

ÖVERSIKTSPLAN 2010

Utdrag ur planen där väg 61 inom utredningsområdet berörs

ÖVERSIKTSPLAN 2010, KILS KOMMUN

Omslag

Järnvägsstationen i Kil, foto av Agneta Hultin

Arbetsgruppen

Heléne Hallberg

Claes Peter Persson (t.o.m. augusti 2008)

Karolina Pettersson (t.o.m. maj 2009)

Mari Andersson

Stina Bergström

Lena Hassellund

Mikael Johansson

Lars Nylén

Mats Notini

Lars Olsson

Jan Wadell (t.o.m. mars 2009)

Övriga medarbetare

Göran Grönkvist

Jan Erik Engström

Martin Tång

Grundkartor

Tillstånd från Lantmäteriet, avtalsnummer
MS2007_05820

Kartor

Heléne Hallberg, KLARA arkitektbyrå

Illustrationer

Heléne Hallberg och Martin Tång, KLARA arkitekt-
byrå om inget annat anges

Fotografier

Tord Ohlsson och Agneta Hultin, Kils kommun
samt Heléne Hallberg, KLARA arkitektbyrå

Flygfotografier

Bergslagsbild AB

Layout

KLARA arkitektbyrå genom Heléne Hallberg

Kopiering

Arkitektkopia AB

Godkänd av kommunstyrelsen

KS 2010-06-08 § 117

Antagen av kommunfullmäktige

KF 2010-06-23 § 72

Laga kraft

2010-07-26

FÖRORD

Kil på rätt spår – så heter visionen för Kil kommuns framtid. Med detta förslag till ny översiktsplan vill vi uppmärksamma några av de spår som leder till att visionen kan förverkligas. Kil är en kommun med många möjligheter, läget i Värmland, det attraktiva boendet med närhet till både service och natur, ett rikt näringsliv och ett aktivt och engagerat föreningsliv.

Med en genomarbetad naturvårdsplan i ryggen har vi försökt peka ut var och hur vi kan utveckla mark- och vattenområden till attraktiva boende och rekreationsområden. Med Lövenstrandsområdet har kommunen inlett arbetet med att göra Kils tätort till en än mer attraktiv plats att bo på, vilket vi i planen försöker vidareutveckla norrut i kommunen utan att utsätta vår kultur- och levnadsmiljö för onödiga påfrestningar.

Kils kommun är också en mötesplats där såväl europaväg och riksväg som järnvägar från fem olika håll möts. Detta gör naturligtvis Kils kommun till en gynnsam plats för näringsliv och handel. Därför är det även viktigt att kunna peka ut områden som fördelaktigt kan användas som industrimark. Vi måste slå vakt om fortsatt goda möjligheter för resande, utveckling av näringsliv, arbetsmarknad och boende.

Vår kommun är också välbesökt av turister på grund av vårt läge vid Frykensjöarna och närheten till både stadens utbud och kultur- och naturupplevelser på landsbygden. Detta betyder även att vi som kommun måste planera för gott mottagande av gäster från både när och fjärran.

Föreningslivet tar stort ansvar för våra barn och ungdomar samtidigt som en stor andel av invånarna är engagerade i någon förening, Vi har fler medlemmar i Kil kommuns föreningar än vi har invånare! Det bekräftar att vi har en aktiv och engagerad befolkning som bör ges möjligheter till fortsatt och utvecklad verksamhet.



Mikael Johansson
Ordförande kommunstyrelsen
Kils kommun

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD	3	KULTURMILJÖ	61	ORDFÖRKLARINGAR	123
INNEHÅLL	4	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	61	ORDFÖRKLARINGAR	123
LÄSANVISNING	5	PLANFÖRSLAG	65	BILAGOR	130
VISION	7	KULTUR, FRITID OCH REKREATION	67	PROTOKOLLSUTDRAG KF	130
PLANERING	8	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	68	LÄNSSTYRELSENS YTTRANDE	131
PROCESSEN	11	PLANFÖRSLAG	70	FÖRMINSKADE KARTBILAGOR	134
KOMMUNEN	12	ARBETE OCH SERVICE	72	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR KARTAA	134
SAMBAND OCH SAMARBETE	14	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	72	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR KARTAB	135
MILJÖKVALITETSMÅL	20	PLANFÖRSLAG	74	PLANFÖRSLAG	136
RIKSINTRESSEN	22	JORD OCH SKOGSBRUK	76	KARTBILAGOR	
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	22	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	76	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR KARTA A	
PLANFÖRSLAG	28	PLANFÖRSLAG	78	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR KARTA B	
BEBYGGELSE	32	TEKNISK FÖRSÖRJNING	80	PLANFÖRSLAG	
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	32	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	80		
PLANFÖRSLAG	38	PLANFÖRSLAG	84		
KOMMUNIKATIONER	46	MILJÖ, HÄLSA OCH SÄKERHET	87		
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	47	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	87		
PLANFÖRSLAG	51	PLANFÖRSLAG	93		
NATURMILJÖ	55	MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	96		
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	55	MILJÖBEDÖMNING	96		
PLANFÖRSLAG	59	ICKE TEKNISK SAMMANFATTNING	98		
		BEFINTLIGA MILJÖFÖRHÅLLANDEN	99		
		MKB FÖR PLANFÖRSLAGET	104		
		HUR MILJÖKVALITETSMÅLEN			
		BEAKTATS I ÖP	122		

Delar av riksintresseområdet för Runnevål omfattas även av:

- riksintresseområdet för Fryksdalen, samt
- kulturminneslagen för befintliga fornlämningar.

Runnevål



JÄRNVÄG

Alla de fyra järnvägarna som sträcker sig genom Kils kommun är av sådan betydelse för järnvägs-systemet att de är av riksintresse för kommunikationsanläggningar, enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Förutom järnvägarna är även spårområdet vid stationen i Kils tätort av riksintresse.

Järnvägarna av riksintresse är:

- Bergslagsbanan, som framförallt används för godstrafik, sträcker sig mellan Kil och Gävle via bland annat Hällersfors och Ställdalen. Järnvägen är viktig för transporter mellan Bergslagen och Göteborg,
- Fryksdalsbanan, med sträckning mellan Kil och Torsby via Sunne, är av betydelse för det regionala resandet och även till viss del av betydelse för godstrafik. Banan är oelektrifierad.
- Värmlandsbanan, som sträcker sig mellan Charlottenberg och Laxå (via Kristinehamn, Karlstad, Kil, Arvika), är en mycket viktig bana för person- och godstågstrafiken. Banan ansluter till Norge och är av internationell betydelse och ingår i TEN-T nätet, det TransEuropeiska Transportnätverket. Vid Laxå ansluter Värmlandsbanan till Västra stambanan som i sin tur förbinder Stockholm och Göteborg, samt
- Norge/Vänerbanan sträcker sig mellan Kil och Göteborg, via Säffle och Trollhättan. Banan är mycket viktigt för person- och godstågstrafiken och ingår i TEN-T nätet, dock med undantag för den del som går genom Kils kommun.

VÄG

För vägar med speciella funktioner för vägtransportssystemet bedömer Trafikverket att de mark- och vattenområden som berörs av vägarna är av riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Skyddet gäller både för det befintliga och planerade vägnätet samt influensområden.

I Kils kommun finns två vägar som är av riksintresse:

- Europaväg 45, för att vägen ingår i det nationella stamvägnätet och det transeuropeiska transportnätet för vägar, TEN, samt
- Riksväg 61, för att vägen har särskild betydelse för regional och interregional trafik.

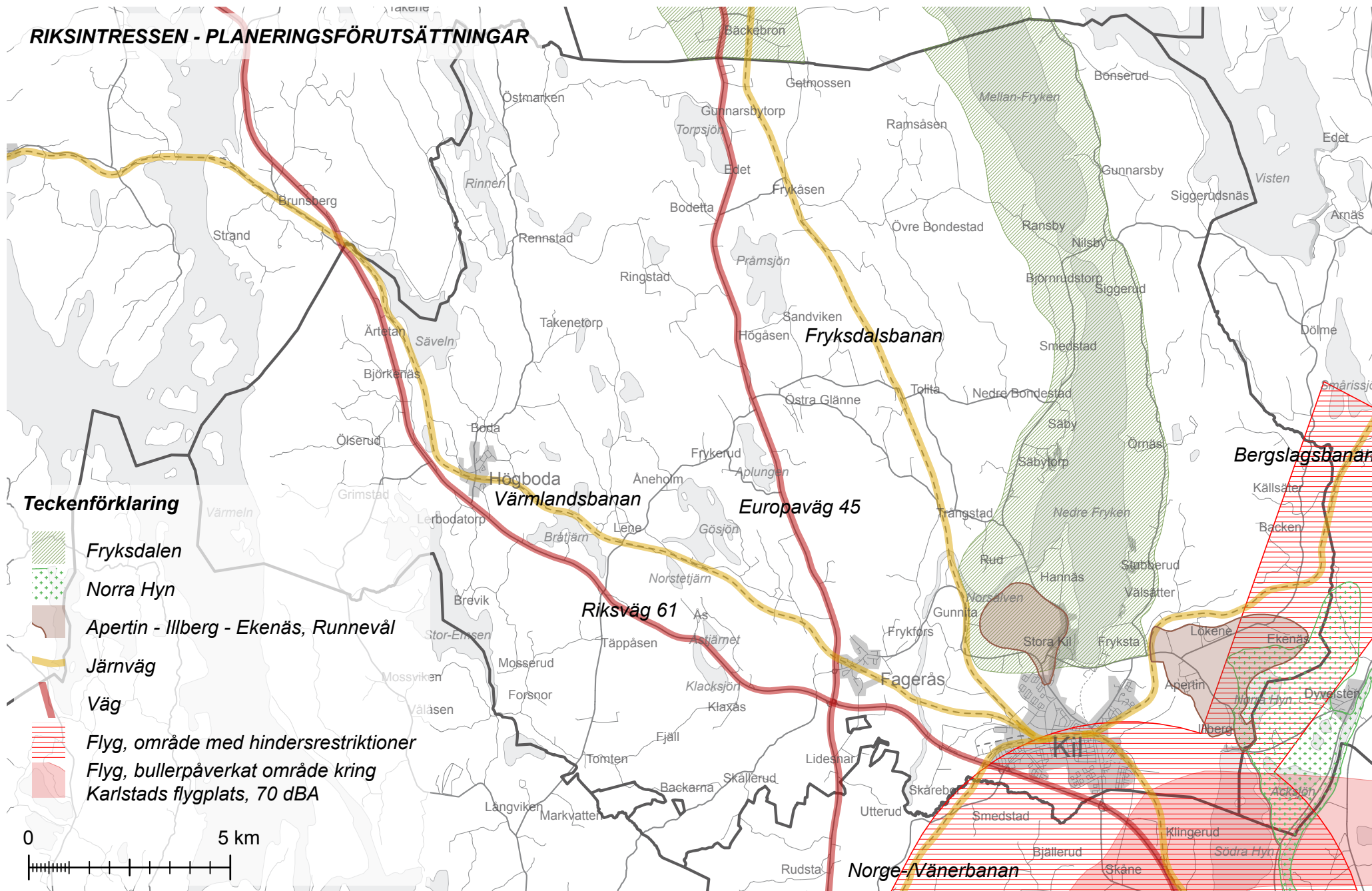
FLYG

Drygt tio kilometer söder om Kils tätort, i Karlstads kommun, ligger Karlstads flygplats som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Även om inte själva flygplatsen ligger i Kils kommun så berörs kommunen av riksintresset då delar av kommunen ligger inom flygplatsens influensområde.

De influensområden som finns kring flygplatsen är med hänsyn till flyghinder, flygbuller och elektromagnetisk störning.

Inom hindarsbegränsande områden är byggnadshöjderna begränsade för att inte flygsäkerheten ska äventyras. Höjdrestriktionerna gäller för alla byggnadsverk, såväl fasta, exempelvis byggnader, master och vindkraftverk, som tillfälliga, till exem-

RIKSINTRESSEN - PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR



JÄRNVÄG

15. Hänsyn ska tas till Bergslagsbanan, Fryksdalsbanan, Värmlandsbanan samt Norge/Vänerbanan vid planering och exploatering inom järnvägarnas influensområden

16. Mark ska avsättas för spårreservat inom kommunen längs Bergslagsbanan, Fryksdalsbanan, Värmlandsbanan och Norge-/Vänerbanan

Mark ska avsättas för att möjliggöra utbyggnad och utveckling av spårbunden trafik, exempelvis för utbyggnad av dubbelspår och mötesplatser. Spårreservaten ska, där så är möjligt, rimligt och med undantag för befintlig bebyggelse, omfatta 30 meter åt vardera hållet från spårmittpunkt. Spårreservatet innebär inte något förbud mot om- och tillbyggnader för befintlig bebyggelse. Spårreservatet innebär inte heller något förbud mot nyexploatering, förutsatt att den tillkommande exploateringen inte påverkar möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av järnvägsanläggningen

17. Kils kommun ska arbeta för byggnation av dubbelspår mellan Karlstad och Kil samt mötesspår på sträckan mellan Fagerås och Arvika

Värmlandsbanan är idag överbelastad vilket innebär att det inte går att få in fler tåg på sträckan. Dubbelspår krävs i första hand på sträckan mellan Kil och Karlstad, men även längre norrut, både för att bättre möta det kapacitetsbehov som finns idag och för ett ökat behov i framtiden. Norr om Kil kan mötesplatser vara ett alternativ. Trafikverket påbörjade en kapacitetsutredning under 2007.

Anläggande av dubbelspår och mötesplatser kan även medföra positiva effekter för godstransporterna mellan Kongsvinger och Göteborg som mer effektivt skulle kunna transporteras via Kil.

18. Mark för en omlastningsterminal ska avsättas i både Lersätters industriområde och Humletorps industriområde

En omlastningsterminal för gods som ska omlastas mellan tåg och lastbil planeras i Kils tätort. Två möjliga alternativ till lokalisering utreds, ett läge i Lersätters industriområde och ett läge i Humletorps industriområde. Omlastningsterminalen ska användas för att minska långdistanstransporterna på landsväg och öka de på järnväg. Tanken med en s.k. kombitransport är att lasten ska transporteras långa sträckor med tåg och korta sträckor med lastbil. De för länet vanligt förekommande godslagen stål, verkstadsprodukter och papper är exempel på gods som lämpar sig väl att lastas om i en omlastningsterminal. Omlastningsterminalen möjliggör för mer energieffektiva och miljövänliga godstransporter vilket bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling

Förslaget att avsätta mark för en omlastningsterminal i Kil är i enlighet med Trafikverkets lägesangivna riksintresseanspråk för kombiterminaler med tillhörande förbindelsespår

19. Kils kommun ska arbeta för byte av trafikledningssystemet samt elektrifiering av hela Fryksdalsbanan

VÄG

20. Hänsyn ska tas till Europaväg 45 och Riksväg 61 vid planering och exploatering inom vägarnas influensområden

21. Kommunen ska arbeta enligt "Handlingsplan Riksväg 61 Fagerås – Riksgränsen Juni 2008"

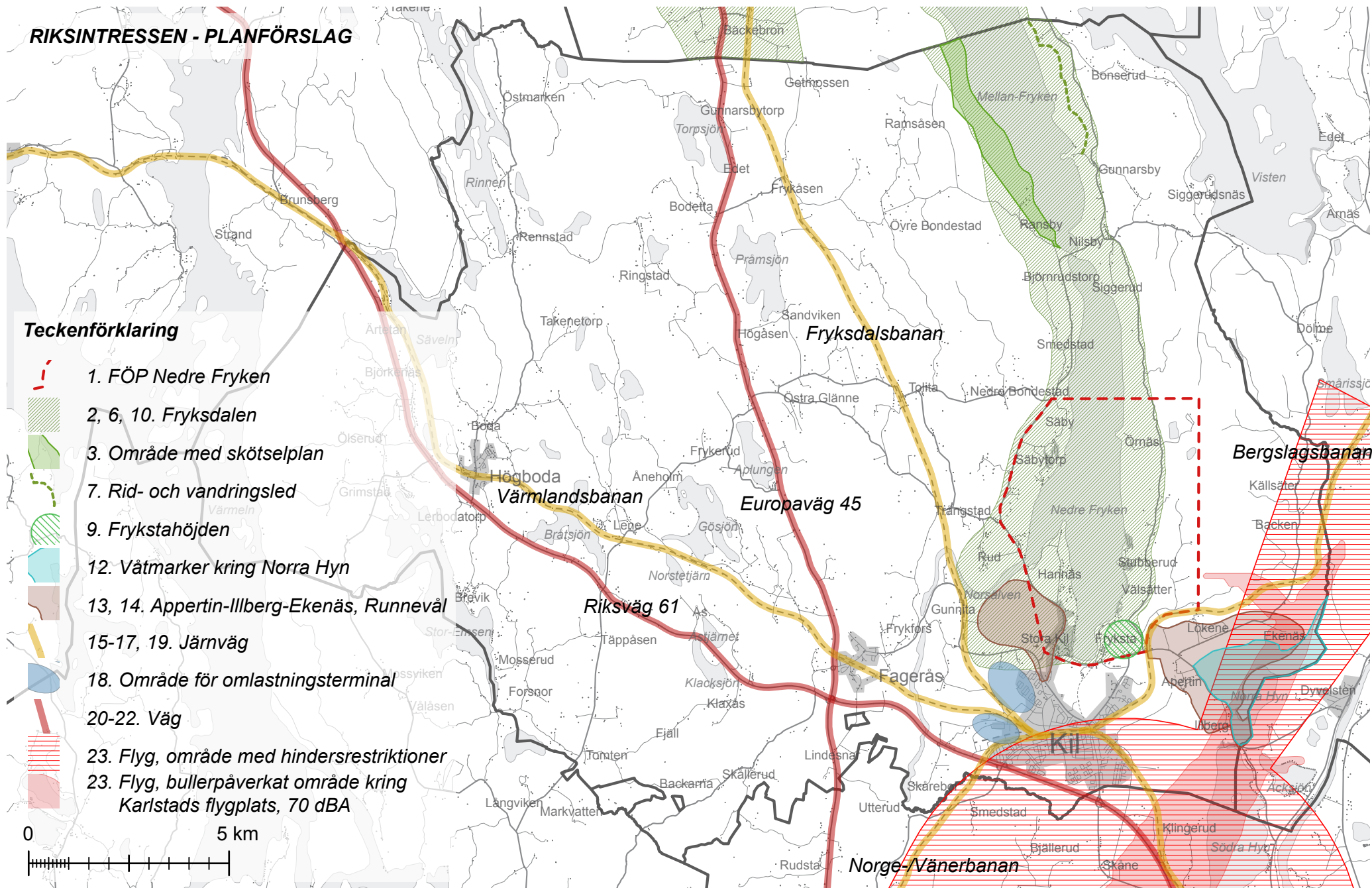
22. Kommunen ska fortsätta att arbeta för att trafiksäkerheten på olycksdrabbade sträckor på den hårt trafikerade Europaväg 45 ska ökas

Arbetet ska fortskrida enligt "Handlingsplan E 45 – Värmland april 2009"

FLYG

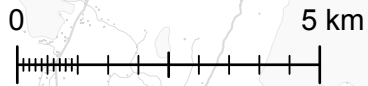
23. Inom Karlstads flygplats influensområde ska inte markanvändning planeras eller nya byggnader uppföras som negativt kan påverka eller begränsa flygplatsens funktioner eller utvecklingsmöjligheter

RIKSINTRESSEN - PLANFÖRSLAG



Teckenförklaring

-  1. FÖP Nedre Fryken
-  2, 6, 10. Fryksdalen
-  3. Område med skötselplan
-  7. Rid- och vandringsled
-  9. Frykstahöjden
-  12. Våtmarker kring Norra Hyn
-  13, 14. Appertin-Ilberg-Ekenäs, Runnevål
-  15-17, 19. Järnväg
-  18. Område för omlastningsterminal
-  20-22. Väg
-  23. Flyg, område med hinderrestriktioner
-  23. Flyg, bullerpåverkat område kring Karlstads flygplats, 70 dBA



PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

RIKSINTRESSEN

Inom kommunen finns, som tidigare nämnts, fyra järnvägar och två vägar av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. miljöbalken, de är:

- Bergslagsbanan,
- Fryksdalsbanan,
- Värmlandsbanan,
- Norge/Vänerbanan,
- Europaväg 45, samt
- Riksväg 61.

JÄRNVÄG

Transporter på räls är ur resurssynpunkt samhälls-ekonomiskt mer effektivt och miljömässigt bättre än att framföra transporter på landsväg. Kils kommun och tätort har utvecklats kring järnvägsstationen och centralt i Kils tätort finns även ett spårområde med växlingsbangård.

Samtliga järnvägar i Kils kommun och spårområdet vid stationen i Kils tätort av riksintresse. Järnvägarna som passerar genom kommunen är:

- Bergslagsbanan, som framförallt används för godstrafik, sträcker sig mellan Kil och Gävle via bland annat Hällersfors och Ställdalen. Järnvägen är viktig för transporter mellan Bergslagen och Göteborg,
- Fryksdalsbanan, med sträckning mellan Kil och Torsby via Sunne, är av betydelse för det regionala resandet och även till viss del av betydelse för godstrafik. Banan är oelektrifierad.

- Värmlandsbanan, som sträcker sig mellan Charlottenberg och Laxå (via Kristinehamn, Karlstad, Kil, Arvika), är en mycket viktig bana för person- och godstågstrafiken. Banan ansluter till Norge och är av internationell betydelse och ingår i TEN-T nätet, det TransEuropeiska Transportnätverket. Vid Laxå ansluter Värmlandsbanan till Västra stambanan som i sin tur förbinder Stockholm och Göteborg, samt
- Norge/Vänerbanan sträcker sig mellan Kil och Göteborg, via Säffle och Trollhättan. Banan är mycket viktigt för person- och godstågstrafiken och ingår i TEN-T nätet, dock med undantag för den del som går genom Kils kommun.

Enligt det förslag till *Nationell plan för transportsystemet 2010 - 2021* som Trafikverket arbetat fram finns tre objekt med bland närtidssatsningarna som berör Kils kommun:

- en mötesstation på Värmlandsbanan mellan Kil och Skåre,
- kraftförsörjningsåtgärder på Bergslagsbanan mellan Kil och Öxnerd, samt
- fjärrblockering, mötesstationer, hastighetsanpassning, kraftförsörjning, spårbyte och STAX 25 på sträckan Ställdalen - Kil.

Dessutom finns en åtgärd med som "rangordnat objekt i utökad planeringsram":

- Mötesstationer, tre stycken, på Värmlandsbanan, sträckan mellan Kil och Laxå. Åtgärden syftar till förbättrad arbetspendling och robustare godstransporter. Regeringen förväntas fatta sitt beslut angående den nationella planen under våren 2010. När översiktsplanen antogs hade ännu inget beslut fattats.

Samarbetsorganet "Partnerskap Bergslagen" syftar till att ge godstrafiken i Bergslagen samma standard på infrastrukturen som i övriga landet. Upprustning av sträckan Gävle – Göteborg påbörjades 1998, men fortfarande saknas t.ex. exempelvis fjärrblockering samt spårbyte på sträckan Ställdalen – Kil. Under 2006 och 2007 har projektet "Miljöfrämjande godstransporter från lastbil till tåg" pågått med stöd från EU. Projektets mål är främst att godstrafik från Nordnorge ska gå på järnväg och passera Kongsvinger – Kil för vidare transport mot Göteborgs hamn för omlastning innan godset går på export. Projektet är ett samarbete mellan Kils, Arvika och Eda kommuner i Sverige samt Kongsvinger och Hedmark fylke i Norge. Samarbetspartner i projektet är även Region Värmland, Jernbaneforum Røros-Solør och Vänerregionens näringslivsråd.

VÄGAR

Riksväg 61, som stäcker sig mellan Fagerås och riksgränsen, är av riksintresse och har särskild betydelse för regional och interregional trafik. Vägen uppfyller dock inte dagens krav på trafiksäkerhet och framkomlighet. Detta på grund av att den har fått en samhällsbetydelse och en trafikutveckling som den inte var avsedd för när den byggdes. Därmed finns ett behov av att öka standarden för att anpassa Riksväg 61 efter nuvarande regelverk och trafikmängd.

Trafikverket har tillsammans med kommunerna Eda, Arvika och Kil arbetat fram en gemensam plan för utbyggnad av Riksväg 61. "Handlingsplan Riksväg 61 Fagerås – Riksgänsen juni 2008" resulterade i att ett flertal utbyggnadsetapper kom

med i länsplanen för perioden 2004-2015. Inför kommande planeringsperiod, 2010-2021, har parterna enats om att genomföra en revidering för att få fram ett aktuellt material inför planeringsprocessen.

Europaväg 45 är av riksintresse och ingår i både det nationella stamvägnätet och det transeuropeiska transportnätet för vägar, TEN.

Behovet av en standardökning för det lokala vägnätet inom kommunen är stort. Bidragande orsaker är ökande trafikintensitet och tunga fordon. Även de allt mildare vintrarna innebär ett stort slitage på vägarna.

Tillståndspliktig zon

Enligt 47 § Väglagen (1971:948) får inom ett avstånd av 12 meter från ett vägområde inte utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar eller vidtas andra sådana åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten. Länsstyrelsen kan, med hänsyn till trafiksäkerheten, föreskriva att avståndet ökas, dock högst till 50 meter.

För Riksväg 61 och Europaväg 45 är avståndet utökat till 30 meter.

GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

Kommunen ansvarar för cirka 26 kilometer gång- och cykelvägar. Gång- och cykelvägnätet i centralorten Kils centrum håller till största delen god standard med planskilda korsningar på de mer trafikerade platserna. Även i Fagerås och Högboda tätorter finns utbyggt gång- och cykelvägnät.

TRAFIKSÄKERHET

I Värmland omkommer 25-30 personer och i Sverige cirka 550 personer varje år i trafiken. För att öka trafiksäkerheten har exempelvis vajermitträcke satts upp på Riksväg 61 mellan Ilanda i Karlstads kommun och Klaxsjön. För att öka gång- och cykeltrafikens säkerhet har Trafikverket bland annat förbättrat övergången mellan Stora Kils kyrka och församlingshemmet samt iordningställt en busshållplats. Säkerheten för gång- och cykeltrafikanter utmed väg 716 mellan Hannäs och Sandlyckevägen är inte trafikmässigt acceptabel. Trafikverket har som ett första steg gjort en förstudie avseende sträckan och fortsatt arbete finns med på prioriteringslistan.

För att öka trafiksäkerheten längs Europaväg 45 arbetar kommunen med Trafikverket enligt "*Handlingsplan E 45 – Värmland april 2009*".

Ett ständigt arbete pågår när det gäller att öka trafiksäkerheten på skolvägarna inom hela kommunen.

TRAFIKNÄTSANALYS

Kommunen har arbetat fram en trafiknätsanalys för Kils tätort som antogs av kommunstyrelsen den 23 mars 2000. Syftet med trafiknätsanalysen är att beskriva hur de olika trafiknäten kan utformas för att bättre klara sina respektive uppgifter.

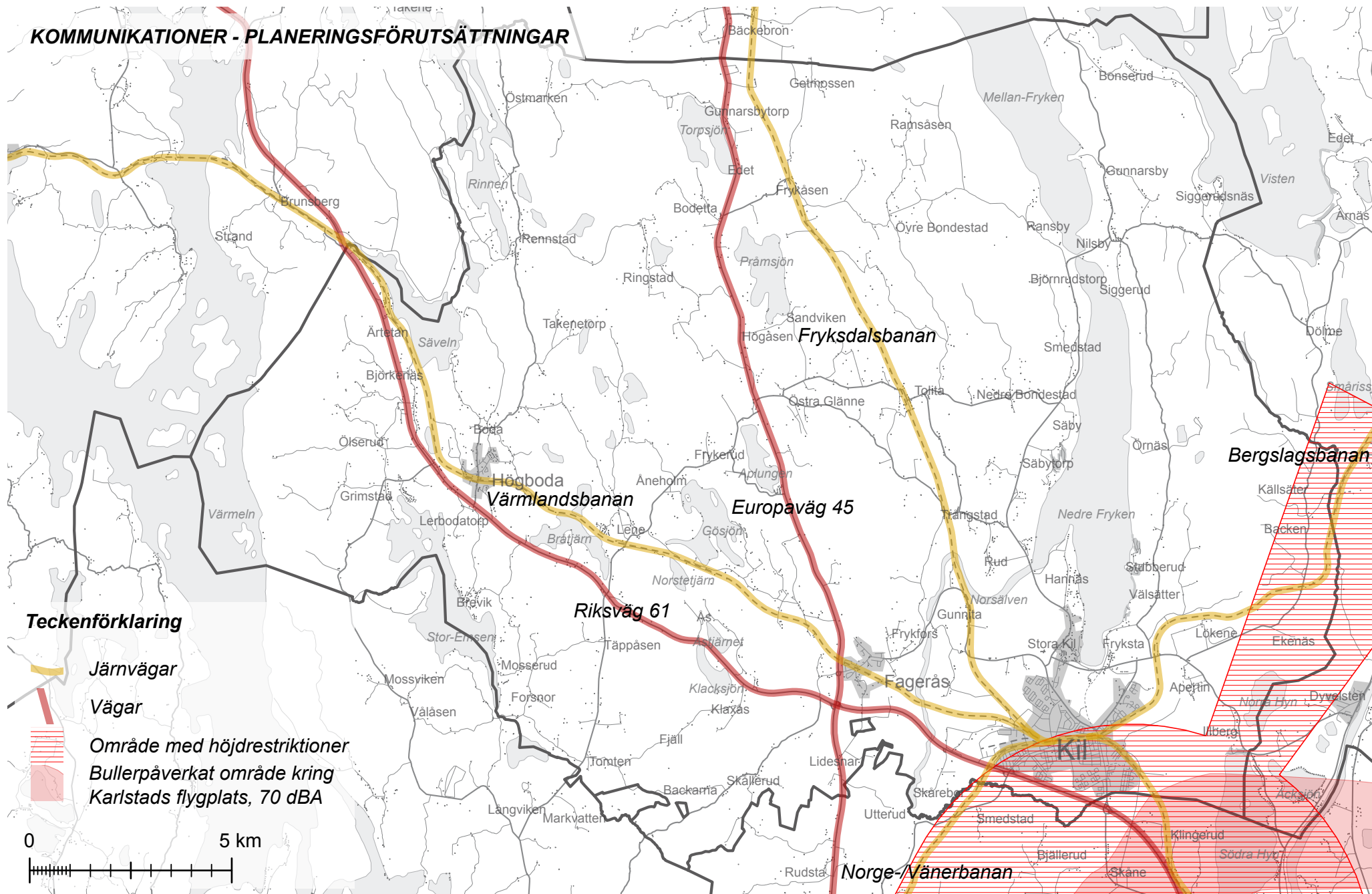
KOLLEKTIVTRAFIK OCH PENDLING

Varje dag arbetspendlar cirka 3 000 personer ut ur Kils kommun, varav cirka 600 åker kollektivt. Många kommuninvånare är därför beroende av goda kommunikationer, framför allt med Karlstad, Arvika och Sunne. Cirka 1 000 personer arbetspendlar in i Kils kommun. Goda kommunikationer innefattar bland annat hög vägstandard, täta turer, låga priser och komfort. Tidtabeller och priser fastställs i en årlig länstrafikplan av Värmlandstrafik. Någon lokaltrafik inom kommunens tätorter finns inte. Kollektivtrafikens utveckling är en pågående process mellan Värmlandstrafik och kommunen.

Inom kommunen finns flera pendlingsparkeringsplatser och det diskuteras och planeras för lokalbussar och fler pendlingsparkeringsplatser. Genom att justera tidtabeller, linjer och priser försöker kommunen att påverka så att servicen och attraktiviteten ska öka för ett bättre lokaltrafikutnyttjande. Viktigt är att samordning sker på ett tidigt stadium i processen mellan nya exploateringsområden, exploatörer och kollektivtrafiken. Problemet i nuvarande transportsystem är att andelen resor med bil är stor mellan kommunerna inom Karlstadsregionen, 79-93 %, medan andelen resor med buss och tåg är liten, endast 2-17%.

Den enkätundersökning som genomfördes av kommunen januari 2008 visar att kollektivtrafiksresenärerna föredrar tåg framför buss. Den gör även tydligt att fler skulle kunna tänka sig att arbetspendla om avgångarna utökades och anpassades bättre till behoven.

KOMMUNIKATIONER - PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR



PLANFÖRSLAG

1. Knutpunkten vid korsningen mellan Europaväg 45 och Riksväg 61 ska utvecklas och anpassas för olika kommunikations- och transportmedel

Med olika kommunikations- och transportmedel avses exempelvis cyklar, bussar och bilar. Bland annat ska kollektivtrafiken och pendlingsparkeringar flyttas närmare Fagerås tätort till den verkliga knutpunkten vid korsningen för att öka tillgängligheten. Syftet är att skapa förutsättningar för:

- trygga och säkra byten mellan olika transportmedel,
- trygga och säkra pendlingsparkeringar, samt
- service och handel i anslutning till knutpunkten.

JÄRNVÄG

2. Kommunen ska arbeta för byte av trafikledningssystemet samt elektrifiering av hela Fryksdalsbanan

3. Mark för en omlastningsterminal ska avsättas i både Lersätters industriområde och Humletorps industriområde

En omlastningsterminal för gods som ska omlastas mellan tåg och lastbil planeras i Kils tätort. Två möjliga alternativ till lokalisering utreds, ett läge i Lersätters industriområde och ett läge i Humletorps industriområde. Omlastningsterminalen ska användas för att minska långdistanstransporterna på landsväg och öka de på järnväg. Tanken med en s.k. kombitransport är att lasten ska transporteras långa sträckor med tåg och korta sträckor med

lastbil. De för länet vanligt förekommande gods-lagen stål, verkstadsprodukter och papper är exempel på gods som lämpar sig väl att lastas om i en omlastningsterminal. Omlastningsterminalen möjliggör för mer energieffektiva och miljövänliga godstransporter vilket bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling

Förslaget att avsätta mark för en omlastningsterminal i Kil är i enlighet med Trafikverkets lägesangivna riksintresseanspråk för kombiterminaler med tillhörande förbindelse-spår

4. Mark ska avsättas för spårreservat inom kommunen längs Bergslagsbanan, Fryksdalsbanan, Värmlandsbanan och Norge-/Vänerbanan

Mark ska avsättas för att möjliggöra utbyggnad och utveckling av spårbunden trafik, exempelvis för utbyggnad av dubbelspår och mötesplatser. Spårreservaten ska, där så är möjligt, rimligt och med undantag för befintlig bebyggelse, omfatta 30 meter åt vardera hållet från spårmittpunkt. Spårreservatet innebär inte något förbud mot om- och tillbyggnader för befintlig bebyggelse. Spårreservatet innebär inte heller något förbud mot nyexploatering, förutsatt att den tillkommande exploateringen inte påverkar möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av järnvägsanläggningen

5. Kils kommun ska arbeta för byggnation av dubbelspår mellan Karlstad och Kil samt mötesspår på sträckan mellan Fagerås och Arvika

Värmlandsbanan är idag överbelastad vilket innebär att det inte går att få in fler tåg på sträckan. Dubbelspår krävs i första hand på sträckan mellan Kil och Karlstad, men även längre norrut, både för

att bättre möta det kapacitetsbehov som finns idag och för ett ökat behov i framtiden. Norr om Kil kan mötesplatser vara ett alternativ. Trafikverket påbörjade en kapacitetsutredning under 2007

Anläggande av dubbelspår och mötesplatser kan även medföra positiva effekter för godstransporterna mellan Kongsvinger och Göteborg som mer effektivt skulle kunna transporteras via Kil

VÄGAR

6. Kommunen ska arbeta enligt "Handlingsplan Riksväg 61 Fagerås – Riksgränsen juni 2008"

7. Vid dragning av nya vägsträckningar ska inte endast restidsförkortningar beaktas, utan helheten

Vid planering och dragning av nya vägsträckningar ska alla faktorer vägas samman och bedömningen grundas på helheten. Faktorer är till exempel rester, miljön, barriäreffekter, trafiksäkerhet, ekonomi, landskapsbild samt växt- och djurliv



AVGRÄNSNING

Syftet med avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen är bland annat att koncentrera arbetet på de miljöfrågor som är mest relevanta för den aktuella planen eller programmet. Avgränsningen gör miljökonsekvensbeskrivningen mer lättillgänglig och att man kan undvika onödigt arbete. Fokus ska ligga på både den positiva och negativa betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra. Avgränsningen handlar om vad miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla hur omfattande och detaljerad den ska vara. I Översiktsplan 2010 har endast naturmiljökonsekvenser beaktats, sociala och ekonomiska konsekvenser har inte bedömts.

Betydande miljöpåverkan

Endast de förslag i planen som kan antas medföra betydande miljöpåverkan har miljökonsekvensbedömts i denna miljökonsekvensbeskrivning. Vad som är betydande miljöpåverkan finns inte entydigt definierat i lagstiftningen. Vad som kan anses vara betydande miljöpåverkan bedöms från fall till fall och bedömningen är plats- och situationsspecifik. En bedömning av vilka planförslag som kan antas medföra betydande miljöpåverkan har genomförts och deras troliga påverkan på miljön redovisas under kapitlet "MKB för planförslaget".

Redovisning av alternativ

Enligt 6 kap. 12 § MB ska rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd identifieras, beskrivas och bedömas. Den betydande miljöpåverkan som planförslagen kan tänkas medföra redovisas enligt två scenarier, alternativ 1 och alternativ 0.

Alternativ 1 bedöms utifrån de miljökonsekvenser som kan uppstå om föreslagen åtgärd genomförs. I alternativ 0 bedöms miljökonsekvenserna med utgångspunkt i att föreslagen åtgärd inte genomförs och den utveckling som då istället kan tänkas ske. Båda alternativen bedöms utifrån en nu trolig utveckling av samhället och klimatet. Detta innebär exempelvis ökade transporter samt något förhöjda medeltemperaturer och nederbörds mängder. Om ingen tidsaspekt anges i planförslaget baseras bedömningen i båda alternativen på översiktsplanens tidsperspektiv som är 15-20 år.

PROCESS

Kommunen samrådde med länsstyrelsen den 30 juli 2008 om avgränsningen för miljökonsekvensbedömningen. Samråd, utställning och antagande av miljökonsekvensbeskrivningen följer översiktsplanens process då dokumentet är en integrerad del i planen.

REDOGÖRELSE FÖR BEDÖMNINGEN

Bedömningen av planens miljökonsekvenser har genomförts i slutskedet av processen med att upprätta samrådshandlingen. Detta mycket på grund av att upprättande av en ny kommunövergripande översiktsplan har pågått under en längre period. Bedömningen av vad som kan tänkas innebära en betydande miljöpåverkan har skett med stöd av miljöbalkens sjätte kapitel, förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, miljö kvalitetsmålen samt av kommunen antagna planer och program. Problem som uppstått under miljökonsekvensbedömningen har främst varit brist på underlag och kunskap om befintliga miljöförhållanden och miljöproblem.

Skäl och orsak till de val som gjorts rörande kommunen övergripande utveckling är en balansgång mellan de olika allmänna intressena, risker, kvaliteter och begränsningar som finns i Kils kommun. Då översiktsplanen är en politisk plan ligger den sittande majoritetens ambitioner och beslut för kommunens framtida utveckling till grund för de valen och prioriteringarna i planförslaget.

hjälp av exempelvis bullerdämpande åtgärder, trafikplanering och restriktioner i detaljplanen. Utredning av vilket området som är mest lämpligt och en mer ingående miljökonsekvensbeskrivning med redovisning av lämpliga åtgärder kommer att upprättas i detaljplaneskedet.

VÄG

Alternativ 1

Genom att arbeta enligt "Åtgärds- och handlingsplan för Riksväg 61 delen Fagerås - norska gränsen" kommer framkomligheten och trafiksäkerheten att öka vilket i sin tur kan leda till ökad trafikintensitet och större barriärer. Ökad trafik leder till ökad negativ klimatpåverkan, ökat partikelutsläpp samt mer buller. Högre vägstandard minskar dock risken för olyckor och därmed även risken för utsläpp till mark och vatten.

En cykelväg längs med Riksväg 61 kan leda till att fler väljer att cykla istället för att ta bilen vilket skulle påverka klimatet positivt, minska bullret och partikelutsläppen.

Alternativ 0

Om kommunen väljer att inte arbeta enligt "Åtgärds- och handlingsplan för Riksväg 61 delen Fagerås - norska gränsen" är det ändå troligt att många av åtgärderna genomförs eftersom Vägverket är ansvarig för Riksväg 61. Om vägens standard inte höjs kommer troligtvis transporterna ändå att öka och då även risken för olyckor, vilket kan leda till utsläpp till mark och vatten.

Om ingen cykelväg anläggs längs Riksväg 61 kommer människor troligen att välja bil eller tåg före cykel, vilket leder till negativ klimatpåverkan.

Åtgärder och uppföljning

Antalet transporter på landsväg kommer troligtvis att öka i framtiden, med negativa effekter som följd. Dessa effekter kan begränsas genom bra val av vägsträckning, bullerdämpande åtgärder, över- och undergångar för vägar, gång och cykelvägar samt spridningskorridorer för växt och djurliv. För att dämpa ökningen av transporter ska Kils kommun aktivt arbeta för effektiva och tillgängliga kollektivtransporter, både på väg och på järnväg. Uppföljning av åtgärderna längs Riksväg 61 sker i Vägverkets regi. Uppföljning av de kollektiva transporternas utveckling sker i samband med aktualitetsförklaring av översiktsplanen då planförslag för detta finns under kapitlet kommunikationer.

BEBYGGELSE

FYSISKA PLANER

Alternativ 1

Utvecklingen av bostads- och fritidshusbebyggelsen leder till mer frekvent trafik. Genom att utöka möjligheten för gång, cykel och rälstrafik kan biltrafiken minimeras. Genom att bevara och stärka en sammanhängande grönstruktur ges möjlighet för växt- och djurlivet att utvecklas och den biologiska mångfalden att bevaras. Genom att utreda vilken markanvändning som är lämpligast för Hannäs udde kan hushållningsbestämmelserna enligt 3 kap. 1 § MB uppfyllas och området kan användas för det ändamål det är mest lämpat. Genom att skydda, främja och bevara höga natur- och kulturvärden kan dessa värden bevaras för eftervärlden. Ökad vattenkontakt och anläggandet av en småbåtshamn medför en större påverkan längs stränderna och innebär ingrepp inom strandskyddsområdet. Det kan även medföra ökade störningar för växt- och djurlivet till följd av ökat utnyttjande i delar av det aktuella området. Pickerudsbäckens naturvärden kan bevaras då den skyddas som ett oreglerat vattendrag.

En fördjupning av översiktsplanen för utvecklingsområdet innebär att ett helhetsgrepp tas, vilket kan ge tydlig vägledning och underlätta kommande detaljplanering. Fördjupningen av översiktsplanen för Nedre Fryken kommer att miljöbedömas och konsekvenserna av planen kommer då att beskrivas mer ingående.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

portera gods på järnväg jämfört med transporter på landsväg. Mer frekvent tågtrafik kan dock leda till en lokal försämring av miljön, om man förutsätter att fler arbetspendlande väljer att köra till tågstationerna.

Förslaget innebär sammanfattningsvis lokalt en negativ påverkan medan det, i ett globalt perspektiv, medför en positiv påverkan.

Alternativ 0

Om trafikledningssystemet längs Fryksdalsbanan inte byts ut, ökar olycksrisken i och med att systemet blir äldre. Om elektrifiering inte sker kommer tågen på järnvägen fortsätta att drivas med fossila bränslen och den negativa klimatpåverkan kommer att fortsätta.

Om ingen mark avsätts för en omlastningsterminal kan lokaliseringen försvåras och eventuellt bli mer tidskrävande då planberedskap saknas. Det kan även tänkas att svårigheter med att hitta lämplig mark för verksamheter uppstår. Utan omlastningscentral i Kils tätort kommer gods även fortsättningsvis att transporteras på landsväg vilket innebär både större klimatpåverkan och större säkerhetsrisk än transport på järnväg. Dock medför alternativ 0 ingen ökad negativ påverkan i Kils tätort när det gäller buller, transporter emissioner med mera.

Om dubbelspår och mötesplatser inte byggs ut kommer transporterna på järnvägen inte att kunna öka på grund av att järnvägens kapacitet nu utnyttjas fullt. Detta kommer troligtvis att leda till att transporterna istället ökar på landsväg.

Åtgärder och uppföljning

Den negativa miljöpåverkan som en omlastnings-

terminal kan tänkas medföra kan begränsas med hjälp av exempelvis bullerdämpande åtgärder, trafikplanering och restriktioner i detaljplanen. Uppföljning av vilket område som är mest lämpligt samt en mer ingående miljökonsekvensbeskrivning med redovisning av lämpliga åtgärder kommer att upprättas i detaljplaneskedet.

För att undvika negativ miljöpåverkan kan bullerdämpade åtgärder uppföras längs de aktuella sträckorna. För att minska barriärerna kan över- och undergångar anordnas för vägar, gång- och cykelvägar samt spridningskorridorer för växt- och djurlivet. Då det är Banverket som ansvarar för järnvägarna och järnvägarnas utveckling kommer en handlingsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för utbyggnad av dubbelspår och mötesplatser att upprättas om/när detta blir aktuellt.

VÄGAR

Alternativ 1

Genom att arbeta enligt "Åtgärds- och handlingsplan för Riksväg 61 delen Fagerås - norska gränsen" kommer framkomligheten och trafiksäkerheten att öka vilket i sin tur kan leda till ökad trafikintensitet och större barriäreffekter. Högre vägstandard minskar dock risken för olyckor och därmed även risken för utsläpp till mark och vatten. En cykelväg längs Riksväg 61 kan leda till att fler väljer att cykla istället för att ta bilen, vilket skulle innebära att negativ miljöpåverkan undviks.

Genom att, vid vägdragning, beakta helheten kan värdefulla och känsliga miljöer sparas och skyddas. Stora ingrepp i naturen kan troligtvis minskas

och därmed även barriärer och negativ påverkan på landskapsbilden. Dock kan en längre vägsträckning leda till ökad negativ klimatpåverkan och större partikelutsläpp än om kortast möjliga vägsträcka väljs.

Genom att knutpunkten vid korsningen mellan Europaväg 45 och Riksväg 61 anpassas för olika kommunikations- och transportmedel, samt flyttas närmare Fagerås tätort, skapas möjligheter att cykla och resa kollektivt, vilket minskar bilberoendet och negativ miljöpåverkan.

Alternativ 0

Om kommunen väljer att inte arbeta enligt "Åtgärds- och handlingsplan för Riksväg 61 delen Fagerås - norska gränsen" är det ändå troligt att många av åtgärderna genomförs på grund av att Vägverket är ansvarigt för Riksväg 61. Om vägens standard inte höjs kommer transporterna troligen ändå att öka och då även risken för olyckor, vilket kan leda till utsläpp till mark och vatten. Utan cykelväg kommer bil eller tåg troligen att väljas före cykel. Då cykeln är det miljömässigt bästa transportmedlet kommer detta troligtvis att innebära en negativ påverkan.

Om restidsförkortningar är den högsta prioriteten kan den negativa klimatpåverkan och partikelutsläpp minimeras vilket är positivt. Dock kan känsliga och värdefulla biotoper äventyras och stora ingrepp i naturen som påverkar hushållningen med mark och vattenområden komma att ske. Viktiga natur- och kulturvärden kan komma att förstöras och försvinna.

Om knutpunkten vid korsningen mellan Europaväg 45 och Riksväg 61 inte flyttas närmare Fagerås

tätort eller anpassas för cykeltrafik kommer utnyttjandet av knutpunkten, och dess möjligheter för samåkning och kollektivtrafik, även i fortsättningen vara lågt.

Åtgärder och uppföljning

Mängden transporter på landsväg kommer troligtvis att öka i framtiden. Negativa konsekvenser från detta kan begränsas med val av vägsträckning, bullerdämpande åtgärder samt över- och undergångar för vägar, gång- och cykelvägar samt spridningskorridorer för växt- och djurliv. För att hindra att antalet transporter ökar ska Kils kommun aktivt arbeta för effektiva och tillgängliga kollektivtransporter, både på väg och på järnväg. Uppföljning av åtgärderna längs Riksväg 61 sker i Vägverkets regi. Uppföljning av de kollektiva transporternas utveckling sker i samband med aktualitetsförklaring av översiktsplanen då planförslag för detta finns under kapitlet kommunikationer.

GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

Alternativ 1

Genom att öka framkomligheten för gång- och cy-

keltrafiken samt att utöka gång- och cykelnätet, ökar sannolikheten för att fler väljer att gå och cykla istället för att ta bilen, vilket är positivt för klimatet.

Alternativ 0

Om inte gång- och cykelvägnätet fortsätter att utvecklas och utökas är det troligt att bilen väljs som transportmedel, i större utsträckning. Mer biltrafik leder till negativ klimat- och miljöpåverkan genom större utsläpp av växthusgaser och partiklar.

TRAFIKNÄTSANALYS

Alternativ 1

Med hjälp av en trafiknätsanalys kan trafiknätets effektivitet maximeras. Olycksrisken kan minska genom att transporter med farligt gods dirigeras till den lämpligaste vägen. Även den lokala miljön i tätorterna kan i vissa fall bli fri från buller och annan negativ påverkan.

Alternativ 0

Om ingen trafiknätsanalys görs utnyttjas inte vägnätets fulla kapacitet. På grund av okunskap kommer onödiga risksituationer att uppstå. Inte heller

arbetet med att förbättra vägar och kommunikationsmöjligheter, för att minska olycksrisk och körsträckor, blir lika effektivt som det hade blivit med en trafiknätsanalys som underlag.

KOLLEKTIVTRAFIK OCH PENDLING

Alternativ 1

Genom att medverka till att kollektivtrafiken, speciellt den spårbundna, blir resenärernas förstaval kan klimatpåverkan och partikelalstring begränsas och förhoppningsvis inte öka i samma utsträckning som i alternativ 0.

Genom att skapa samåknings- och pendlarparkeeringar på strategiska platser i kommunen främjas kollektivtrafik och samåkning. Genom att samordna transporterna kan större delar av Kils tätort nås av kollektivtrafik. Detta skulle kunna bidra till att hålla dämpa den ökning av antalet transporter som väntas, och därmed även den negativa miljöpåverkan som följer med ett stort antal transporter.

KOMMUNIKATIONER

Illustrationer av Tobias Flyggar

Miljö kvalitetsmål	Begränsad klimatpåverkan	Frisk luft	Bara naturlig försurning	Giffri miljö	Säker strål miljö	Ingen övergödning	Levande sjöar och vattendrag	Grundvatten av god kvalitet	Myllrande våtmarker	Levande skogar	Ett rikt odlingslandskap	God bebyggd miljö	Ett rikt växt och djurliv
Alternativ 1					-		-	-		-	-		
Alternativ 0					-		-	-		-	-		

