

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Inledning

Samrådsredogörelsen innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under samrådet samt kommunens ställningstagande till dessa. Om en detaljplan föregåtts av ett planprogram förs eventuella kvarstående synpunkter vidare in i detaljplaneskedet.

Hur samrådet har bedrivits

Samråd enligt PBL 5:11 ägde rum mellan 17 oktober och 19 november 2018. Planen har skickats till kommunala och statliga remissinstanser samt fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Planen har dessutom funnits tillgänglig för allmänheten hos stadsbyggnadsförvaltningen, i Karlstadsrummet i bibliotekshuset och på kommunens hemsida. Öppet hus med möjlighet att träffa, diskutera och fråga kommunens handläggare om planen hölls den 7 november.

Sammanfattning

Länsstyrelsen framför råd om behovsbedömning, markavvattningsföretag och tillståndsansökan för ny bro. Då delar av Skoghallsvägen samt Ullebergsleden är primära transportleder för farligt gods skriver Länsstyrelsen att riskhanteringsfrågan med anledning av närheten till befintliga bostäder att utredas inom planarbetet. Trafikverket lyfter att planområdet borde göras såpass brett i anslutning till järnvägs korsningen att evakuering av järnvägsområdet skulle kunna göras om en kris-situation med bomfällning och stillastående kö skulle uppstå. Trafikverket framför också att vid utformningen av cirkulationsplatsen så bör kommunen ta i beaktande en eventuell framtida planskild korsning (bro/tunnel) för Ullebergsleden och Skoghallsbanan. Trafikverket skriver också att ett extra körfält längs Skoghallsvägen i backen vid Kartberget söderut från korsningen med Ullebergsleden bör möjliggöras. Miljönämnden skriver att det saknas återvinningsstation i området samt att busshållplatser för de olika linjerna bör förses med parkeringsplatser främst för cykel. Hammarö kommun vill poängtera att planeringen av och runt de trafikstråk som Hammaröborna använder måste planeras så att cykeln och kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras. Hammarö kommun skulle därför vilja få en större delaktighet kring de nya planer som påverkar trafiknätet in och ut till Hammarö.

Hammarö kommun saknar bussprioriterade lösningar i korsningsförslaget. Hammarö kommun anser också att det går att förbättra gång- och cykeltrafiklösningarna runt korsningen avseende genhet och trafiksäkerhet för cyklisterna.

Stora Enso skriver att planhandlingarna saknar beskrivning av järnvägstrafiken. Stora Ensos önskar att en detaljerad simulering görs för att säkerställa att järnvägs korsningen kan hantera dagens och ev. framtida trafikmängder. Stora Enso känner oro för att vårt materialflöde in och våra kundleveranser ut kan påverkas.

6 boenden och scoutföreningen som är verksamhet inom Kartberget lyfter frågor och farhågor avseende trafikbuller. Yttrandena rör frågor, synpunkter och förslag avseende förväntade ökade bullernivåer.

Ställningstagande

En avvägning har gjorts mellan olika enskilda och allmänna intressen vilket har resulterat i en samlad bedömning. Planhandlingarna har justerats enligt kommentarerna ovan och stadsbyggnadsförvaltningen anser därmed att detaljplanen kan ställas ut för granskning enligt PBL 5 kap 18§.

Inkomna yttranden

Inkomna yttranden har kommit in enligt nedanstående förteckning. Yttrandena sammanfattas och kommenteras med kursiv stil. Vissa yttranden återges i sin helhet.

Statliga remissinstanser

Länsstyrelsen

Råd om tillämpningen av PBL m.m.

Synpunkter enligt annan lagstiftning:

Planområdet innefattar ett gammalt markavvattningsföretag (Torrläggning medelst invallning Romstad, Lugnet, Karlsgrund äldre dnr 4-273-1929). Kommunen bör ta ställning till om företaget i någon del fortfarande är relevant och om det behöver omprövas eller upphävas. Handlingarna kan begäras ut från Länsstyrelsen.

Av handlingarna framgår bland annat att cirkulationsplatsen är en del i södra förbindelsen som innefattar bro över Klarälven. Uppförande av ny bro över Klarälven kräver tillstånd enligt 11 kap. 9 § miljöbalken. Tillstånd söks hos mark- och miljödomstolen och ska föregås av ett samråd enligt vad som föreskrivs i 6 kap. 4 § miljöbalken.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar denna bedömning. Länsstyrelsen vill informera att för beslut om planuppdrag som getts efter 1 januari 2018 ska en så kallad undersökning upprättas enligt 6 kapitlet Miljöbalken.

Hälsa och säkerhet

Farligt gods:

Skoghallsvägen fram till korsningen med Ullebergsleden liksom Ullebergsleden upp till E18 är primära transportleder för farligt gods. Vägen kommer att dras om och därför behöver planhandlingarna kompletteras gällande skyddsavståndet från vägen och de närliggande bostäderna. Enligt Länsstyrelsen Dalarnas vägledning ”Farligt Gods riskhantering i fysisk planering”, vilket Länsstyrelsen Värmland tillämpar, bör bostäder inte placeras närmare än 70 meter från farligt gods-led. Om skyddsavståndet inte kan hållas kan det krävas särskilda skyddsåtgärder.

Buller:

Av bullerutredningen framgår inte vilka trafikmängder man använt sig av vid nulägesberäkningen. Fastigheter som idag klarar riktvärdet i bullerförordningen kommer efter ombyggnationen av cirkulationsplatsen ha värden som överskrider riktvärdena. Då det inte redovisas bullervärden för mer än en punkt per fasad för flerkamiljshusen vid Bellevue går det inte att bedöma hur många som kommer få en ökad bullernivå. Planhandlingar behöver kompletteras med ovanstående.

Prövningsgrundande synpunkter

Länsstyrelsen kan med stöd av 11 kap. 10 § PBL ta in en detaljplan för prövning. Länsstyrelsen kan av det nu aktuella planförslaget och av i dagsläget kända förhållanden inte se att de föreslagna åtgärderna kommer att föranleda någon prövning under förutsättning att planen bearbetas avseende farligt gods enligt ovan.

Kommentar: Kommunen planerar att upphäva markavvattningsföretaget.

Tillstånd kommer att sökas för ny bro över Klarälven.

Planarbetet startade innan den 1 januari 2018 och därmed görs en behovsbedömning och inte en undersökning av betydande miljöpåverkan för det aktuella planarbetet.

Inför granskningen har en riskutredning tagits fram. Slutsatsen är att risknivån i området bedöms vara acceptabel och inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas. Planbeskrivningen kompletteras avseende riskfrågor.

Inför granskningen har bullerutredningen bearbetats och bullerreducerande åtgärder utretts. Åtgärderna förmedlas in i projekteringen av trafikplatsen och bron. Plankartan har också justerats så att plats finns så att bullervall kan utföras mellan den nya cirkulationsplatsen och Bellevue. Område för bullerskyddsåtgärder ändras också till bestämmelse SKYDD.

Trafikverket

Ärendet berör järnvägen Skoghallsbanan, bandel 395, där Trafikverket är infrastrukturhållare. Största tillåtna hastighet är 30 km/h. Banan trafikeras för närvarande av upp till 11 godståg/dygn. Det finns dock indikationer på att trafiken kan komma att utökas.

Plankorsning

I ett extremläge skulle det kunna finnas risk att kö bildas västerut längs Ullebergsleden som sträcker sig över plankorsningen med Skoghallsbanan. Det vore önskvärt att planområdet görs så brett att ett högersvängfält in mot Döbelnsgratan kan anläggas med början omedelbart öster om plankorsningen. Det skulle möjliggöra "evakuering" från plankorsningen i en krissituation med bomfällning samtidigt med en stillastående kö över järnvägsspåret.

Plankorsningar ska vara utformade så att det finns minst 30 meters rakt, helst vinkelrätt, kömagasin för vägfordon på respektive sida om järnvägen.

Vid utformningen av cirkulationsplatsen bör tas i beaktande en eventuell framtida planskild korsning (bro/tunnel) för Ullebergsleden och Skoghallsbanan, så att exempelvis höjdsättningen inte försvårar att anlägga ramper med rätt lutning.

Skoghallsvägen

År 2013-2014 gjordes en åtgärdsvalsstudie för Stråket Hammarö - Karlstad (väg 236 & 534 samt Skoghallsbanan). I det arbetet diskuterades nyttan av att anlägga ett extra körfält längs Skoghallsvägen i backen vid Kartberget söderut från korsningen med Ullebergsleden. Eventuellt borde planområdet förlängas söderut, för att möjliggöra det.

Sammantagen bedömning

Trafikverket har utöver ovanstående kommentarer inget att erinra mot planförslaget.

Kommentar: Karlstads kommun bedömer det som en bra idé att skapa möjlighet för ett högersvängfält så att Skoghallsbanans plankorsning kan evakueras vid en krissituation. Plankartan justeras så att det finns större gatuutrymme i syfte att möjliggöra detta.

Att bygga en planskild korsning med järnvägen är en stor och komplicerad åtgärd, oavsett om Ullebergsleden skulle placeras under eller över järnvägen. Detaljplanen och föreslagna höjdsättning omöjliggör dock inte en sådan framtida åtgärd.

Gällande, befintlig, detaljplan söder om planområdet i riktning mot Skoghall har inte en fast gräns för nya körfält och Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer därför

att gällande detaljplan söderut längs Skoghallsvägen möjliggör ett extra körfält längs Skoghallsvägen.

Kommunala remissinstanser

Karlstads el- och stadsnät

Karlstads El och stadsnät AB har kablar inom det område som detta projekt avser. Ev. flytt av kablar kommer vi att ta ut en avgift för.

För övrigt har Karlstads El- och stadsnät AB inget att erinra.

Miljönämnden

Avfallshantering

Det saknas en återvinningsstation i området Strand/Romstad/Bellevue/Zackrisdal och det är därför av stor vikt att en sådan planeras inom planområdet, förslagsvis vid eller under brofästets norra sida alternativt i anslutning till parkeringsplatser mellan gata och fastigheter vid Bellevue.

Cykelparkering

Den omstigningsplats för olika busslinjer som planeras bör förses med parkeringsplatser för främst cykel. Parkeringsplatsen bör vara väderskyddad och ha laddmöjligheter för elfordon samt goda låsmöjligheter.

Miljönämnden har i övrigt inget att erinra.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att det är lämpligt att planlägga återvinningsstation inom planområdet. Bron planläggs inte i den aktuella planen utan återvinningsstation får i så fall utföras med gällande planer. Mellan gata och fastigheter vid Bellevue planeras ett bullerskydd och det kan vara svårt att få plats med en återvinningsstation.

Planen medger cykelparkering i anslutning till planerade busshållplatser.

Protokollsanteckning från Vänsterpartiet under Miljönämnden

Vänsterpartiet har inget emot detaljplanen eller miljöförvaltningens yttrande. Där emot ser Vänsterpartiet att byggandet av en bro och väg riskerar att öka den totala mängden trafikrörelser i kommunen. Vänsterpartiet vill att bron som möjliggör södra förbindelsen endast ska vara till för gång-, cykel-, kollektiv- och blåljustrafik. Planerna som finns för hela projektet (Södra förbindelsen och Jakobsberg) bör ses i ett större perspektiv, till exempel bör dess konsekvenser för närliggande Klarälvsdeltat naturreservat vara en del i utredningen av området. Området har höga naturvärden och ligger nära bebyggelse, detta bör värderas mot en exploatering av den typ som beskrivs i planen.

Kommentar: Djupare utredning och konsekvensbedömning av trafikkopplingen Södra Förbindelsen och Jakobsbergsplanerna finns i detaljplaneförslaget för Jakobsberg och till den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen. Strategiska beslut avseende en ny koppling över västra älvgrenen finns i kommunens trafikplan. (2014-01-13).

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har ur fastighetsbildnings- eller registreringssynpunkt inget att erinra mot planförslaget.

Hammarö kommun

Karlstad kommun har tagit fram ett förslag till detaljplan som möjliggör en ny trafiklösning vid Kartberget. Det är en del i stadsutveckling av Karlstads gamla flygplatsområde. Hammarö kommun är med sitt läge i förhållande till Karlstad, beroende av väl genomtänkta kommunikationsstråk som främjar långsiktigt hållbara och tillgängliga person- och godstransporter. Kommunikationsstråken i Karlstads kommun måste planeras så att transportbehovet med bil till och från Hammarö minskar betydligt för att vi ska kunna bygga ett hållbart samhälle och nå klimatmålen. Samtidigt måste tillgången till E18 finnas kvar för de transporter som fortsatt behöver ske med personbil och tunga motorfordon. Gång, cykel och kollektivtrafikstråk måste samordnas mellan kommunerna så de får logiska, gena och tydliga kopplingar till viktiga målpunkter. Hammarö kommun vill poängtera att omfattningen av alla planer med ny bebyggelse runt de trafikstråk som Hammaröborna använder för att ta sig från och till eller vidare genom Karlstad måste planeras så att cykeln och kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras. Hammarö kommun skulle därför vilja få en större delaktighet kring de nya planer som påverkar trafiknätet in och ut till Hammarö kommun genom Karlstad. Hammarö kommun önskar också en ökad dialog kring det nya Karlstadstråket för kollektivtrafik och hur man här kan samverka för att öka Hammaröbornas kollektivresande samt för de som pendlar in till Hammarö kommun för arbete, studier och fritidsaktiviteter. När det gäller kollektivtrafikens framkomlighet bedömer vi att det saknas bussprioriterade lösningar i korsningsförslaget. En rondell underlättar flödena för alla motorfordon, men för det framtida BRT-stråket skulle det kunna utvecklas ytterligare med mer kollektivtrafikprioriterade lösningar genom rondellen.

Gång och cykelinfrastruktur i detaljplanen får trafiksäkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter, när höjningen av marken innebär att de gång- och cykelkopplingar som planeras i anslutning till cirkulationsplatsen separeras från biltrafiken och läggs under trafikplatsen. Det finns dock en del saker i förslaget som kan förbättras ytterligare för gång och cykel. En trafiklösning med rondell är till för att främja trafikflödena för motorfordon, men missgynnar gång och cykel. Sträckningen för gång- och cykelvägarna blir längre och får sämre genhet på platsen i detta förslag. Cyklister måste göra aktiva vägval på minst två punkter, jämfört med bilisten som bara behöver göra ett aktivt vägval. Det försämrar framkomligheten (flowet) för de som reser med cykel mellan Hammarö och Karlstad. Här skulle en annan sträckning av gång- och cykelvägarna behöva tas fram så att större genhet uppnås för cyklister och gående, samt att vägvalen blir färre på platsen. Flera av korsningspunkterna är bristfälliga på cykelvägarna som ansluter till detaljplanområdet. De är planerade på ett sätt som ökar risken för cykelolyckor. Korsningarna anslutning till detaljplanen har vinklar mellan vissa av de anslutande cykelvägarna, som gör det svårt för gående och cyklister att upptäcka de cyklister som kommer från sidan in i en korsning. Dessutom är kurvradien alldeles för snäv i vissa fall, vilket är särskilt problematiskt med tanke på de höjdskillnader som finns på platsen, som gör att cyklister har högre fart in i korsningarna.

Kommentar: I det aktuella fallet har cirkulationsplats valts som förslag till korsningstyp bland annat på grund av bättre framkomlighet i den här typen av läge med förväntade trafikmängder, bättre trafiksäkerhet, jämnare och lugnare hastigheter och därmed lägre förväntade utsläppsnivåer. Kapacitetsstudier har inte visat på några framkomlighetsproblem, därmed kommer också busstrafiken ha tillfredsställande kapacitet. Cirkulationsplatsen skulle också kunna förses med bussprioriterande signaler.

Detaljplanen reglerar inte i detalj gång- och cykelvägarnas sträckning utan det finns en flexibilitet i hur dessa förläggs även om huvuddragen är studerade. Stadsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fastighetsförvaltningen bedömer att de vik-

tiga gång- och cykelstråken i anslutning till trafikområdet kommer att få tillfredsställande genhet.

Yttranden från övriga

Stora Enso, Skoghalls Bruk AB

Stora Enso skriver att planhandlingarna saknar beskrivning av järnvägstrafiken. I Rambölls korsningsanalys har inte heller järnvägen studerats. Stora Enso påpekar att Ramböll i sina slutsatser till rapporten skriver: ”Med anledning av osäkerheterna i trafikflödena och känsligheten i den östra korsningen rekommenderas att korsningarna och dess framtida utformning studeras vidare i en mikrosimulering även om beräkningarna inte tyder på några kapacitetsproblem. Då kan även hänsyn tas till Döbelnsgratan, järnvägs korsningen och den påverkan som de tre korsningarna har på varandra. Med hjälp av en mikrosimulering kan kölängder beräknas bättre och på så vis kan påverkan på järnvägs korsningen kontrolleras med högre säkerhet.”

Från Stora Ensos sida föreslår vi att en sådan detaljerad simulering bör göras för att säkerställa att järnvägs korsningen kan hantera dagens och ev. framtida nivåer. Trafikflödet västerut, över järnvägsövergången beräknas öka med 70% under rusnings trafik. Vi känner oro för att vårt materialflöde in och våra kundleveranser ut kan påverkas. Utifrån ett miljöperspektiv strävar vi efter att öka våra järnvägstransporter. I ett längre perspektiv finns risken att Skoghalls bruks framtida expansion kan begränsas. Därför föreslår vi att en mer fullständig konsekvensanalys genomförs, där också framtida järnvägstrafik på Skoghallsbanan beaktas.

Kommentar: Järnvägstrafiken har prioritet framför biltrafiken då järnvägspassagen är försedd med bommar. Tågen kommer att ha prioritet framför biltrafiken även i framtiden. Den osäkerhet Rambölls rapport beskriver rör biltrafikens kapacitet i korsningar och trafiksäkerhetsrisker som skulle kunna uppstå om bilar blir fast på spåren vid köbildning för bil. Järnvägens kapacitet berörs inte av eventuella kapacitetsosäkerheter för bil då den har egen bana och ges prioritet med bomfällning.

Boende Bellevue:

Det är bra att det blir gång- och cykeltunnlar under de båda vägarna. Det står dock inget om vilken bred det skulle vara. Min synpunkt är att det blir så brett och höjd att det går att ploga och sopa med maskiner därigenom. Det finns andra ställen där det blir en vall och grus kvar när man ska passera.

Sen kan det kännas dumt att ha kvar övergångsstället på Ullebergsleden bredvid järnvägen om trafiken på denna väg ökar till det dubbla så är det kanske bättre att ta bort det. Eller göra en tunnel till. Så att inga försöker att passera där ändå när det är så hög trafikflöde. Med växt eller dikes hinder.

Kommentar: Gång- och cykeltunnlarnas bredd regleras inte i detaljplanen. Vid nybyggnation är Karlstads kommun måna om att dessa blir så breda och höga att de kan skötas med tillgängliga maskiner liksom att de blir trygga och överblickbara. Detaljplanen reglerar inte heller att övergångsstället ska ligga kvar. Om trafiksäkerhetsproblem uppstår med ökade trafikmängder är det möjligt att detta övergångsställe tas bort när alternativa passager byggs.

Följande 7 yttranden rör frågor, synpunkter och förslag avseende bullerpåverkan i området. Stadsbyggnadsförvaltningen har gjort en sammanfattande kommentar som följer efter de 7 yttrandena.

Boende Kartberget

Med anledning till den cirkulationsplats och som i en förlängning ska leda till brobygget över älven till Sommaro så vill jag med denna synpunkt försäkra mig om att ni tänker på ett ordentligt bullerskydd. Jag är övertygad om att det kommer bli ett tillskott i infrastrukturen men med tanke på att cirkulationsplatsen även ska höjas med tre meter så är vi på området angelägna om att det blir ett bullerskydd som håller högsta kvalitet. Det vore intressant att höra era planer för detta!?

Om jag samtidigt får tillägga så har den befintliga ljudvall som följer Skoghallsvägen och Kartberget sjunkit med nästa två meter och den hade vi ju också gärna sett att ni på sikt ser över.

Boende Kartberget

Det jag i huvudsak har farhågor om är problemet med ökat buller vid denna ombyggnad. Jag kan inte se några planerade bullerdämpande åtgärder i detaljplanen som den ser ut nu. Eftersom cirkulationsplatsen kommer att höjas 3,5 meter och att ett flertal träd i dungen mellan Kartberget och Romstad kommer att huggas ner så kommer ljudet att få en mycket friare väg upp till Kartberget. Även Skoghallsvägen kommer att behövas höjas för att ansluta till rondellen. Den bullerdämpande vall som i nuläget finns längs med Skoghallsvägen har också sjunkit markant under de senaste åren, speciellt när man kommer närmare åt Romstad-hållet. Detta tillsammans med en höjning av Skoghallsvägen riskerar att öka bullret markant.

När man ser på bullerkartorna i detaljplanen kan man se att mitt hus i nuläget ligger någonstans i intervallet 55-65 decibel, svårt att se exakt eftersom många hus (inkl mitt) ej finns med på kartan. Man anser även att bullret kommer att öka med 3-4 decibel på Kartberget. Detta kommer att riskera att vi hamnar över nivån 60 decibel som är en övre gräns.

Jag skulle därför att det redan nu i planeringsstadiet inkluderas bullerdämpande åtgärder, tex:

- * Höjning av vallen längs med Skoghallsvägen
- * Bullerplank på den nya Kartbergsbron
- * Andra eventuella åtgärder som kommunens skickliga tekniker och ingenjörer anser lämpliga.

Boende Kartberget

Saknar bullerskydd i förslaget. När trafikmängderna ökar och samtidigt som vägbanan höjs med ca 2 m, kommer bullernivån att öka markant till de närliggande bostäderna.

Den bullerutredningen som är gjord, saknar ett flertal byggnader som finns uppförda på Kartberget. Eftersom det saknas byggnader är det svårt att se konsekvenserna av bygget.

Anser att bullerskydd inte kan uteslutas utan bör vara med i detaljplanen. Tycker även det rimmar dåligt mot Karlstad kommuns vision om en lockade livsmiljö, att bygga genomfartsvägar tätt intill närliggande bostadsområden utan att beakta buller. Tycker därför att det är lämpligt att någon typ av bullerskydd byggs runt den nya rondellen, samt även i förlängningen på den eventuella bron över Klarälven.

Boende Romstad

Vi har synpunkter på boendemiljön avseende trafikbuller. Vi har bott här sedan 1999 och trafiken på Skoghallsvägen/Ullebergsleden har starkt påverkat boendemiljön i negativ bemärkelse.

Vi som är boende på Fagerängsgatan söder om Romstadvägen har tidigare påtalat detta och önskat åtgärder som skulle främja boendemiljön vad gäller bullernivån.

I samband med utförande av planerat projekt anser vi att åtgärder måste vidtas som minskar bullerpåverkan på våra fastigheter.

Boende Kartberget

Vad roligt med förbättrade förbindelser och vägar i området, har varit lite oroligt vid framförallt stora korsningen mellan Romstad/ Kartberget/Bellevue.

Jag bor på Kartberget närmast Romstad till och har funderingar kring hur det kommer bli med ljudnivå från trafiken när vägen höjs upp såpass mkt och även från blivande trafiken mellan Kartberget och Romstad. Sedan vi flyttade in på området har vår vall närmast leden sjunkit ganska rejält och bullret från leden då såklart ökat, hur blir det då om vägen ska höjas såpass mkt. Kommer det bli ngn typ av dämpning i form av växtlighet el, vall eller liknande där och även mellan Kartberget och Romstad?

Boende Kartberget

Då vi som boende är oroade över den kommande och ökande ljudnivån som tillkommer (enligt era beräkningar) vid nybyggnation av cirkulationsplats samt bro över till Jakobsberg önskar vi att ni tar med detta i era beräkningar och säkerställer att ljudnivån hålls lägre än beräknat när bygget är färdigställt.

Då även skog kommer att avverkas önskar vi även att nya träd planteras mellan cirkulationsplats/bro och Kartberget för att visuellt ”snygga” till miljön mellan dessa två områden samt skapa en avskiljning. Dvs bakom scoutstugan och cirkulationsplatsen.

Sen vet jag inte vem som är sakägare i frågan, vilket heller inte ni kunde svara på under informationsmötet, men tycker personligen att informationen till boende närmaste de berörda området (i min mening sakägare) borde ha fått en bättre information gällande detta samrådsmöte.

Västerstrands scoutkår

Bakgrund

Scoutkåren bedriver sedan över 50 år scoutverksamhet för barn och ungdomar i anslutning till lokal på Kartberget. Efter exploateringen av Kartberget har scoutkåren sin verksamhet i och utanför egen lokal på av kommunen arrenderad mark, runt stugan samt på gräsyta mellan tänkt bro och den ”Gula Villan”. Scoutstugans adress är Lusthusvägen 7. Platsen mellan Romstad och Kartberget rekommenderades scoutkåren av kommunen i samband med detaljplanen för Kartberget.

Scoutkåren är medveten om att nu utställd detaljplan inte reglerar t.ex. bron över älven. Samtidigt ser kåren att aktuell cirkulation är starkt förknippad med utformningen av redan detaljplanelagt område och lämnar därför synpunkter på helheten då detta är vad som är viktigt för kåren. Bron och dess anslutning är ännu ej realiserad, och hänsyn till utformning bör därför kunna tas inom ramen för antagen detaljplan för Kartberget såväl som den som nu diskuteras.

Scoutkårens behov

Scoutkårens verksamhet bedrivs ute såväl som inne i och runt scoutstugan. I relation till föreslagen detaljplan är följande aspekter centrala för att kunna fortsätta med detta.

- Verksamheten ute såväl som inne förutsätter en maximal bullernivå som gör det möjligt att prata till en större grupp i normal samtalston. Varje åldersgrupp träffas normalt några timmar varje vecka, olika eftermiddagar/kvällar för respektive grupp. Även aktivitet på helger men då mer oregelbundet.
- Verksamheten ute såväl som inne förutsätter att miljön (luftkvalitet, damm m.m.) är lämplig att vistas i enligt mötesfrekvens i punkt ovan.

Därtill är en naturmiljö definitivt att föredra framför stads- och parkmark. Redan nuläget är begränsat i dessa aspekter.

Synpunkter på planförslaget

1. Scoutkåren blir påverkad av tänkt cirkulation med avseende på buller och miljö. Vi önskar därför få löpande information vidare under planprocessen, något som inte skett inför samråd.
2. Scoutstugan finns inte med i bulleranalyser m.m. trots att den funnits sedan 2014. Stugan är tillsammans med andra byggnader på Kartberget helt utelämnade. Scoutkåren förutsätter att analyser av t.ex. buller och annat som grundats på bristfälligt underlag revideras inför nästa steg i planprocessen för att korrekt kunna bedöma effekterna av cirkulation och bro.
3. Scoutkåren önskar veta vilka åtgärder kommunen anser nödvändiga och avser vidta för att säkerställa att scoutkåren kan fortsätta att bedriva verksamhet på nuvarande arrendeområde, t.ex. avseende buller- och miljöaspekter. Detta gäller såväl cirkulation som bro och anslutande lösningar. Detaljplanen för Kartberget och därmed beslutet om scoutstugans placering togs givet en beräknad trafikmängd på den nya bron på 4.000-7.000 fordon per dygn. Denna uppskattning har nu ökat till 10.400 fordon. För att kunna bedriva vår verksamhet ute på ett bra sätt bedömer vi att åtminstone samma riktvärden för ljudnivåer som för bostädernas utemiljö skall appliceras på scoutkårens verksamhetsområde.
4. Scoutkåren föreslår själv ett effektivt bullerskydd på bron som anpassas efter höjdförhållande mellan vägbana och scoutkårens verksamhetsområde i och runt scoutstugan på och i anslutning till nuvarande arrendeområde. Scoutkåren föredrar bullerdämpning nära källan framför dämpning nära vårt verksamhetsområde.
5. För att bidra till önskad miljö, bl.a. att cirkulationen inte blir direkt synlig från scoutstugan, föreslår scoutkåren att skogsområdet mellan scoutstugan och Romstad/Bellevue avverkas endast där så krävs för väg, GC-väg busshållplats och cirkulation. Övrig växtlighet snyggas till, men bevaras i övrigt med syfte att skapa en trevligare miljö på Kartberget. Växtligheten antas även bidra till visst upplevt bullerskydd. Scoutkåren önskar t.ex. inte en gräsmatta med fri sikt mellan scoutstugan och cirkulationen/brofästet.
6. Med erfarenhet från tidigare såväl som nuvarande placering av lokalen anser scoutkåren att det separata högerkörvägsvägen från Ullebergsleden mot Skoghall är bra. Det kommer sannolikt att minska buller från lastbilar som tvingas stanna och sedan accelerera i uppförsläget.
7. Scoutkåren önskar att cirkulationen utformas så att bron hamnar så långt från Kartberget som möjligt inom den av detaljplanen tilldelade zonen.

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentar avseende bullerfrågor: Inför granskningen har bullerfrågan utretts ytterligare. Bullerutredningen har kompletterats med bättre, och fullständigt, kartunderlag och bullervallen utmed Skoghallsvägen har mätts in. Bullervallens inmätta höjder stämmer med bygghandlingar som kommunen gjort för vallen och därmed bedöms de övriga eventuella sättningar som skett inte vara större än beräknat.

Detaljplanen omfattar inte hela den nya cirkulationsplatsen eller bron då dessa till största del redan finns planlagda i detaljplanen för Kartberget, med gällande genomförandetid. Däremot har bulleravskärmande åtgärder på den nya bron och inom hela trafikplatsområdet utretts inför granskningen trots att den nu aktuella detaljplanen inte kan reglera åtgärderna. Två bullerskydd i anslutning till cirkulationsplatsen samt låga skärmar på den nya bron har utretts kunna ge god effekt och är därför förslag till åtgärder som förs in i projekteringen till genomförandet av trafikplatsen och bron. Resultatet finns redovisat i bullerutredningen som uppdaterats inför granskningen. Sammanfattningsvis ligger trafikbullernivåerna i markplan på mellan 55 till 60 dBA för den närmaste bebyggelsen när bullerskydd genomförs på den nya bron och vid möjliga lägen vid cirkulationsplatsen. Normal samtalston anges ofta till ca 60 - 65 dBA. Den nivå som accepteras vid ny bostadsbebyggelse är i gällande lagstiftning 60 dBA ekvivalent ljudnivå enligt den s.k. bullerförordningen.

Avseende bullerpåverkan längre utanför planområdet och utanför projektområdet intill den nya trafikplatsen, till exempel nordost om planområdet, kan inte regleras i den aktuella detaljplanen.

Informationsmöte – öppet hus

Ett informationsmöte i form av öppet hus hölls för detaljplanen den 7 november i Karlstadsrummet. Åtta personer från Kartberget och Romstad kom till mötet. Frågor och oro rörde framförallt buller vid bostäder och vid scoutstugan i närområdet. Boende på Kartberget bedömer att deras bullervall utmed Skoghallsvägen har sjunkit. Önskemål framfördes om nya bullerskydd när den nya trafikplatsen byggs. Besökare var också kritiska till avgränsningen av samrådskretsen för den aktuella detaljplanen. Frågor om tidplan mm för olika delar av utbyggnaden av den s.k. Södra Förbindelsen kom också upp.

Medverkande tjänsteman

Samrådsredogörelsen är sammanställd på stadsbyggnadsförvaltningen i Karlstad 2019-09-04 av stadsbyggnadsarkitekt Per Anders Olsson.