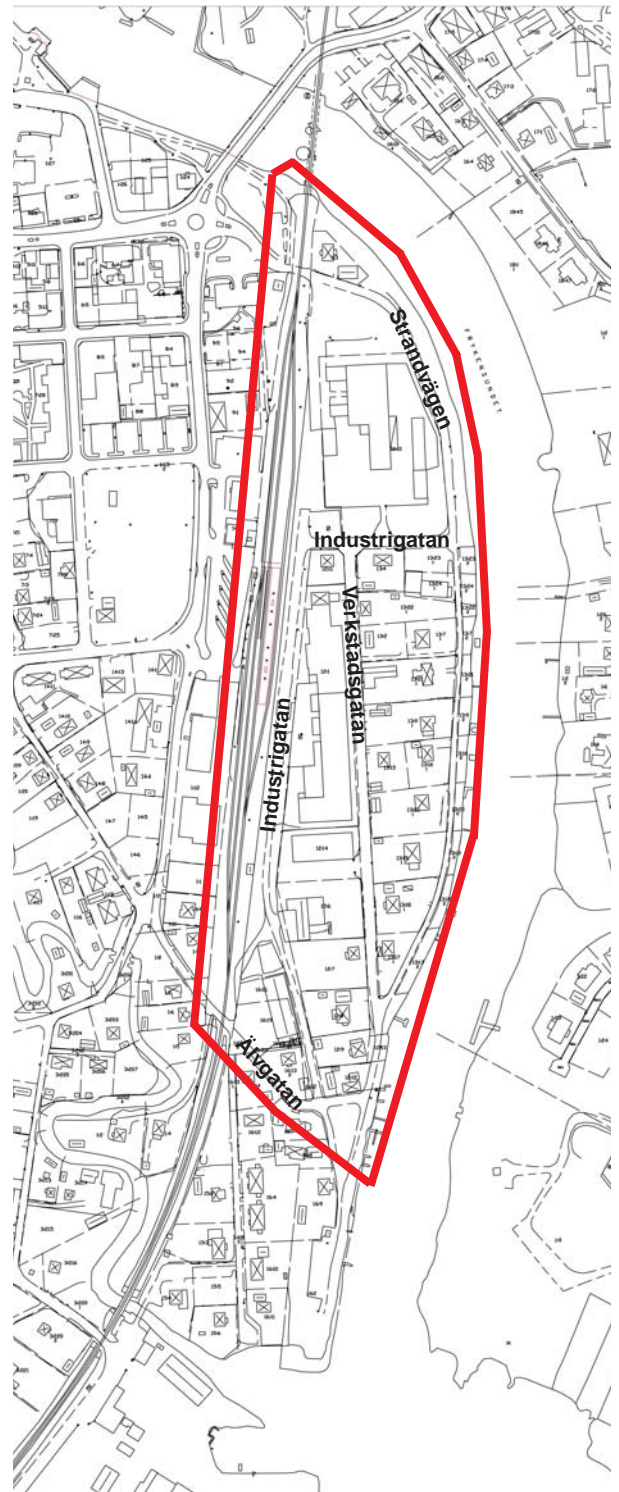
Beslut togs i komunstyrelsens arbetsutskott 2011-05-09 (Ksau § 76, Dnr KS2011/170/01) att bilda "Sundets Handelsplats" och att Miljö- och byggnadsnämnden får i uppdraget att ändra den tidigare stadsplanen för kvarteren Hästen och Kniven från 1980. WSP Samhällsbyggnad har därefter, på uppdrag av Sunne kommun, arbetat fram ett program för Sundets handelsplats. Syftet med programmet är att redovisa förutsättningar och allmänna utgångspunkter för en framtida utveckling av området. Programmet utgör ett diskussionsunderlag, som tillsammans med de synpunkter och förslag som kommer in under programsamrådets tid, kan ligga till grund för fortsatt, mer detaljerad planering.

Områdets läge och avgränsning

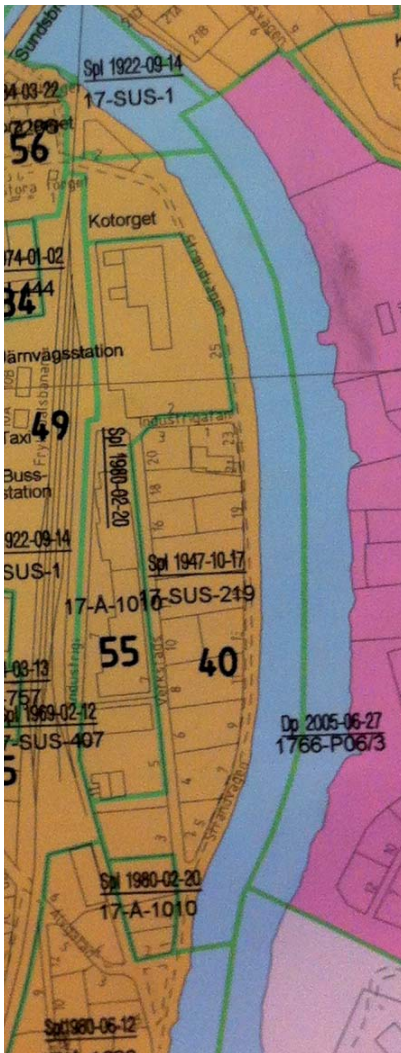
Området, som ligger i anslutning till Sunne centrum, är cirka 9 hektar stort och avgränsas av järnvägen på västra sidan, Frykensundet på östra sidan, av Storgatan i norr och av en mindre grönyta i söder.



Programområdets läge och omfattning i Sunne



Planområdet (markeras med rött)



Gällande detaljplaner

Tidigare ställningstaganden

Gällande kommunala planer

Programmet följer den översiktliga planeringen i kommunen. En fördjupad översiktsplan för Sunne tätort antogs 2009. I fördjupningen reserveras norra delen av programområdet för "centrumutveckling", den västra delen för fortsatt centrumverksamhet och den östra delen för fortsatt bostadsändamål. Det befintliga industriområdet bör enligt fördjupningen begränsas med hänsyn till omgivande bostäder och att en successiv utflyttning av störande och utrymmeskrävande verksamheter bör eftersträvas. Ytterligare etablering av handel och kontorsverksamheter är önskvärd.

I programområdets södra del pågår detaljplanearbete för en gång- och cykelbro över Frykensundet, till Torvnäs. Bron, tillsammans med gång- och cykelstråk längs järnvägen, finns sedan tidigare beskrivna i den fördjupade översiktsplanen för Sunne tätort. Även för fastigheten Sundsvik 10:10 i norr pågår ett detaljplanearbete med syfte att omvandla småindustri till handels- och bostadsändamål (centrumändamål). För övriga området finns en stadsplan från 1947, vilken i gällande del reglerar bostadsändamål, samt en stadsplan från 1976 (kv. Hästen och Kniven), vilken reglerar småindustriändamål (samt bostäder i söder).

Riksintressen och regionala intressen

Järnvägen/Frykdalsbanan och stationen i Sunne är av riksintresse för kommunikationer (MB kap 3 § 8). Frykdalsbanan är av särskild regional betydelse och vid järnvägsstationen i Sunne sker resandeutbyte mellan regional och lokal trafik.

Fryksdalen, från Kil till Torsby, är av riksintresse för turism och rörligt friluftsliv (MB 4 kap 1-2§).

Skyddad natur- och kulturmiljö

Sundet och cirka 100 meter av marken från strandkanten i Sunne är av Länsstyrelsen utpekade som Fågel skyddsområde.

Strandskyddet (utökat till 150 meter) är upphävt i och med gällande detaljplaner.

Frykensäarna och Sundet är utpekade som särskilt värdefulla och värdefulla vatten av Fiskeriverket (numera Havs- och vattenmyndigheten) respektive Naturvårdsverket.

Sunne tätort, inklusive programområdet, finns redovisat i det regionala kulturmiljöprogrammet "Ditt Värmland".

Förutsättningar

Bebyggelse och verksamheter

Bebyggelsen i området är varierad. Norra och västra delen, närmast järnvägen, har tidigare använts och används till viss del fortfarande för industriverksamhet. Flera av de äldre industribyggnaderna är uppförda i tegel (Sundsvik 10:10, 12:1 och det gamla lokstallet i söder), övriga är främst enklare hallbyggnader.

Det pågår en viss omvandling till handel i lokalerna, en second hand-butik och kommunens återbruksbutik har bland annat etablerats vid Verkstadsgatan. Lagerlokaler med viss kontorsverksamhet och produktion finns också, till exempel en tältuthyrningsfirma. Vid Industrigatan, närmast järnvägen, finns en relativt nybyggd däck- och gummiverkstad och en butik för mc-kläder samt bil- och maskinuthyrningsfirma.

I södra och östra delen av området finns ett antal villatomter som orienterar sig mot Frykensundet. Bostadshusen är både äldre och nybyggda. Till dem hör trädgårdar och i flera fall även en bit mark längs stranden mot Fryken. Flera villaägare har anlagt privata bryggor i Frykensundet.

Markägoförhållanden

Marken inom planområdet är till stor del privatägd. Sunne kommun äger bland annat det nya parkeringsområdet i norr samt gatumark.

Mark, grönska och vatten

Med undantag av den direkta strandlinjen intill Fryken är området i stort sett plant. De gröna inslagen i området utgörs främst av villaträdgårdar, samt en björkallé längs Strandvägen och strandkanten utmed med Fryken. En mindre, trekantig grönyta med björkar finns också vid Älvgatan i södra delen av programområdet. En trädrad, med än så länge unga och späda träd, har planterats utefter Industrigatan, närmast järnvägen.

Gator och trafik

Gatunät

Från plankorsningen över järnvägen i norr och vidare längs Frykensundet, ligger Strandvägen. Från Strandvägen nås Verkstadsgatan, som löper parallellt inne i området. Också parallellt, men närmast järnvägen, ligger Industrigatan. I söder, via Älvgatan, finns ytterligare en plankorsning över järnvägen.

De flesta av villorna i området har sina infarter från Strandvägen, men några har infarter från Verkstadsgatan och Älvgatan. Verksamheterna nås via Verkstadsgatan och Industrigatan, förutom Sundsvik 10:10 som nås från den öppna (parkering-)ytan i norra delen av Strandvägen. Transporter till och från verksamheterna trafikerar båda järnvägsövergångarna i norr och söder.

Plankorsningarna för biltrafik har skyddsklass A, vilket innebär dubbla bommar och högsta säkerhetsnivå.



Sundsvik 10:10



Villabebyggelse vid Strandvägen



Ny parkeringsyta norr om Sundsvik 10:10



Strandvägen



Industrigatan



Verkstadsgatan



Plankorsning vid järnvägsstationen

Parkeringar

Parkering sker i första hand på tomtmark, både för boende och verksamheter. Parkering sker också mot järnvägsspåren i norra delen av området. Avgränsningen mellan verksamheternas tomtmark och allmänt tillgänglig mark/gata är på flera håll en aning ottydlig.

Direkt norr om fastigheten Sundsvik 10:10 har en större kommunal parkeringsyta nyligen ordningstälts som även ska kunna nyttjas vid diverse evenemang.

Gång- och cykeltrafik

Separata gång- och cykelvägar finns inte i området idag.

En tydlig och säker övergång till järnvägsstationen/resecentrum för gående och cyklister har nyligen färdigställts, vilken används frekvent. Med tanke på den gång- och cykelbro som planeras från Torvnäs, kommer sannolikt övergången att nyttjas av fler i framtiden.

Kollektivtrafik

Järnvägsstationen/”resecentrum”, som ligger i anslutning till programområdet på järnvägens västra sida, är en knutpunkt för kollektivtrafiken i kommunen. En ny plankorsning för gående och cyklister har nyligen byggts över spårområdet vid stationen.

Det finns allmänt ett behov av pendelparkering för tågresenärer nära järnvägsstationen, både för bilar och cyklar, utöver de platser som finns på västra sidan spåren idag.

Teknisk infrastruktur

Området ligger centralt i Sunne och är anslutet till det kommunala vatten och avloppsnätet. Ungefär 50% av fastigheterna är anslutna till fjärrvärme.

Störningar och risker

Trafiksäkerhet

Med de nya gång- och cykelstråken förväntas antalet oskyddade trafikanter öka. Befintliga (och nya) plankorsningar över järnvägen behöver, förutom dubbla bommar, eventuellt kompletterande stängsling längs med järnvägens båda sidor.

Buller

Bostäder och verksamheter i området utsätts för buller från väg och järnväg. Buller från järnvägen, vilken bedöms vara mer problematisk än den från vägtrafiken, har studerats översiktligt i programskedet, men kommer att behöva utredas vidare i det fortsatta arbetet med planering, projektering och byggande.

Järnvägen genom Sunne trafikeras spåret av persontåg (Y31) och godståg (diesel-lok). En framtida trafikering förväntar Trafikverket sig enligt tabellen nedan.

Skyltad hastighet på sträckan är 80 km/h.

Tågsträcka	Antal vagnar per dygn		Totallängd (meter) per dygn		Maxlängds per tågtyp	
	Gods	Person	Gods	Person	Gods	Person
Norr om Sunne	6	20	1500m	1200m	450m	110m
Söder om Sunne	8	30	2000m	1800m	450m	110m

Tågtrafikmängder norr och söder om Sunne station (prognos). Källa Trafikverket.

Utifrån uppgifterna i tabellen har en översiktlig bullerberäkning genomförts för maximala och ekvivalenta bullernivåer i marknivå som järnvägstrafiken ger upphov till i programområdet. I utredningen har marken förutsatts vara hårdgjord och att inga byggnader eller annat finns som reducerar bullerutbredningen.

Enligt gällande riktvärden för buller från tågtrafik accepteras ekvivalentnivån 55 dB(A) respektive maximalnivån 70 dB(A) vid uteplats, altan eller motsvarande. Inomhus accepteras ekvivalentnivån 30 dB(A) respektive maximalnivån 45 dB(A) i utrymme för sömn och vila (kl 22.00-06.00).

Cirka 35 meter från järnvägsmitt ligger ekvivalentnivån på 55 dB(A) utan bullerdämpande åtgärder. Detta bedöms därmed inte vara några problem vid kommande åtgärder inom området. Ungefär halva området störs dock enligt beräkningen med maximala bullernivåer på upp till 80 dB(A). För området närmast järnvägen hamnar maxnivåerna över 80 dB(A). Eftersom bullerberäkningen utgår från att tåget kör i skyltad hastighet (80 km/h) bör den verkliga ljudnivån bli längre då tågen stannar vid stationen. Grovt uppskattat sjunker bullernivån ungefär 1-3 dB per 10 km/h-sänkning ner till typ 50 km/h för att därefter plana ut något. Därutöver finns byggnader och annat som reducerar ljudnivåerna (vilka inte tagits med i beräkningen). Av dessa anledningar bedöms att även de maximala ljudnivåerna bör kunna hanteras i kommande planering och exploatering. Gällande riktvärden bör regleras som bestämmelse på kommande detaljplanekartor. På så sätt säkerställs att kommande byggnationer måste anpassas till gällande riktvärden. Åtgärder som kan bli aktuella i och med sådan bestämmelse är krav på bulleravskärmning (till exempel plank eller vall), lokalisering av byggnader så att tyst- eller ljuddämpad sida uppnås (enligt Boverkets *Buller i planeringen, allmänna råd, 2008-01*) och/eller åtgärder i fasader.

Tyst sida är en fasadsida med en dygnsekvivalent ljudnivå som är lägre än 45 dB(A) frifältsvärde (det sammanlagda ljudet från alla olika källor, till exempel trafik, fläktar och industri).

Ljuddämpad sida är en fasadsida med en dygnsekvivalent ljudnivå mellan 45 och 50 dB(A) frifältsvärde (det sammanlagda ljudet från olika källor, till exempel trafik, fläktar och industri).

Maximalnivån 70 dB(A) ska även uppfyllas på tyst respektive ljuddämpad sida.

Vid tillämpning av riktvärdena för åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Vibrationer

Risk för störande vibrationer från järnvägstrafik föreligger framför allt i områden där både järnväg och närliggande bebyggelse är grundlagda på vibrationskänsliga jordar, det vill säga lösa finkorniga sediment av lera och silt. Vid byggande på finkorniga sediment krävs i allmänhet förstärkningsåtgärder för att uppnå stabilitet och jämnhet för järnvägen.

Elektromagnetiska fält

Elektriska och magnetiska fält förekommer alltid intill elektriska utrustningar såsom elstationer, elledningar och kontaktledningar. De magnetiska fälten kan kapslas in med hjälp av metallplåt (till relativt dyra kostnader) eller undvikas genom att förlägga elanläggningarna så att dess fält inte nämnvärt påverkar människor där de ofta vistas. De elektriska fälten klingar av relativt snabbt av väggar, plank och vegetation. Då ett tåg passerar uppstår till exempel ett magnetfält som avtar snabbt med avståndet från kontaktledningen. På 30 meters håll är magnetfältet från järnvägen svagare än det som förekommer i ett vanligt svenskt hem.

Nya bostäder och verksamheter bör inte placeras närmare än 30 meter från objekt som alstrar elektromagnetisk strålning (alternativt skärmas av). Transformatorstationer inhysta i hus bör undvikas och i andra utrymmen där människor vistas ofta och varaktigt.

Förorenad mark

Det finns fyra kända platser med förorenad mark inom programområdet (MIFO, länsstyrelsen). Tre av dem (nr. 1-3 på kartan) är identifierade och översiktligt utredda. Ingen fortsatt inventering eller åtgärd är enligt länsstyrelsen nödvändig för dessa.

Översvämning

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har utrett översvämningssriskerna i anslutning till Frykensundet. Vid ett scenario med ett högsta vattenflöde, finns risk att de södra delarna av programområdet blir översvämmat. Vid ett 100-årsflöde är det framför allt området öster om Strandvägen som är i riskzonen.

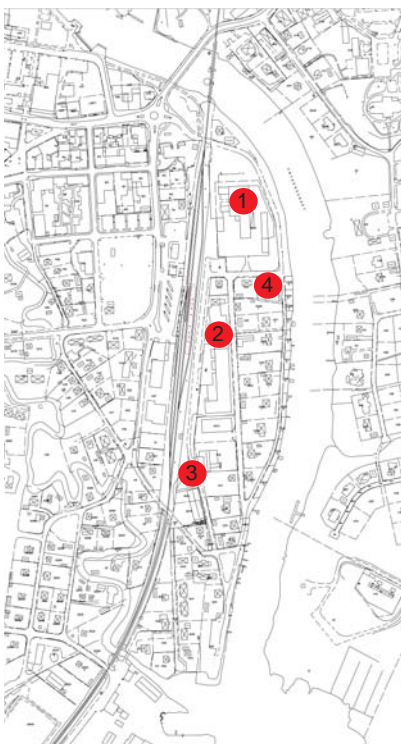
Programområdet är bebyggt sedan tidigare, men översvämningssrisken bör tas i beaktande vid fortsatt planering och exploatering av området.

Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods, om det inte hanteras rätt under transport. Transport av farligt gods omfattar lastning, lossning, förvaring och hantering av godset. Aktiviteterna omfattas av en stor regelsamling för att minimera riskerna.

Storgatan genom Sunne är rekommenderad färdväg för farligt gods till Bråruds industriområde. Denna trafik planeras dock att flyttas från Storgatan till ny väg norr om tätorten. Fryksdalsbanan är rekommenderad trafikled för transporter av farligt gods och enligt kommunens översiktsplan förekommer transporter av farligt gods på järnvägen väster om programområdet.

Olyckor och tillbud med farligt gods sker huvudsakligen som urspårningar och sammanstötningar. Vid urspårning hamnar vagnarna oftast en vagnslängd från



Registrerande MIFO objekt

Områdesanalys

Styrkor:

- Nära till centrum
- Nära till resecentrum (bra läge för arbetspendling)
- Skyltläge mot stationen/Fryksdalsbanan
- Vattennära

Svagheter:

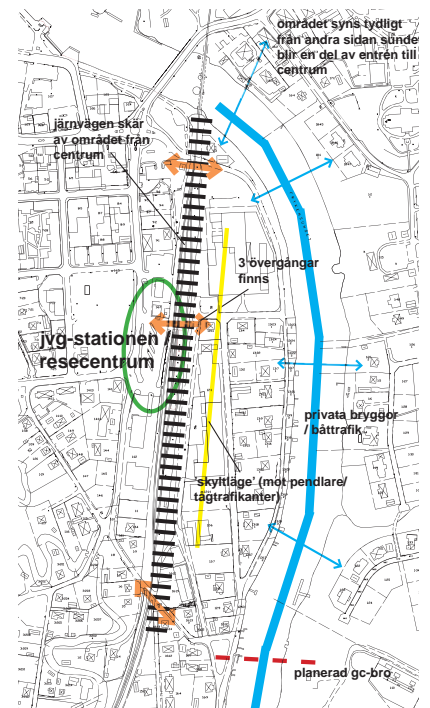
- Industri i området kontra bostäder
- Ingen "naturlig" koppling till centrum (järnvägen bildar barriär)
- "Röriga" gaturum/gatunät, otydlighet mellan allmän och privat mark.

Möjligheter:

- Stora lokaler med många användningsmöjligheter finns
- Området "tål" en högre exploatering och mer bebyggelse
- Handel och kontorsverksamheter finns redan och bör kunna utökas
- Flera nybyggda villor - stabilt intresse för boende i området

Hot:

- Mer handel - konkurrens med övriga centrum?



Förutsättningar: Området är centralt beläget i Sunne, men järnvägen (och till viss del även Frykensundet) bildar barriärer och gör området en aning isolerat - "en ö för sig själv".

Plankorsningar för biltrafik över järnvägen finns i norr och i söder. En plankorsning för gång- och cykeltrafik finns även vid stationen/resecentrum, centralt i området.

Stationen/resecentrum är en knutpunkt dit pendlare och andra rör sig. Visuellt vänder de flesta byggnaderna närmast järnvägen "baksidan" mot spåren - ett idag outnyttjat skyltläge.

Programområdet och främst Strandvägen är också väl synligt från östra sidan Fryken. Privata båtbygggar finns på båda sidor sundet och aktiviteten i den här delen av området är störst sommartid. Detaljplanearbete pågår för en gång- och cykelbro över Frykensundet till Torvnäs och broförbindelsen kan antas medföra att fler människor kommer röra sig i området, till exempel på väg till och från centrum eller järnvägsstationen, från östra sidan sundet.



"Entré" till Sundets handelsplats från Järnvägsgatan



Industribyggnader/ på Sundsvik 10:10, sett från Strandvägen.



Sunne station sett från Industrigatan



Verkstadsgatan



Industrigatan



Verkstadsgatan



Industrigatan



Nybyggt bostadshus sett från Strandvägen



Lokstallet + lokaler i södra delen av området



Privatägda bryggor längst Frykensundet sett från Strandvägen



Öppen yta i södra delen av Strandvägen



Strandvägen med äldre villabebyggelse

banan. Sannolikheten för att en vagn hamnar mer än femton meter från spåret är mycket liten. Avståndet påverkas normalt inte nämnvärt av tågets hastighet eftersom rörelsekraften är i tågets färdriktning.

Automatiska tågkontrollsystem innebär att sammanstötningar mellan två tåg mindre sannolika. Sammanstötningar under växling på bangård är däremot vanligare men sker oftast i låg hastighet med som regel inga eller små konsekvenser.



Ny gång- och cykelväg längs järnvägen/Industrigatan



Ny gång- och cykelväg längs järnvägen (sett från Strandvägen i norr)



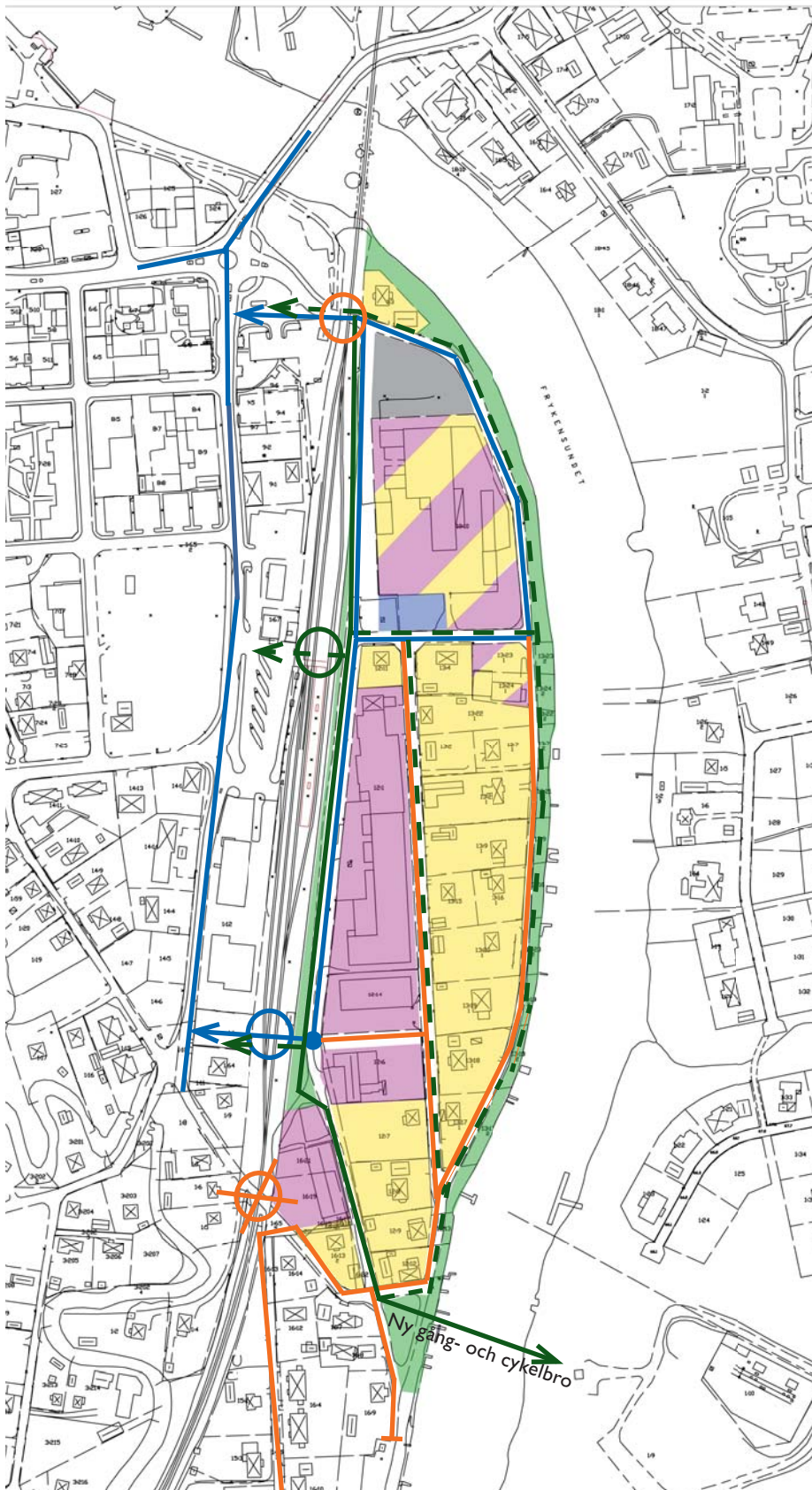
Omgestaltning av gården för Sundsvik 10:10

Programförslag

I programmet föreslås att den omvandling som hittills skett i området - från industri till handel- och kontorsverksamheter - ges möjlighet att utvecklas ytterligare. Även verksamheter inom kultur- och fritidsområdet (exempelvis träningslokaler, gym, bowlinghall eller liknande) skulle kunna inrymmas i området. För fastigheten Sundsvik 10:10 i norr, och även de andra fastigheterna i västra delen längs järnvägen, föreslås om- och utbyggnadsmöjligheter.

Övergripande utgångspunkter för utveckling av området

- Handel, kontor, hantverk/enklare tillverkning, kultur- och fritidsrelaterade verksamheter samt ytterligare bostäder ges möjlighet till etablering i området.
- De äldre industrilokalerna har många användningsmöjligheter och ”skyltläget” mot Fryksdalsbanan skulle kunna nyttjas på ett bättre sätt. Sundsvik 10:10 skulle även kunna dra nytta av det attraktiva läget mot Frykensundet (och båtlivet) på ett annat sätt än idag.
- Industrigatan och del av Strandvägen (i norr) föreslås nyttjas för verksamheternas transporter. Övriga vägar, Verkstadsgatan, Älvgatan och resterande del av Strandvägen reserveras för övrig biltrafik (i första hand som infartsgator för boende). Gatornas utformning bör i och med detta ses över.
- Plankorningen för vägtrafik i söder (Älvgatan) föreslås att stängas. Ny överfart för blandtrafik (bilar, transporter, gång- och cykeltrafik) öppnas istället längre norrut.
- Befintliga (och nya) plankorsningar över järnvägen behöver så att tillräcklig skyddsklass uppnås. Eventuellt behövs kompletterande stängsling längs med järnvägens båda sidor.
- Fler oskyddade trafikanter kan förväntas i framtiden från den planerade gång- och cykelbron till stationen och vidare mot centrum. Ett grönstråk med gång- och cykelväg föreslås längs med järnvägen/Industrigatan.
- Pendelparkering för bil och cykel föreslås på den östra sidan i anslutning till resecentrum.
- Fler gröna inslag i västra och norra delen av området uppmuntras! På Sundsvik 10:10 finns till exempel bra möjligheter till en attraktiv utemiljö. I södra delen av Strandvägen och vid det planerade brofästet, finns gröna ytor som skulle kunna omgestaltas.
- Stora villatomterna i området bör kunna medges avstyckning om så blir aktuellt. Tomterna bör dock inte bli för små, utan anpassas den befintliga strukturen i området.



- Bostäder
- Handel/kontor (ej störande verksamheter)
- Grönstråk / park
- Pendelparkering bil och cykel
- Parkering och evenemang
- Plankorsning för biltrafik
- X
 Plankorsning för biltrafik, gång- och cykeltrafik stängs
- Föreslagen ny plankorsning för biltrafik, lastbil, gång- och cykeltrafik (blandtrafik)
- Plankorsning för gång- och cykeltrafik
- Gång- och cykeltrafik/ blandtrafik
- Föreslagen ny gång- och cykelbana
- Biltrafik
- Biltrafik, lastbil (transporter till och från verksamheter)

Fortsatt arbete

Inför fortsatt planering och exploatering behöver buller- och risksituationen kring järnvägen utredas närmre. Även trafikfrågor, särskilt trafiksäkerheten för cyklister och gående, bör studeras djupare.

Om ytterligare bostadsbebyggelse blir aktuell, exempelvis genom avstyckning av villatomt, bör lägsta golvnivå för ny bebyggelse studeras extra i vissa lägen med tanke på eventuella översvämningsrisker.

Medverkande

Planförslaget har upprättats av WSP Samhällsbyggnad i Karlstad genom Åsa Lundgren och Johanna Söderholm, tillsammans med stadsarkitekt Nynke de Jong, Sunne kommun.

WSP Sverige
Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen
Tel: 010-722 50 00
www.wspgroup.se

UNITED
BY OUR
DIFFERENCE

